

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN-2018-577

6.9.2018

SpareBank 1 Skadeforsikring AS

Motorvogn

Kaskoskade – fal. §§ 4-14 og 8-1 fjerde ledd.

Sikrede meldte den 14.5.17 til selskapet at bilen hans hadde trillet utfor en skråning i Makedonia, og at bilen var totalskadd. Sikrede opplyste at bilen var i "mint condition" før uhellet. Selskapet mente ut i fra bildene at enkelte av skadene vanskelig kunne sees å stamme fra et slikt uhell, og besluttet å frakte bilen til Norge. Bilen ble undersøkt i Norge den 3.8.17, og det ble konkludert med at flere av skadene i karosseriet hadde blitt påført med vilje for å oppnå totalskade. Selskapet mottok rapport fra utenlandsk utreder den 4.10.17, som bekreftet at politiet hadde blitt tilkalt etter utforkjøringen. Utreder gjennomførte en samtale med sikrede den 3.11.17, hvor sikrede bekreftet at bilen var i perfekt stand før uhellet, og at han ikke hadde hatt noen problemer med den. Selskapets utreder anså saken som tilnærmet ferdig utredet den 17.11.17. Det fremgikk for øvrig av tilleggsnotat fra utreder av 29.11.17 at verksted hadde funnet ut at startkransen var løs, og at det derfor ikke var mulig å starte motoren med startmotoren. Selskapets fagavdeling mottok saken fra utreder den 28.12.17. Selskapet avsto erstatning under henvisning til at sikrede hadde gitt uriktige eller ufullstendige opplysninger under skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd, den 1.2.18. Selskapet sa opp sikredes forsikringsavtale, jf. fal. § 8-1 femte ledd, den 5.2.18. Nemnda kom til at selskapet hadde mistet retten til å påberope uriktige opplysninger ved skadeoppgjøret da det ikke hadde varslet uten ugrunnet opphold.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: kr 157 000–250 000 (bilens antatte markedsverdi)

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for skade på bil og spørsmålet om selskapet kan avslå pga. uriktige opplysninger under skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd, herunder om selskapet har reklamert "uten ugrunnet opphold", jf. fal. § 4-14.

Sikrede meldte per telefon den 14.5.17 til selskapet at bilen hans ble ødelagt under et uhell i Makedonia. Sikrede opplyste at bilen før hendelsen var i "mint condition". Skaden skjedde etter det opplyste 13.5.17. Det fremgår av selskapets loggføring fra samtale den 15.5.17 at sikrede beskriver hendelsen på følgende måte:

Vei mellom små byer. De stoppet et sted for å ta pause og kikke på naturen. Bilen kjørte av seg selv, det var bratt på stedet. Motoren var i gang, skulle kun ut 5 minutter. FT. mener han ikke strammet håndbrekket godt nok. Fjellvei. Trillet nedover fjellveien, 20-30 meters. FT. prøvde å stoppe bilen sier han. Bilen har store skader sier han. Neppe mulig å reparere.

Selskapet mottok sikredes skademelding den 24.5.17, hvor det under pkt. 11. "Synlige skader på kjøretøy A", var utfylt følgende:

On the roof, doors, tires below, bumper, mirrors etc.

Sikrede opplyste i en e-post til selskapet den 27.5.17 at bilen hadde blitt påført ytterligere skade som følge av at den hadde blitt stående ute i regn i påvente av at selskapets representant skulle undersøke bilen. Selskapet svarte den 29.5.17 at det jobbet med saken, men at det ville påløpe noe tid siden skaden hadde oppstått "far away".

Selskapet besluttet den 13.6.17 at bilen skulle fraktes til Norge, da "(...) det kan tydelig se ut som skadene bilen har på noen av bildene vanskelig kan sees å stamme fra en hendelse slik den blir beskrevet". Bilen ankom Norge i slutten av juli 2017. Selskapet sendte den 3.8.17 olje tatt fra motoren og girkassen til analyse. Selskapet foretok også en teknisk undersøkelse av bilen samme dag, hvor det konkluderes med følgende angående bilens skader:

Skader i front og under bil ble formentlig påført når bilen var i bevegelse.

Øvrige skader i karosseriet har etter min mening blitt påført med vilje for å oppnå totalskade.

Skadene er for øvrig beskrevet slik:

Skadene i karosseriet:

I bilens karosseri ble det konstatert mange skader påført inn mot bilen i flere retning. Skadene var påført med ulik styrke, skadene hadde ulike "overflater" i treffpunktene, og skadeområdene hadde ulik mengde riper som indikerer om bilen var i bevegelse- eller sto stille når de ble påført.

Skader i bilens front og undervogn har formentlig blitt påført ved at bilen har blitt kjørt på/over store objekter- formentlig stein. Bilen har vært i bevegelse når denne skaden ble påført.

Skade i venstre fremre del av tak hadde også blitt påført når bilen var i bevegelse, jord i takrennen forteller at bilen mulig har ligget på siden.

Øvrige skader har etter min mening blitt påført når bilen sto i ro. Det var ingen riper eller sår i lakken i skadeområdene som indikerte at bilen hadde vært i bevegelse. Det var mange skader, påført inn mot karosseriet i flere retninger noe som ikke er et naturlig hendelsesforløp/skadebilde. Forannevnte viser etter min mening at skadene hadde blitt påført med vilje for å oppnå en totalskade.

Karosseriet på denne bilen er svært kraftig, flere av de største bulkeskadene må etter min mening ha blitt påført ved hjelp av en maskin, eller annen mekanisk enhet.

Annet:

Det var begynnende rust mange steder i karosseriet. Bilen hadde blitt hellakkert, men grunnarbeidene har ikke vært fokusert på å fjerne gammel rust. Formentlig hadde rusten blitt slipt ned og lakkert over- noe som gjør at den, som her, kommer raskt tilbake.

Rustskaden i nedre del av frontruteramme var store, de hadde ikke blitt utbedret før lakkeringen. Her var området delvis sparklet opp for å skjule rusten.

Foto vi mottok fra forsikringstaker, der bilen står ute i terrenget, viser at frontruten var tatt ut på dette tidspunktet.

I samme rapport er resultatet fra de innsendte oljeprøvene inntatt:

Analyse av motoroljen fikk "godkjent". Analyse av girolje fikk resultat "ikke godkjent", konklusjon: "Høyt innhold av sliteverdier i prøven".

På bakgrunn av resultatet fra oljeprøvene, ble girkassen demontert og undersøkt den 7.9.17. I notatet konkluderes det med:

Konstaterte skader i inngående lager i girkassen var betydelig, og har formentlig forårsaket merkbar "arbeidslyd" under kjøring/belastning.

Clutchplate og trykkplate var skadet av olje, funksjonen kan derfor ikke ha vært optimal.

Videre beskrives skaden slik:

Clutchplaten og trykkplaten hadde blitt påført olje etter langvarig lekkasjer inn i clutch huset. Denne oljen setter seg på overflatene på disse enhetene som danner friksjonen som kobler sammen motor og gir. Når det

kommer olje her vil overflatene miste friksjonsevnen, og clutchen vil "slure" under igangsetting og kjøring. En svært sterk lukt fra komponentene indikerer at det hadde vært svært varmt, en varme som oppstår under nevnte "sluring".

I lagerbanen til inngående aksling (fra motoren) ble det konstatert slitasjeskader, og deler av metallet var slitt løs. Når et lager har slike slitasjeskader vil det dannes en betydelig "arbeidslyd" under drift/kjøring. Dette må ha vært merkbart for fører av bil.

Øvrige lager og frotanninger hadde normal slitasje.

Selskapet mottok den 4.10.17 et sammendrag fra en utredning utført av et serbisk og østerisk utrederfirma, som hadde foretatt undersøkelser i Makedonia. Denne rapporten bekreftet at sikrede hadde vært i kontakt med politiet etter hendelsen, og at politiet umiddelbart ankom stedet. Det foreligger politidokumenter, men disse er etter det opplyste ikke utlevert til utrederne.

Selskapet har i sitt klagesvar opplyst at selskapets utreder i den påfølgende perioden gjentatte ganger forsøkte å komme i kontakt med sikrede. Det ble gjennomført samtale med sikrede den 3.11.17. Av notatet fra samtalen fremgår det blant annet følgende:

Før vi gikk videre ville ft. at vi skulle se på bilens verdi i dag. Bilen var en langt dyrere bil i dag enn det det var da han kjøpte den. Bilen ble demontert ned til minste detalj til metallet. Deretter ble den bygd opp igjen. Han brukte en rekke penger på denne bilen. Ombyggingen skjedde i Makedonia. Han mente at dette var et sted mellom 2-2,5 år siden. (...)

Da han hadde bilen i Makedonia for oppbygging åpnet de motoren. De åpnet også girkassa, men det ble ikke skiftet noe der. De skiftet noe, men han visste ikke sikkert hva det var, men girkasse tror han ikke de skiftet noe. Lageret mellom girkassa og motoren ble skiftet som tidligere nevnt.

Han beskrev bilens tilstand til å være perfekt. Alt var bra og alt fungerte slik det skulle. Han har ikke hatt trøbbel med verken motor eller girkasse. Bilen er nesten 30 år og var i perfekt stand. Han har ikke hatt bilen til (bilforhandler) til vanlig service. Han hadde bilen til service da den ble oppbygd i Makedonia.

Bilen hadde ingen skader før uhellet. Ikke en eneste bulk og bilen gikk perfekt. Det var heller ingen rust på bilen. (...)

Kunden ble vist bilder fra den tekniske kontrollen av girkassen. Feilene med girkassen kunne stamme fra at bilen ble skadet under. Han hadde ikke noen problemer med girkassen mens han kjørte med bilen fra Kavardaci og frem til stedet hvor de stoppet for blant annet å urinere og uhellet skjedde. Girkasse ble ikke åpnet da han bygde opp bilen på nytt. Bilen fungerte perfekt og bilen hoppet ikke ut av gir noen gang. Han skulle se om han fant noen bilder fra bilen fra den tiden han restaurerte bilen.

Han skiftet ikke delene han har snakket om mellom girkassa og motoren. Det var det verkstedet som gjorde. Han var ikke så veldig bilyndig, han er stort sett sjåføren.

Han ble vist bilder selskapets tekniske utreder har tatt mens han undersøkte bilen. Ft fikk da spm om han kjente til at bilen hadde en del rust. Han svarte at den rusten som han så på bildet var dekket over av noe annet så den var ikke synlig. Rusten var under karosseriet og han fikk se noe rust etter at uhellet hadde skjedd. Hadde ikke dette uhellet skjedd ville han ikke sett rusten. Han hadde ikke sett rusten på bilen tidligere. Han vurderte det til å være lite rust.

Rusten har ikke vært på bilen før. Det har kommet frem som følge av skadene. (...)

Han har prøvd å selge bilen ved to anledninger på Finn.no. Begge gangene var etter at bilen var bygget opp på nytt. Dette var for minst et år siden. Grunnen til at den ikke ble, solgt var at han ikke fikk den prisen han ville ha for den.

Han hadde fortalt alt han visste om bilen etter beste evne. Han trodde han hadde fått de spørsmålene som var mulig å stille omkring denne hendelsen.

Selskapets utreder anså saken som tilnærmet ferdig utredet den 17.11.17, og av et oppsummerende sammendrag datert samme dag, fremgår det at bilverkstedet vurderte bilens verdi i strøken tilstand vil være mellom kr 200 000 og kr 250 000. Det fremgår av et tilleggsnotat fra utreder av 29.11.17, at undersøkelser ved bilverkstedet viste at:

(...) startkrans som startmotor skal i inngrep mot var løs. Dette er en komponent som sitter krympet på motorens svinghjul. Svinghjuleet sitter inne i clutchhuset mellom motoren og girkassen.

Når startkransen er løs er det ikke mulig å starte motoren med startmotoren. Når startmotoren blir forsøkt operert med tenningsnøkkelen vil startkransen bare rotere på svinghjulet, eller den vil bli trykket sideveis vekk slik at fortanningen mellom startmotor og startkrans ikke går i inngrep (...). Denne feilen er ikke noe som skjer etter en skade, uansett omfang. Svinghjul og startkrans ligger inne i clutchhuset, mellom motor og girkasse. Det var ikke noen ytre påvirkning i dette området.

For å få startet bilen kan den taues i gang, men ikke startes på vanlig måte. Dette gjør at mobiliteten på bilen blir svært redusert.

Videre fremgår det at bilens markedsverdi med rustskader, skadet startkrans og girkasse, anslagsvis vil være kr 157 000.

Selskapets fagavdeling mottok saken fra utreder den 28.12.18. Selskapet avslo erstatning den 1.2.18 under henvisning til at sikrede hadde utvist svik i skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd:

Som det framkommer av de tekniske rapportene har bilen både karosseriskader og mekaniske skader. Deler av karosseriskadene er av en slik art at de ikke kan settes i sammenheng med at bilen trillet ut i terrenget, mens ingen av de tekniske skadene, drivverk og girkasse, kan settes i sammenheng med hendelsen.

På bakgrunn i ovennevnte mener vi at du har gitt uriktige og/eller ufullstendige opplysninger om bilens tilstand før skadehendelsen, og om hvilke skader bilen faktisk ble påført. Videre mener vi at dette er gjort i den hensikt å oppnå en bedre/større erstatning enn det du hadde rett til.

Selskapet sa opp forsikringsavtalen den 5.2.18, som følge av at det var utvist svik i skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1, femte ledd. Sikrede påklaget avslaget den 27.2.18. Selskapets interne klageorgan avviste klagen den 19.3.18, under henvisning til at det anså saken som uegnet for skriftlig klagebehandling.

Sikrede krever dekning for skaden og avviser at det er gitt uriktige eller ufullstendige opplysninger om skadehendelsen for å oppnå en bedre utbetaling enn han har krav på, jf. fal. § 8-1, fjerde ledd. Det er ikke uenighet mellom partene om at uhellet inntraff, kun om hvilken stand bilen var i før skadetidspunktet og hvorvidt bilen var blitt påført ytterligere skader med vilje.

Sikrede viser til at det i den tekniske undersøkelsen fra 3.8.17 konkluderes med at bilen har kjørt på eller over store objekter – formentlig stein, noe som samsvarer med at det i den aktuelle skråningen var flere store steiner. Dersom bilens understell har streift borti noen av disse under velten, anses det forenlig med de skader som fremkommer av illustrasjonsbildene av bilens understell, og at det ikke er en forutsetning for skadene på understellet at sikrede må ha kjørt på eller over store objekter. Selv om enkelte av skadene ikke har "bevegelsesspor", er ikke det ensbetydende med at de er påført ved annen måte enn at bilen har rullet ned skråningen, og at det ikke er dokumentert at sikrede har påført enkelte av skadene med vilje.

Sikrede avviser påstanden i rapporten om at flere av de største bulkene skal ha blitt påført ved hjelp av maskin eller annen teknisk enhet. Rapporten presiserer ikke hvilke bulkeskader dette gjelder, og påstanden er derfor vanskelig å imøtegå. Bilen har en egenvekt på 2 140 kilo, og det må antas at bilen ved å velte over seg selv flere ganger ned en skråning vil få ulike bulkeskader. Dersom det skal ha vært en maskin involvert, er det underlig at dette ikke har medført uttalte skrapemerker.

Sikrede avviser videre at han var kjent med problemene med girkassen, og at han har hørt en slik "arbeidslyd" ved kjøringen. Sikrede var heller ikke kjent til problemer med clutchen, og sikrede stiller seg utenforstående til at dette hevdes. Sikrede avviser også kunnskap om rustproblemene. Sikrede er ikke bilkyndig og har hatt bilen på flere ulike verksteder i forbindelse med ombyggingen, og han var ikke klar over at rustskadene skal ha blitt sparklet over. Ulyd i girkassen og en sluring i

clutchen kan gi vage og varierende utslag, og selskapet kan ikke anses for å ha dokumentert at dette var forhold sikrede hadde kjennskap til.

Sikrede anfører at det er unøyaktig og upresist av selskapet å avvise enhver mulighet for at en startkrans kan løsne i et slikt sammenstøt. Bilens vekt tilsier at det kan ha forekommet store skader når bilen velter om sin egen akse flere ganger. Videre er det vist til at prisen for å kjøpe en ny startkrans ble vurdert til å koste kr 18 022, og at det må forutsettes at prisen ville ha vært lavere ved reparasjon i Makedonia. Det fremstår som usannsynlig at sikrede ikke ville ha utbedret startkransen dersom denne faktisk var defekt, sett i sammenheng med de øvrige påkostningene av bilen.

Sikrede avviser at et mislykket salgsforsøk kan tas til inntekt for at sikrede skal ha forårsaket skadehendelsen.

Dersom Finansklagenemnda kommer til at selskapet har anledning til å avslå erstatning, jf. fal. § 8-1, fjerde ledd, kreves delvis erstatning fordi forholdet bare er lite klanderverdig.

Sikrede anfører videre at selskapet har avslått for sent, jf. fal. § 4-14, som sier at avslaget må gjøres gjeldene "uten ugrunnet opphold" etter at selskapet ble kjent med forholdet. Høyesterett har i Rt. 2013. s. 1235 uttalt at en kvalifisert mistanke utgjør friststart. Selskapet må anses for å ha en kvalifisert mistanke den 3.8.17, og avslaget er derfor for sent fremsatt. Selskapet hadde allerede den 29.5.17 mistanke om at skadene på bilen ikke kunne stamme fra hendelsen slik den var beskrevet, og fristen startet derfor å løpe allerede på dette tidspunktet.

Sikrede avviser til slutt at saken kan avvises. Saken er tilstrekkelig opplyst, og således egnet til en skriftlig saksbehandling ved Finansklagenemnda.

Selskapet anfører at saken reiser bevismessige spørsmål som ikke egner seg for en skriftlig saksbehandling, og at saken derfor bør avvises fra behandling i Finansklagenemnda. Dette gjelder særlig spørsmålet om bilens stand før skadehendelsen, særlig med tanke på de omfattende manglene og slitasjeskadene som selskapet har dokumentert forelå på skadetidspunktet. Videre viser selskapet til at sikredes forklaringer ikke stemmer overens med de tekniske undersøkelsene som er foretatt av bilen. Selskapet viser til at Finansklagenemnda har avvist lignende saker tidligere, og viser i den forbindelse til FKN-2010-118 og FinKN-2014-140.

Subsidiært avviser selskapet ansvar under henvisning til at sikrede bevisst har gitt uriktige eller ufullstendige opplysninger i skadeoppgjøret, som sikrede visste eller måtte forstå kunne føre til en erstatning han ikke hadde krav på, jf. fal. § 8-1, fjerde ledd. Sikrede opplyste i samtale med utreder den 3.11.17 blant annet at bilen var i perfekt stand, og at han ikke har opplevd noen feil, mangler eller skader ved den. De tekniske undersøkelsene viste derimot at bilen hadde skader, som blant annet har gitt utslag i en "arbeidslyd" når bilen ble kjørt, noe sikrede må ha fått med seg.

Selskapet viser videre til at det fremgår av teknisk rapport av 3.8.17 at flere av skadene i karosseriet har blitt påført med vilje for å oppnå totalskade. Sikrede har derfor bevisst gitt uriktige opplysninger om skaden, og påført skader på bilen for å få dekning for totaltap, samtidig som han har opplyst at bilen var i perfekt stand. Dette støttes av at sikrede har forsøkt å selge bilen på finn.no, uten at han har fått solgt denne til tross for at han har satt ned prisen, samt gitt feil opplysninger om bilens kilometerstand. Sikrede opplyste også i annonsen at han var nødt til å selge bilen for å kunne kjøpe leilighet. Selskapet har for øvrig vist til at bilen skulle fremstilles for EU-kontroll innen 31.5.17, kun to uker etter skadedato.

De uriktige opplysningene om bilens tilstand kunne ha medført at sikrede fikk utbetalt en erstatning som ville ha utgjort nærmere kr 70 000 mer enn hva han i utgangspunktet ville ha hatt

krav på. Selskapet viser til at sikrede må ha forstått at en skadefri bil er verdt mer enn en tilsvarende bil med flere omfattende skader.

Selskapet anfører videre at avslaget er gitt "uten ugrunnet opphold", jf. fal. § 4-14. Saken var til utredning frem til den 29.11.17, og fristen må derfor løpe på dette tidspunkt. Selskapet har vist til at saken har vært komplisert pga. mange involverte aktører, og fordi skaden skjedde i utlandet. Det ble brukt i overkant av to måneder fra utrederen var ferdig med de nødvendige undersøkelsene til avslaget ble gitt, og i teori og praksis er det lagt til grunn at to måneder aksepteres. Selskapet har vist til at det innenfor disse to månedene også ble avviklet ferie, jf. FinKN-2013-591.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet kan avvise ansvar pga. bevisst uriktige opplysninger under skadeoppgjøret, jf. fal § 8-1 fjerde ledd, herunder om selskapets avslag er sendt innen fristen i fal. § 4-14.

Nemnda ser først på spørsmålet om avslaget er gitt iht. fal. § 4-14, som sier at selskapet må varsle sikrede dersom det vil avslå kravet pga. forhold som nevnt i kap. 4 eller § 8-1. Varselet skal gis uten ugrunnet opphold etter at selskapet ble kjent med det forhold som medfører at regelen kan anvendes.

Skaden ble meldt til selskapet på telefon den 14.5.17. Selskapet avslo erstatning den 1.2.18. Den totale saksbehandlingen har derfor tatt rundt åtte måneder. I utgangspunktet er dette så lang tid at det krever en forklaring. Ifølge Rt. 2013.1235 begynner fristen i fal. § 4-14 å løpe når selskapet har en kvalifisert mistanke om grunnlaget for å avslå dekning. Det kreves ikke at selskapet har fullstendig oversikt over hele sakskomplekset. Det første spørsmålet er derfor når slik mistanke forelå.

I perioden mellom 15.5.17 og 27.5. var det en del kommunikasjon mellom partene, men denne kommunikasjonen gir ikke grunnlag for å si at selskapet hadde noen mistanke om gale opplysninger. Selskapet besluttet den 13.6.17 at bilen skulle fraktes til Norge, da "(...) det kan tydelig se ut som skadene bilen har på noen av bildene vanskelig kan sees å stamme fra en hendelse slik den blir beskrevet". På dette tidspunktet ser det derfor ut som selskapet har en mistanke, men den kan neppe karakteriseres som "kvalifisert". Selskapet foretok deretter 3.8.17 en teknisk undersøkelse av bilen, hvor det konkluderes med følgende angående bilens skader:

Skader i front og under bil ble formentlig påført når bilen var i bevegelse.

Øvrige skader i karosseriet har etter min mening blitt påført med vilje for å oppnå totalskade.

Konklusjonen sett i sammenheng med resten av rapporten gir etter nemndas mening grunnlag for "kvalifisert mistanke" om at sikrede har gitt gal informasjon under skadeoppgjøret. I så fall har selskapet brukt vel fem måneder på å avslå dekning. Spørsmålet er om dette er "uten ugrunnet opphold". Rt. 2013.1235 anviser at selskapet må ha anledning til å bruke så lang tid at det standpunktet det tar tåler etterprøving. Selv om det har kvalifisert mistanke, må det derfor ha anledning til å utrede saken før avslaget blir sendt. I nemndspraksis har man godtatt seks måneders behandlingstid i sviksaker, jf. FinKN-2010-390, men dette må sees i sammenheng med total saksbehandlingstid, jf. FinKN-2015-305 og spørsmålet om det har vært kontinuerlig aktivitet i saken frem til avslag ble sendt, jf. FinKN-2010-390.

Girkassen ble demontert og undersøkt den 7.9.17. I notatet konkluderes det med:

Konstaterte skader i inngående lager i girkassen var betydelig, og har formentlig forårsaket merkbar "arbeidslyd" under kjøring/belastning.

Clutchplate og trykkplate var skadet av olje, funksjonen kan derfor ikke ha vært optimal.

Selskapet mottok deretter den 4.10.17 et sammendrag fra utredning utført av et serbisk og østerisk utrederfirma, som hadde foretatt undersøkelser i Makedonia. Denne rapporten bekreftet at sikrede hadde vært i kontakt med politiet etter hendelsen, og at politiet umiddelbart ankom stedet. Det foreligger politidokumenter, men disse er ikke fremlagt. Samtale med sikrede ble gjennomført 3.11.17. Selskapet har forklart at det i perioden mellom 4.10.17 og samtalen gjentatte ganger hadde forsøkt å komme i kontakt med sikrede. Denne forsinkelsen, som utgjør én måned, må derfor være sikredes risiko.

Selskapets utreder anså saken som tilnærmet ferdig utredet den 17.11.17. Et oppsummerende sammendrag datert samme dag angir bilens verdi i strøken tilstand til mellom kr 200 000 og kr 250 000. Videre er det fremlagt et tilleggsnotat fra utreder av 29.11.17 om ytterligere undersøkelser ved bilverkstedet som avdekker gale opplysninger. Selskapets fagavdeling mottok saken fra utreder den 28.12.18 og avslo erstatning den 1.2.18. Det går derfor 2 ½ måned fra saken er tilnærmet ferdig utredet til avslaget blir sendt. Selskapet har ikke redegjort for grunnen til at denne tidsbruken var nødvendig. Selv om det var juleferie i perioden, mener nemnda under tvil at selskapet hensett til at den totale saksbehandlingstiden var så lang, burde ha avsluttet saken raskere. Dette må gjelde selv om saken var komplisert og skaden skjedde i utlandet. Selskapet må innrømme tilstrekkelig tid til forsvarlige faglige vurderinger, men i så fall må bruken av tiden gis en bedre forklaring. Slik tidsbruken er forklart er derfor fristen oversittet. Selskapet har i så fall mistet retten til å påberope seg fal. § 8-1 fjerde ledd.

Nemnda understreker at den ikke tar stilling til omfanget av selskapets ansvar.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Sikrede gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Birgitte Hagland (nestleder), Elisabeth Okkenhaug (selskapsrepresentant), Ole Smedsrud (selskapsrepresentant), Hege Sundby (forbrukerrepresentant) og Gyrid Giæver (forbrukerrepresentant).