

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN-2019-513

2.7.2019

Codan Forsikring

Motorvogn

Uriktige opplysninger om tidligere skader? – Identifikasjon? – Manglende reklamasjon ovenfor samboer? – fal. §§ 4-11, 4-14, 8-1, fjerde og femte ledd.

Sikredes samboer kjørte av veien og inn i en fjellvegg for å unngå sammenstøt med et rådyr. I skademeldingen ble det opplyst at samboeren holdt en fart på 30 km/t idet situasjonen oppstod. Dette forklarte samboeren også til selskapets utreder, i tillegg til at han var usikker på om han gasset eller bremsset etter han svingte unna dyret. Han forklarte også at bilen ikke hadde ripeskader før hendelsen. Rekon mente at bilens skader var forenlig med en slik fart dersom samboeren hadde bremsset. Rekon konkluderte imidlertid med at flere av ripeskadene bilen hadde, samt en skade i frontruten, ikke kunne ha oppstått i forbindelse med sammenstøtet. Selskapet avsto erstatning og sa opp forsikringsavtalen under henvisning til at det var gitt uriktige opplysninger under skadeoppgjøret. Selskapet viste til at samboeren var deleier og bruker av bilen, og at det derfor var identifikasjonsadgang. Samboeren var ikke forsikringstaker og hans eierandel i bilen var ikke registrert i motorvognregisteret. Avslaget ble sendt til sikrede/forsikringstaker. Sikredes samboer anførte blant annet at han ikke har gitt uriktige opplysninger om hastigheten, og at ripeskadene kan ha oppstått under berging eller ved oppbevaring av bilen i etterkant. Nemnda kom til at sikredes samboer ikke-registrerte økonomiske interesse ikke var omfattet av forsikringen, og at selskapet derfor ikke måtte reklamere overfor han. Nemnda mente ellers at saken måtte avvises av bevismessige hensyn.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for totalskadet motorvogn, og spørsmålet om selskapet er fri for ansvar og kan si opp den løpende forsikringsavtalen pga. uriktige eller ufullstendige opplysninger under skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1, fjerde og femte ledd. Det er videre spørsmål om identifikasjon og om selskapet har oppfylt reklamasjonsplikten i fal. § 4-14.

Forsikringen gjelder i henhold til pkt. 1. for:

- a) Forsikringstaker.
- b) Registrert eier.
- c) Rettmessig bruker/fører.
- d) Dersom avtalt med selskapet dekkes også andre med tinglyst eiendomsrett.

Det er avtalt følgende om identifikasjon:

3. Identifikasjon (handler og unnlater fra andre enn sikrede)

Handler og unnlater fra andre vil få samme virkning for sikredes rettigheter som om de var foretatt av sikrede selv. De som identifiseres med sikrede er personer som med sikredes samtykke er ansvarlig for kjøretøyet, jf. forsikringsavtaleloven § 4-11.

Sikredes samboer kjørte av veien og inn i en fjellvegg den 7.9.18 for å unngå sammenstøt med et rådyr.

I skademelding datert 18.9.18 og signert av sikrede og samboeren, er det opplyst at samboeren holdt en fart på 30 km/t da situasjonen oppstod. Farten i kollisjonsøyeblikket var ikke oppgitt. Hendelsen er beskrevet på følgende måte:

Var på vei hjem. Så en dyr på veien og blei stresset svingte av veien og plutselig var jeg i fjellet av full stress ringte jeg politiet de kom til stedet. men siden det ikke var noen ant enn bilen som var skadet så tok de alkohol test og dro videre til Naf kom. Airbag i bilen løsnet ikke og jeg har ennå skader i nakken og hodepine.

Selskapets utreder gjennomførte en samtale med samboeren den 10.10.18. Av samtalereferatet fremgikk at samboeren blant annet forklarte følgende om hendelsen:

(...)

Sikrede forklarte at han fikk helt "sjokk" da han så dyret i veien. Han mener han kan ha hatt en hastighet på 30 – 35 km/t. Sikrede husker ikke om han bremsset, eller om han gasset. Han fikk bare sjokk og styrte ut av veien og inn i bergveggen.

(...)

Samboeren ga videre følgende informasjon om bilens tilstand før ulykken:

(...)

På spørsmål om det var skader, eller andre problemer med bilen, sier sikrede at bilen var helt skadefri. Han har blitt gjort oppmerksom på noen riper på bilen som man vanskelig kan skjønne har noe med selve uhellet å gjøre. Det eneste han vet er at ripene ikke var der før uhellet, så det må være noe som har skjedd i forbindelse med bilbergingen.

Sist gang bilen var på verksted hos Tesla på (H) var sist påske. Da ble det byttet noe "drivegreier" som laget en uønsket lyd. Baklykter og airbag er også byttet ut. Alt som har vært feil har vært garantisaker.

(...)

Rekon fikk i oppdrag fra selskapet å "(a)nalysere ulykken for å finne hastighetsendringen bilen har vært utsatt for i kollisjonen, samt se om alle skadene på bilen harmonerer med det angitte hendelsesforløpet".

Rekon la i sin rapport datert 7.11.18 til grunn følgende hendelsesforløp:

Føreren kom kjørende opp B.veien inn mot krysset med (K.veien). Før krysset med (K.veien) svinger (B.veien) seg 180° mot venstre i retningen som den aktuelle bilen kom. Midt i svingen ble føreren oppmerksom på et dyr som sto i veien, slik at han svingte til høyre for å unngå å kjøre på dette. På høyre side av veien er det en bratt fjellvegg som føreren kjørte inn i. Langs veiskulderen lå det også en stein som bilen har kjørt over før den stoppet mot fjellveggen. Føreren har notert i skademeldingen at det var vått føre da ulykken skjedde, og sier i samtale med utreder (E) at han hadde mellom 30 km/h og 35 km/h.

Om skaden bilen hadde i frontruten uttalte Rekon følgende:

I Scan-Crash ble avstanden fra fjellveggen til skaden på frontruten målt til 1,05 meter. Dersom fjellsiden hadde vært loddrett, ville avstanden ut til skaden i frontruten målt i horisontalplanet, vært den samme uansett hvor høyt over bilen man satte et fallpunkt for steinen. Fjellveggen ble målt til å ha ca. 65° helling. Det gjør at den strekker seg vekk fra bilen jo lenger opp fallpunktet settes. Skaden på frontruten til Teslaen ligger ca. 90 cm over bakken. Det betyr at fjellsiden vil være ytterligere 40 cm lenger vekk fra bilens høyre side i denne høyden. Dersom steinen løsnet et par meter over treffpunktet, som den må ha gjort for å få nok fart til å knuse ruta, må den ha forflyttet seg minst 2,4 m horisontalt ut fra fjellet i løpet av fallet på 2 m. Det tilsvarer en hastighet på ca 13-14 km/h ut fra fjellet. Det betyr videre at steinen vil ha denne vertikale hastigheten når den lander også og det vil påvirke hvordan nedslaget blir. Når steinen treffer noe vil den gjerne fortsette å rulle eller skli, dersom steinens geometri tillater dette. På skadestedet lå fjellet tydelig lagvis som gjorde at det løsnet tykke heller. Disse vil normalt ikke rulle mye etter nedslag, men typisk skli eller legge seg over på siden dersom de treffer med en av kantene.

Vi gjorde et forsøk med en stein som vi slapp ned fra toppen av fjellskråningen. Denne steinen lå løs oppe i en sprekk i fjellet. Vi videofilmet fallet.

Denne testen viser i hvilket område en stein som løsner oppe i skråningen vil lande. Selvsagt vil det være variasjoner ettersom hva steinen treffer underveis, men å forflytte seg minst 2,4 m ut fra startpunktet virker helt umulig.

Innslaget i ruten viser at den er truffet av en skarp gjenstand. Det er derfor rart at det ikke finnes merker i vinduspusser, panserkant, panser eller annet etter at steinen har sklidd eller rullet over på siden.

Dette sett i lys av at bilen kun kan ha kollidert i fjellet i 5-6 km/h, og at steinen må ha fått en betydelig hastighet i horisontal retning, gjør at vi ser på forklaringen om at steinen datt ned fra fjellsiden som svært lite sannsynlig.

Det fremgikk videre av rapporten at flere av skadene på bilen ikke kunne ha oppstått i forbindelse med den aktuelle kollisjonen:

(...) Det er imidlertid flere riper og klor på venstre side av bilen, samt flere merker på bakparten og bak på høyre side som ikke kan ha oppstått i denne kollisjonen.

På venstre framdør ser vi en stor rype som typisk oppstår ved at f.eks. barn skraper noe mot bilen, en gjenstand som kommer borti eller hærverk. Dette fordi ripen ender retning og ikke går dypt inn i lakken. Ved påkjørsler går ripene mer horisontalt langs bilen uten brå retningsforandringer. På bakfangeren finner vi også en rype som har en brå retningsforandring. Dette vises i illustrasjon 14. Denne er heller ikke dypt inne i lakken som er typisk for påkjørsler mot stein, mur og liknende.

Bak det venstre bakhjulet finner vi også et tydelig merke i lakken.

Denne ripen er ikke stor, men bytter retning to ganger over veldig kort avstand. Dette er svært uvanlig for påkjørsler når bilen er i fart. Det var også flere andre små riper på bilen som ikke kan stamme fra denne hendelsen.

Oppsummering

Vi fant generelt mye riper og klor rundt på bilens flater. Det er tydelig at bilen har blitt påført små lakkskader også utenfor området som kan ha vært i kontakt med fjellveggen eller steinen. Fører nevner at noen av skadene kan ha oppstått da bilen ble berget. Man kan ikke utelukke at det oppstår en skade i forbindelse med berging, men det virker svært usannsynlig at bilberger har skadet bilen på alle vertikale flater under bergingen.

Rekon uttalte også følgende om airbaggers utløsernivå generelt:

Det er ingen bilfabrikanter som opplyser nivået for når airbagger skal løse ut. Det er også vanskelig å si noe fast om dette da det er mange parametere som blir vurdert før airbaggen løses ut. Dette blir styrt av en algoritme som er forskjellig fra bilmerke til bilmerke. Men generelt kan vi si at frontairbagger løser ut dersom hastighetsendringen i kollisjonen kommer fra en retning som er pluss pluss minus 45 grader fra rett fram og at hastighetsendringen er over 25-30 km/h. I denne saken blir hastighetsendringene svært lave og det er årsaken til at airbaggen ikke løste ut i dette tilfellet.

Rekon kom tilslutt til følgende konklusjon:

Førerens forklaring om at han gjorde en unnamanøver for et dyr, mens han hadde 30-35 km/h, er forenelig med skadeomfanget til bilen dersom føreren bremsset etter at han kjørte på steinen.

Dette fører til svært beskjedne hastighetsendringer på hhv. 3-4 km/h da bilen traff steinen, og 5-6 km/h da bilen stoppet mot fjellveggen.

Vi anser det som svært usannsynlig at bilen har fått alle ripene på områder som ikke er direkte berørt av kollisjonen og som er dokumentert, under kollisjonen og den tilhørende bergingen fra skadestedet.

Vi stiller også spørsmål ved skaden i frontruten da dette også virker usannsynlig med tanke på at steinen må få en stor hastighet i horisontalplanet for å treffe midt i ruta og at det ikke er skader på panser eller merker andre steder på ruten etter nedfallet.

Selskapet besluttet den 10.12.18 å avslå erstatning og si opp sikredes forsikringsavtale under henvisning til at det var gitt uriktige opplysninger under skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1, fjerde og

femte ledd. Avslaget var adressert til sikrede/forsikringstaker. Innledningsvis viste selskapet til at sikrede ble identifisert med samboeren, som var medeier og bruker av bilen.

De sikrede klaget saken inn for Finansklagenemnda og fremmet samtidig innsigelser til Rekon rapport.

Rekon avga deretter en tilleggs uttalelse av 14.3.19 om egnetheten av Scan Crash som verktøy for å simulere kollisjonen:

Scan Crash er verdens mest utbredte dataverktøy for å simulere hva som skjer i en kollisjon. Verktøyet er evaluert av diverse institusjoner over hele verden. Her i Norge ble systemet gjennomgått av Det Norske Veritas før det ble tatt i bruk av oss.

Når det anføres fra advokat (A) at verktøyet ikke er egnet for å rekonstruere hendelsesforløpet i denne saken tar han helt feil. Hans begrunnelse er at Teslaen ikke har kollidert mot en rett fast vegg slik det er vist i simulasjonen. Fjellveggen var ujevn og den skråner vekk fra veien oppover. Om man kjører inn i en vegg som er slett eller ujevn, om den skråner eller går rett opp vil hastigheten nødvendigvis måtte være den samme for å få likt skadeomfang. At bilen har stoppet momentant mot et utspring i fjellet virker svært naturlig når man ser på fjellets utforming og skadene på bilen. Bilen har ikke riper langs høyre forskjerm slik den ville hatt hvis den hadde sklidd langs fjellet istedenfor å stoppe momentant. Dette tilsier en kollisjonsvinkel rundt 90 grader mot utspringet. At det kan bli avtrykk i bilens front etter noen ujevnheter i fjellveggen den traff har ingen innflytelse på beregningen. Den energimengden som går med til dette er helt bagatellmessig i forhold til de større inntrykkingene og vil fanges opp av sikkerhetsmarginene som settes for EES-vurderingen. Når det gjelder fortauskanten advokaten nevner ser vi på illustrasjon 1 at denne kanten starter etter der bilens høyre hjul har kjørt ut. Der sporene vi ser på illustrasjonen går ut er det bare en overgang fra asfalt til gressbakke. Det at gresset er revet opp er også en indikasjon på at bilen har bremsset for fullt inn mot fjellet. Den beskjedne vegetasjonen vi ser på illustrasjonen har tilnærmet ingen innflytelse på bilens ferd, da vegetasjonen bøyer av svært enkelt for en bil på 2 tonn.

(...)

Videre kommenterte Rekon valg av friksjonskoeffisient:

Bilen har kjørt på skrå ut av veien. Sporet etter høyre forhjul var 5,9 m langt utenfor asfalten. Bilen er 4,97 m lang, så høyre bakhjul har vært utenfor veien ca. 1 m før fronten kolliderte mot fjellknatten. Venstre hjulpar kan ha vært utenfor asfalten så vidt da det er ca. 2 m fra fjellet til kantsteinen mens bilen er 1,96 m bred. Har den det er det over en svært liten distanse. Hvis vi regner på nedsatt bremseeffekt som beskrevet vil det utgjøre en kollisjonshastighet som blir inntil 1,5 km/h høyere enn i vår simulasjon. Dette er så lite at det er fanget opp av sikkerhetsmarginene som er satt. Vi vet jo ikke nøyaktig hvilken hastighet bilen hadde da situasjonen oppsto og vi vet ikke når føreren begynte å bremse. Så om det var dårligere forhold må han ha startet bremsingen litt tidligere enn det vi har lagt til grunn for å ha samme fart i treffene.

Teknisk sett vil denne innsigelsen ikke ha noen innvirkning på konklusjonen i rapporten.

Når det gjaldt hendelsesforløpet uttalte Rekon:

Som vi skriver i rapporten er det forklarte hendelsesforløpet mulig under forutsetning av at føreren bremsset noe inn mot fjellet. Hadde han kjørt i 30-35 km/h og gitt full gass i tilsvarende antall meter ville bilen truffet fjellet med en vesentlig høyere hastighet og skadeomfanget hadde vært vesentlig større.

Videre uttalte Rekon følgende om airbaggen som ikke hadde blitt utløst:

Klager hevder at man ikke kan utelukke teknisk feil på airbaggen, og at det kan være derfor den ikke har løst ut. Dette er et svært alvorlig problem dersom det var slik, noe fabrikanten umiddelbart måtte ha løst for å unngå store søksmål. Hvis vi skal se på sannsynligheten for at det var teknisk feil, opp mot det faktum at airbagger ikke skal løse ut i slike situasjoner, vil vi med vår erfaring påstå at sannsynligheten for at farten var for lav er umåtelig mye større enn teknisk feil. Men, klager skal få rett i at man ikke kan utelukke teknisk feil.

Om ripene på bilen uttalte Rekon:

Vi kan ikke fastslå hvordan ripene rundt på bilen har oppstått. Men vi kan utelukke at de oppsto i forbindelse med utforkjøringen. Når vi ser på ripene ser vi at de går litt opp og ned

Slike riper ser vi ofte i saker der eier ønsker å få med litt ekstra flate på grunn av tidligere småskader etc. Ripene er ofte påført ved at nøkkel eller skrujern eller tilsvarende gjenstand dras langs flaten. Sannsynligheten for at bilbergeren skal ha klart å lage slike riper på alle bilens vertikale flater må anses som svært minimal.

Til slutt kommenterte Rekon skaden i frontruten:

(...)

Vi har redegjort ganske grundig for hvorfor denne skaden ikke kan ha oppstått under den forklarte hendelsen i vår rapport. Kort oppsummert er det ingen deler av fjellet som kan ha forårsaket skaden. Man kan tenke seg at en stein løsnet oppe i fjellsiden og falt ned på bilen, men en stein av tilstrekkelig størrelse vil ikke klare å komme seg så langt ut fra fjellet i løpet av sin ferd nedover at den kan treffe der skaden er. Fjellsiden er som nevnt skrånende, og forsøk på stedet, som vist i rapporten, viste at stenene landet kun rundt 0,2 m fra fjellveggen, ikke over en meter ut der skaden er. Når det gjelder andre alternative årsaker til skaden i ruta enn en stein kan det selvsagt ha vært en slegge eller annet verktøy, men det kan vi ikke si noe om i denne saken. Sannsynligheten for at denne skaden er påført i en annen hendelse enn kollisjonen med fjellet er etter vår mening svært stor.

Bildet viser skaden i frontruta. Vi ser et rundt avtrykk med et punkt i midten. Utseende sier noe om gjenstanden som påførte skaden uten at vi kan fastslå hva det var.

Sikrede krever full erstatning for skadene på bilen og avviser at de har uriktige opplysninger under skadeoppgjøret i henhold til fal. § 8-1 fjerde ledd.

Samboeren ga ikke uriktige opplysninger om hastigheten. Samboeren har forklart til utreder at han fikk helt "sjokk" da han så dyret i veien, og at han ikke husker om han gasset eller bremsset.

Samboeren har ingen forklaring på hvorfor ikke airbagen ble utløst. Det er en faktisk kjensgjerning at det har vært problemer med airbag på Tesla. Den aktuelle bilen ble kalt inn og var til reparasjon rundt april 2018, hvor det blant annet ble skiftet airbag. Det kan derfor ikke utelukkes at årsaken til at airbagen ikke løste seg ut i sammenstøtet skyldtes teknisk feil ved bilen. Dette må i så fall avklares ved ytterligere tekniske undersøkelser. At airbagen ikke utløste seg er derfor ikke nødvendigvis et argument for lav fart, slik Rekon hevder i sin rapport.

Samboeren har aldri sagt at ripene på bilen må ha blitt påført under sammenstøtet i fjellveggen. Han har kun forklart at han ikke kjente til at det var riper på bilen før skaden inntraff. Etter hendelsen ble bilen fraktet bort av bergingsbil. Bilen ble flyttet på frem og tilbake for å få den i riktig posisjon til transport. Bilen fikk i den forbindelse hard behandling. Ifølge samboeren skal bilbergeren ha uttrykt at bilen måtte anses som totalvrak, og at det derfor ikke var noen grunn til å være forsikring med den. Bilen fikk behandling deretter. At bilbergeren i sin forklaring til selskapet ikke vedkjenner seg eventuell hard behandling av bilen, tas til etterretning. Forklaringen har ikke vært gjenstand for kontradiksjon.

Bilen stod på verksted i over to måneder, og bilen har derfor vært utenfor de sikredes kontroll i lang tid. Det er derfor ikke usannsynlig at ripene kan ha oppstått i forbindelse med bilbergeringen, eller igjennom andres håndtering av bilen i ettertid. Siden bilen har fremstått som svært skadet, kan det ikke utelukkes at andre har ansett dette som grunn til å påføre det ytterligere skader i form av hærverk.

Det har dessuten formodningen mot seg at de sikrede skal ha påført ripene på bilen selv. Bilen var godt vedlikeholdt, og alle eventuelle feil og mangler var fulgt opp ovenfor Tesla under deres garantier. Samboeren har behandlet bilen pent, og han har stort sett vasket den for hånd. Bilen har også vært Teslaforsikret, "Insuremytesla", og hatt Kasko Pluss. Skader på lakk ville sannsynligvis ha vært dekket av denne.

Samboeren har ikke gitt noen opplysninger om hvordan skaden i frontruten skal ha oppstått, utover at den må ha skjedd i forbindelse med sammenstøtet med fjellveggen. Som det fremgår av Favers referat, ble ikke samboeren konfrontert med dette, og han har således ikke påstått at skaden på frontruten skyldes en stein. Det er derfor uklart hvorfor Rekon legger dette til grunn i sin rekonstruksjon av hendelsesforløpet, og Rekon drøfter ikke i rapporten hvorvidt det kan være andre mulige årsaker til denne skaden. Det kan antageligvis ikke utelukkes at det har vært et steinsprang etter sammenstøtet som kan ha truffet frontruten.

Selskapet har uansett reklamert for sent, jf. fal. § 4-14, og derfor tapt sin innsigelse. Skaden skjedde den 7.9.18. Samboeren har vært i kontakt med selskapets takstmann, og ble kontaktet av utreder fra Faver den 9.10.18. Etter dette hørte han ikke noe mer fra selskapet, og i etterfølgende kontakt ble det kun opplyst om at saken ikke var ferdig behandlet. Rekon avga sin rapport den 7.11.18, men selskapets avslag ble først gitt den 10.12.18.

Selskapet har anført at det ikke er ansvarlig for skadene på bilen. Under skadeoppgjøret er det gitt uriktige eller ufullstendige opplysninger, jf. fal. § 8-1, fjerde og femte ledd. Selskapet er derfor fri for ansvar og kan si opp den løpende forsikringsavtalen. Samboeren er medeier og bruker av bilen, og det der således identifikasjonsadgang mellom ham og sikrede.

Bilen hadde riper på siden som ikke kan ha oppstått som følge av sammenstøtet med fjellveggen. Samboeren har forklart at ripene ikke var der før sammenstøtet. Bilberger er intervjuet og tilbakeviser at ripene har oppstått under berging. Selv om det ikke kan utelukkes at det oppstår skader under transport og berging, har Rekon uttalt at det fremstår som usannsynlig at de aktuelle ripene har oppstått som følge av transport eller redning. Selskapet vet ikke om skadene har oppstått før eller etter den aktuelle hendelsen, men anfører at sikrede forsettlig har fremkalt skadene, jf. fal. § 4-9.

I skademeldingen er det oppgitt en hastighet på 30 km/t. I samtale med utreder er samboeren usikker på hastigheten, men anslår den til å være 30-35 km/t. Han husker ikke om han bremsset eller gav gass da rådyret kom ut i veien. Sekretariatet oppfatter det slik at selskapet anfører at skadene på sikredes bil kun er forenlig med at samboeren har holdt en hastighet på 30-35 km/t, dersom han bremsset før han traff steinen i veien, og at opplysningene samboeren har gitt om sin hastighet er feil.

Airbagene ble ikke utløst. Det er ingen bilfabrikanter som opplyser nivået for når airbaggen skal løses ut. Ifølge Rekon kan man generelt si at frontairbagger løses ut dersom hastighetsendringen i kollisjonen kommer fra en retning som er pluss/minus 45 grader rett frem, og at hastigheten er over 25-30 km/t. Selskapet er av den oppfatning at airbaggene ikke har blitt utløst som følge av bilen har hatt en for lav hastighet i sammenstøtet til at dette kunne skje, altså en hastighet under 30 km/t.

Rekon har konkludert med at det er svært lite sannsynlig at det har falt en stein ned fra fjellet og truffet frontruten. Rekon viser til at det er unaturlig at det ikke finnes merker i vinduspusser, panserkant eller annet sted på bilen etter at steinen har sklidd eller rullet over på siden. Selskapet anfører at dette er en skade sikrede forsettlig har fremkalt, jf. fal. § 4-9.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om de selskapet er ansvarlig for totalskade på motorvogn, herunder om selskapets avslag er i tråd med fal. § 4-14.

Nemnda ser først på spørsmålet om selskapet har reklamert i hht. fal. § 4-14, som sier at:

Hvis selskapet vil gjøre gjeldende at det etter en av reglene i dette kapitlet er helt eller delvis fri for ansvar eller har rett til å si opp forsikringen, skal det gi forsikringstakeren eller sikrede skriftlig beskjed om sitt standpunkt. Beskjeden skal gis uten ugrunnet opphold etter at selskapet ble kjent med det forhold som medfører at regelen kan anvendes.

Sikrede anfører at selskapet ikke har reklamert "uten ugrunnet opphold". Skaden skjedde den 7.9.18. Samboeren var i kontakt med selskapets takstmann, og ble kontaktet av utreder fra Faver den 9.10.18. Etter dette hørte han ikke noe mer fra selskapet, og i etterfølgende kontakt ble det kun opplyst om at saken ikke var ferdig behandlet. Rekon avga sin rapport den 7.11.18, og selskapets avslag ble gitt den 10.12.18. Dette gir tre måneders saksbehandlingstid og må aksepteres i en omfattende sak om avslag etter fal. § 8-1.

Avslaget skal gis til "forsikringstakeren eller sikrede". Avslaget var adressert til sikrede/forsikringstaker og er derfor korrekt overfor henne. Det er imidlertid anført at samboeren er medeier og bruker av bilen. Sikrede er i henhold til fal. § 1-2 bokstav c) "den som etter forsikringsavtalen vil ha krav på erstatning eller forsikringssum". I henhold til fal. § 7-1 første ledd gjelder forsikringen i tillegg til forsikringstaker og forsikringstakers ektefelle, også til fordel for andre som er medlem av forsikringstakers "faste husstand". Bestemmelsen er fravikelig og vilkårene Kjøretøy vilkår M01 av 9.9.17 pkt. 1 sier at forsikringen gjelder for:

- a) Forsikringstaker.
 - b) Registrert eier.
 - c) Rettmessig bruker/fører.
 - d) Dersom avtalt med selskapet dekkes også andre med tinglyst eiendomsrett
- (...)

Samboeren er ikke nevnt i forsikringsbeviset og nemnda legger til grunn at han ikke er forsikringstaker. Nemnda forstår saken slik at han heller ikke er registrert som eier i motorvognregisteret. Derimot er det ikke bestridt at han var rettmessig bruker/fører av bilen. Posisjonen som rettmessig fører/bruker gir imidlertid ingen forsikringsmessig interesse under kaskoforsikringen. Denne bestemmelsen gjelder derfor status som sikrede for dekningen under bilansvarsloven (ansvar og egen ulykke). Det forhold at sikrede er medeier i bilen er derfor i seg selv ikke tilstrekkelig til at han er medforsikret; han må i tillegg enten være forsikringstaker eller registrert eier. Dette betyr at hans ikke-registrerte økonomiske interesse i bilen ikke er omfattet av forsikringen, og det blir ikke tale om avslag på erstatning. Nemnda ser dernest på spørsmålet om selskapet er fri for ansvar på grunn av uriktige opplysninger under skadeoppgjøret, jf. forsikringsavtaleloven § 8-1 fjerde ledd.

Nemnda mener dette spørsmålet reiser bevismessige spørsmål som ikke egner seg for skriftlig saksbehandling, jf. vedtektene for Finansklagenemnda pkt. 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 pkt. 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 og FinKN-2018-077.

Både bilens tilstand før skaden, selve skadeforløpet og innholdet i REKONS rapport bør belyses med muntlige forklaringer under en hovedforhandling.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Saken avvises.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Elisabeth Okkenhaug (selskapsrepresentant), Roy Johansen (selskapsrepresentant), Hege Sundby (forbrukerrepresentant) og Gyrid Giæver (forbrukerrepresentant).