

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN-2018-213

22.3.2018

Frende Skadeforsikring AS

Motorvogn

Parkert bil med automatgir trillet – Fal. § 8-1 fjerde ledd

Sikredes bil ble parkert på et gårdstun. Bilen hadde automatgir og ble ifølge sikrede satt i parkeringsposisjon ("P"). Videre opplyste sikrede at han tok nøkkelen ut av tenningen før han forlot bilen. Likevel begynte bilen å trille og havnet utfor en skråning. Selskapets undersøkelser avdekket at det var umulig at bilens airbag ble utløst når bilen stod i "P". Det ble også avdekket at det ikke var mulig å ta nøkkelen ut av tenningen før bilen stod i "P". På denne bakgrunn anførte selskapet at sikrede hadde gitt uriktige opplysninger ved skadeoppgjøret. Nemnda kom til at saken måtte avvises av bevismessige hensyn.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for skade på bil og spørsmålet om selskapet kan avslå kravet og si opp sikredes løpende forsikringsavtaler som følge av uriktige opplysninger ved skadeoppgjøret, jf. forsikringsavtaleloven (fal.) § 8-1 fjerde og femte ledd.

Sikrede parkerte bilen sin på et gårdstun den 18.1.17. Sikrede har forklart at bilen har automatgir og ble satt i "P" (parkeringsposisjon), samt at han tok nøkkelen ut av tenningen før han forlot bilen. Da han kom tilbake, hadde bilen trillet utfor og air bagen i taket var utløst.

Selskapet utredet saken og tok kontakt med verksted og bilforhandler. Verkstedet opplyste at bilens airbag ville fungere uavhengig av om nøkkelen stod i tenningen, idet bilen hadde ekstern strøm-modell. Fra verkstedets uttalelse hitsettes:

Gearvelger skal ikke kunne beveges ut av posisjon "P", uten at tenning er på og bremsepedal er betjent. Denne funksjonen ble testet hos oss, flere ganger over flere dager, og virket hver gang.

Når gearvelger plasseres i posisjon "P", blir ett drev i gearkassen mekanisk låst av et stag fra gearvelger, som hindrer bakhjul i å rotere.

Denne funksjonen ble testet hos oss, flere ganger over flere dager, og denne virket hver gang. Det ble ikke funnet skader, eller andre mangler, ved stag fra gearvelger.

En forutsetning for at airbager skal løse ut er at det må være strøm på klemme 15, dette vil si at tenning må være på. Under kontrollen av airbag systemet, er det ingenting som tilsier at det har vært, eller er feilfunksjon på dette.

Bilforhandleren opplyste at det ikke var teknisk mulig å ta ut nøkkelen av tenningslåsen før bilen stod i "P" og tenningen var skrudd av. I følge bilforhandleren hadde den aktuelle bilmodellen også en helmekanisk låsmekanisme hvor et stag fra girskifter overførte bevegelsen til girkassen slik at den gikk lås ("P"). Hvis girskifter ble satt i "P" ville staget fysisk medvirket til at girkassen ble blokkert og til at bilen ikke kunne bevege seg.

Både verkstedet og bilforhandleren opplyste at bilens airbager (SRS-system) ikke ble aktivert med mindre bilnøkkelen stod i tenningslåsen og tenningen var slått på i "strømførende" posisjon.

Systemet var ifølge bilforhandleren konstruert slik at airbagene bare kunne utløses når strøm var tilkople. Når strømmen var tilkople, vil bilens airbagger kunne utløses uavhengig av hverandre, alt avhengig av de krefter som virket i sammenstøtet. Ifølge bilforhandleren var det ikke teknisk mulig å utløse airbagene uten at tenningen var slått på.

Selskapets utreder hadde en samtale med representant A fra redningsselskapet som besørget bilbergingen den aktuelle skadedagen. A forklarte at bilen stod i P etter uhellet. A reagerte på at det kun var airbagene i taket som var blitt utløst, og ikke airbagene i front. Han lurte derfor på om det kunne være noe feil med bilen.

A ble forklart at airbagene fungerte slik at de ble utløst hver for seg og ikke samlet, og som et resultat av hvilken energi som var påkrevd. Han ble videre forklart at airbagene i front var konstruert slik at det krevdes mer energi for å utløse disse da de kunne utgjøre en fare for føreren.

A forklarte "at bilen ble dratt opp på "4 stive hjul", slik å forstå at den fortsatt stod i P (parkering)" og at han ikke rørte "fotbremsen, slik å forstå at denne ikke var "aktivert"". Videre opplyste A om at sikrede hadde gitt utrykk for at han kanskje ved et uhell bare hadde satt bilen halvveis i P da han tok ut nøklene. Ut fra dette tenkte vitnet at girspaken kanskje hadde "smelt" helt i P da den traff bunnen av bakken i veigrøften.

A ble foreholdt at bilforhandleren hadde uttalt at bilen måtte ha strømtilførsel, dvs. at nøklene måtte stå i tenningen i minimum posisjon 1 for at airbagene skulle kunne utløses. A lurte da om hvorvidt bilen kunne ha vært utsatt for uhell tidligere, dårlig reparasjon eller annet, som gjorde at den hadde en feil.

Den 9.3.17 mottok selskapet følgende e-post fra A:

Bilen stod i park og dermed er det 2 hjul som er fast ikke 4.

Det er slik at når jeg drar biler i ulendt terreng pleier jeg å låse hjul, slik at bilen ikke farer av sted dersom noe skulle ryke.

Ellers så er vel saken som jeg husker den.

I brev av 27.4.17 avslo selskapet erstatning og sa opp sikredes løpende forsikringer med henvisning til at sikrede hadde gitt uriktige opplysninger ved skadeoppgjøret for å få en erstatning som han ikke hadde krav på, jfr. fal § 8-1, 4. og 5. ledd.

Sikrede krever dekning for skadene på bilen og avviser at han bevisst har gitt gale opplysninger under skadeoppgjøret. Han anfører at han helt fra begynnelsen har tenkt at årsaken til skaden er at han ikke satte girspaken skikkelig i posisjon P da han tok ut nøkkelen. Dersom så var tilfellet, ville heller ikke hjulene vært låst, og bilen kunne ha begynt å trille. Skadeomfanget tilsier at sammenstøtet må ha vært ganske kraftig. Det er da sannsynlig at girspaken, på grunn av denne påvirkningen, har gått helt i posisjon P og låst hjulene. De undersøkelser som er gjort utelukker ikke dette. Det påstås rett nok at det er gjort forsøk på å ta ut nøkkelen uten at dette lyktes dersom ikke girspaken sto i posisjon P. Det er imidlertid ikke beskrevet hva slags undersøkelser som er gjort mht. dette. Dette er en bil som er nærmere ti år gammel, og girspaken må ha vært beveget tusenvis av ganger. Det virker lite sannsynlig at ikke dette har påvirket og slitt på denne mekanismen og girspaken. Enhver som har eid en bil vet at merkelige ting plutselig kan skje, særlig med forholdsvis moderne biler med mye elektroniske komponenter.

At sammenstøtet har vært kraftig vises ved at en eller flere av airbagene har blitt utløst. Det fremgår ikke helt av utredningen hvor mange dette er. Dersom det er riktig at det også er en ekstern strømkilde til airbagene, er det ikke nødvendig at tenningen er satt på for at disse skal utløses.

Sikrede viser også til at han har opplevd å bli låst ute fra bilen når nøklene har stått i tenningen. Dette skal i utgangspunktet ikke kunne skje.

Selskapet avviser ansvar og krever rett til å si opp forsikringen under henvisning til at sikrede ved skadeoppgjøret bevisst har gitt uriktige eller ufullstendige opplysninger som han visste eller måtte forstå kunne føre til en større erstatningsutbetaling enn hadde krav på, jf. fal. § 8-1 fjerde og femte ledd. Utredningen avdekket at bilen ikke kan bevege seg dersom girskifteren står i parkeringsposisjon ("P"). Utredningen har også avdekket at bilens airbager ikke kan utløses uten at tenningen er slått på og satt i strømførende posisjon. Samtidig er det ikke teknisk mulig å ta nøkkelen ut av tenningen før bilen står i "P". Det er heller ikke påvist tekniske feil eller mangler som kan forklare hendelsen. Det er på denne bakgrunn klar sannsynlighetsovervekt for at sikrede har gitt uriktige opplysninger når han har forklart at girskifter stod i "P" og at nøkkelen var tatt ut av bilens tenningslås da bilen ble parkert.

Selskapet anfører at det har formodningen for seg at sikrede ga gale opplysninger fordi han visste eller måtte forstå at erstatningen ville bli avkortet dersom han ga riktige opplysninger i forbindelse med skadeoppgjøret. Dersom selskapet hadde fått riktige og fullstendige opplysninger, ville det hatt rett til å foreta avkortning i erstatningen for utvist grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9, 2. ledd. Det å parkere en motorvogn i et lett skrånende terreng uten å sette på håndbrems eller sette girskifter i parkeringsposisjon, er sterkt klanderverdig og utgjør et markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet kan avslå sikredes erstatning og si opp hans løpende forsikringsavtaler under henvisning til bevisst uriktige opplysninger ved skadeoppgjøret, jfr. fal. § 8-1, fjerde og femte ledd.

Nemnda mener denne saken reiser bevismessige spørsmål som ikke egner seg for skriftlig saksbehandling, jf. vedtektene for Finansklagenemnda punkt 4.1 bokstav d) hvorefter en sak kan avvises fra nemndsbehandling dersom "saken ikke lar seg behandle uten at dette i særlig grad går utover klageorganets effektivitet" og lov om godkjenning av klageorganer for forbrukersaker § 14 første ledd bokstav f). Det følger av Prop. 32 L (2015-2016) under punkt 10.6.1.3 at avvisningsregelen kan benyttes "der klageorganet ikke anser tvisten å være egnet for deres behandling, for eksempel på grunn av bevissspørsmål", jf. også FinKN 2017-408. Saken reiser tekniske spørsmål knyttet til bilens tilstand da den ble parkert, som ligger utenfor nemndas kompetanse og som bør belyses ved muntlig forklaring under en hovedforhandling.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Saken avvises.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Birgitte Hagland (nestleder), Line Merete Lileng (nøytralt oppnevnt medlem), Elisabet Okkenhaug (selskapsrepresentant), Ole Smedsrud (selskapsrepresentant), Ingebjørg Kiil (forbrukerrepresentant) og Gyrid Giæver (forbrukerrepresentant).