

# Finansklagenemnda Skade

## Avgjørelse FinKN 2021-383

26.4.2021

If Skadeforsikring NUF

### Motorvogn

Uriktige opplysninger vedrørende hastighet? – fal. § 8-1 fjerde ledd.

Sikredes bil ble påført større skader i forbindelse med en utforkjøring den 31.8.19. Sikrede opplyste i skademeldingen at han hadde forsøkt å unngå sammenstøt med et rådyr som kom ut i veibanen, og at han fikk skrens i forbindelse med unnamanøveren. Sikrede oppgav at han hadde holdt en hastighet på 80–85 km/t da situasjonen oppstod. Fartsgrensen på stedet var 60 km/t. Rekon konkluderte med at farten minst var 109 km/t da bilen begynte å skrense, men at farten "etter all sannsynlighet" var vesentlig høyere enn dette. Tingretten fant det bevist utover enhver rimelig tvil at sikrede holdt en hastighet på minst 109 km/t da skrensesporene startet. Sikrede anket avgjørelsen til lagmannsretten og innhentet avlesning av bilens data som viste at bilen hadde holdt en hastighet på 48,88 km/t da airbaggen ble utløst. Sikrede mente at dette beviste at Rekons konklusjoner vedrørende hastighet var uriktig. Lagmannsretten kom imidlertid til at dataen ikke kunne tas til inntekt for at Rekons beregninger var uriktige, og at dataen bekreftet funnene i Rekons rapport. Selskapet avslo krav om erstatning under motorvognforsikringen på grunn av at sikrede hadde gitt uriktige opplysninger vedrørende hastighet i skademeldingen, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd. Nemnda kom til at selskapet kunne avslå sikredes erstatningskrav under henvisning til sikredes brudd på opplysningsplikten under skadeoppgjøret.

---

### Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for skade på bil etter utforkjøring, og spørsmålet om selskapet er fri for ansvar pga. brudd på opplysningsplikten under skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd.

Sikredes bil ble påført omfattende skader i forbindelse med en utforkjøring den 31.8.19. Sikrede forklarte i skademeldingen at fartsgrensen på stedet var 80 km/t, og at han holdt en hastighet på 80–85 km/t da situasjonen oppstod. Sikrede har beskrevet hendelsen slik:

Lå i 83 km/t på en slette. Deretter kom det en krapp sving. Satt og snakket med sidemannen. Rett før/rundt svingen kom det et rådyr fra høyre. Prøvde å svinge unna over imotsatt felt og deretter tilbake. fikk sladd på bilen. Var vått føre og gitt rett i autovernet først med baken. Så fronten og bortover langs autovernet, før bilen snurret. Et hinder i veien som har forårsaket hendelsen.

Selskapet gav Rekon DA i oppdrag å analysere ulykken for å beregne hastigheten Porschen hadde idet skrensesporene starter ut mot autovernet. Rekons rapport er basert på følgende grunnlagsmateriale:

1. Politiets fotomappe med skisse av oppmålinger gjort på skadestedet.
2. Åstedsbefaring sammen med utreder (G) den 18.09.19.
3. Besiktigelse av bilen den 18.09.19.
4. Fotos av bilen.
5. Diverse oppmålinger av åstedet.
6. Forklaring fra fører om hendelsesforløpet.

Rekon la til grunn følgende hendelsesforløp:

Porschen kjørte på (R.veien) forbi (L) i retning (S). Like før (W) traktorservice kom det et rådyr ut i veien fra høyre side som gjorde at føreren måtte foreta en unnamanøver. Dette førte til at føreren mistet kontroll over bilen og skrenset mot autovernet på venstre side av veien. Bilen har vært i kontakt med autovernet i 49 m før den roterte vekk fra det, og stoppet 6,8 meter etter siste kontakt med autovernet. Bilen sto da med fronten mot autovernet på venstre side av veien. Inn mot punktet hvor den først traff autovernet er det mål opp 44 meter med skrensespor.

Rekon konkluderer i sin rapport av 14.10.19 med at:

Porschen hadde minst 109 km/h da skrensesporene startet. Denne beregningen er basert på halv bremseeffekt de første 34 m, så ingen brems før siste kollisjon i autovernet der bilen snurrer, ca. 7 m før sluttposisjonen.

Med halv bremseeffekt gjennom hendelsen måtte farten vært ca. 120 km/h og med full brems der alle hjulene var på asfalten og 2/3 effekt der venstrehjulene var utenfor asfalten måtte farten ha vært ca. 138 km/h.

Selskapet sendte sikrede en e-post den 24.10.19 og informerte om at det vurderte å avkorte eller avslå erstatning etter fal. § 4-9, men at det avventet opplysninger fra Porsche om hvorvidt det kunne avleses data fra bilen.

Tingretten fant i dom avsagt 22.1.20 sikrede skyldig i overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3, og vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 5, jf. skiltforskriften § 8 skiltnummer 362 "Fartsgrense". Sikrede forklarte under hovedforhandlingen at han hadde holdt en hastighet på rundt 80 km/t da det kom et rådyr ut i veien.

Tingretten fant det bevist utover enhver rimelig tvil at sikrede holdt en hastighet på minst 109 km/t i 60-sonen:

Avgjørende for rettens bevisvurdering er utredningen fra Ingeniørfirmaet Rekon og forklaringen fra ingeniør (H). Etter rettens syn gav (H) en troverdig og grundig forklaring for deres simulasjon, utregning og konklusjon.

Som en del av grunnlagsmaterialet har Rekon benyttet politibetjent (L) fotografier og oppmålinger fra ulykkesstedet. Retten har ingen grunn til å betvile dette materialet, og vil samtidig utelukke at skrensesporene tilhører noen av de andre bilene i ("L.P.P") Retten viser til at skrensesporene var sammenhengende frem mot treffstedet på autovernet.

Rekon har konkludert med at farten minst var 109 km/t da bilen begynte å skrense, men at farten "etter all sannsynlighet" var vesentlig høyere enn dette. Når retten har lagt 109 km/t til grunn skyldes dette de betydelige og overbevisende feilmarginer Rekon har tatt i betraktning. Retten viser til at det er benyttet den laveste friksjonskoeffisient på tørt føre, at det før treffpunktet på autovernet kun er lagt til halv bremseeffekt og at det ikke er lagt til bremseeffekt langs autovernet. Når det gjelder sistnevnte finner retten det usannsynlig at tiltalte ikke bremsset over en distanse på 49 meter. (H) forklarte videre at bilen sannsynligvis snurret 1 ¼ gang før sin sluttposisjon og viste til skadene på baksiden av bilen. Dette var heller ikke tatt hensyn til i Rekons utregning.

Beregningen til Rekon har skjedd helt uavhengig av om det kom et rådyr ut i veien eller ikke. Denne har utelukkende basert seg på skrense- og/eller bremselengde samt skader på bil og autovern. Når dette er tilfellet finner retten det bevist utover enhver rimelig tvil at det var bilens hastighet som var den klare, avgjørende og dominerende årsak til at ulykken inntraff, slikt dette er beskrevet i titalen. I årsaksbildet vil et eventuelt rådyr eller annen forstyrrelse i veibanen etter rettens syn være underordnet, og for øvrig være helt påregnelig. Dette vises ved de to alternative forklaringene om hvor rådyret kom ut i veien. Lagt tiltaltes forklaring under hovedforhandling til grunn, ville bilen i 80 km/t – som for øvrig er 20 km/t over fartsgrensen – stanset før autovernet. Politibetjent (L) forklarte imidlertid at tiltalte hadde en annen oppfatning om hvor rådyret kom ut i veien den aktuelle dagen – som var betraktelig nærmere ulykkesstedet. Lagt dette til grunn ville tiltalte ikke hatt behov for en unnamanøver. Retten viser til Rekons rapport som viser at tiltaltes bil ville stanset 13–18 meter før rådyret ved brems fra 80 km/t.

Avlesningen av bilens data fra produsenten forelå først den 28.1.20, og dermed etter tingrettens behandling av saken. Bilens data tilsa at bilen holdt en hastighet på 48,88 km/t da airbaggen ble utløst.

Selskapet besluttet den 17.2.20 å avslå erstatning under henvisning til at sikrede hadde gitt uriktig opplysninger under skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd. Selskapet mente sikrede hadde gitt uriktige opplysninger om hastigheten i forkant av hendelsen. Selskapet anførte subsidiært at erstatningen uansett ville falle bort som følge av at forsikringstilfellet var fremkalt med grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9.

Sikrede anket tingrettens avgjørelse. Lagmannsretten forkastet anken den 13.5.20.

Lagmannsretten tok stilling til om avlesningen av bilens data kunne tilsi at sikrede hadde holdt en lavere hastighet enn det Rekon hadde lagt til grunn i sin rapport:

(H) fra Rekon har i e-post av 16. mars 2020 kommentert de fremlagte data fra Porsche 911. Etter hans vurdering er de fremlagte data av liten verdi, da det er vanskelig å si hvordan hastigheten er lest ut. Han uttaler videre at de fremlagte data uansett ikke gjør at det kan stilles spørsmål ved simuleringen som lå til grunn for Rekons rapport. Det vises til at airbaggene i ratt/dashbord er utløst som følge av langsgående retardasjon, og at disse mest sannsynlig er blitt utløst i det bilen traff stolpen som gjorde at bilen snurret rundt mot slutten av hendelsen. Det fremgår av Rekons rapport at bilen hadde en fart på rundt 50 km/t idet den ble slått rundt. Det er ifølge (H) umulig å si nøyaktig når airbaggene ble utløst i forhold til simuleringen, men han anser det helt klart at bilen må ha hatt en fart på rundt 50-60 km/t for å bli slått rundt, hvilket vil tilsi at airbaggene har blitt utløst i denne hendelsen dersom dataene fra utlesingen stemmer.

Lagmannsretten finner at innholdet i Rekons rapport utvilsomt er riktig. Slik lagmannsretten vurderer bevisene, fremstår de fremlagte data fra Porsche 911 som en bekreftelse på funnene i rapporten. Lagmannsretten viser til at det fremgår av Rekons rapport at airbaggene ble utløst da bilen hadde en fart på rundt 50-60 km/t, at dette skjedde som følge av langsgående retardasjon, og at airbaggene mest sannsynlig er blitt utløst i det bilen traff stolpen som gjorde at bilen snurret rundt mot slutten av hendelsen. Det er utvilsomt at tiltalte holdt en langt høyere fart forut for hendelsen. Det er også utvilsomt at tiltaltes fart var så høy som lagt til grunn i rapporten. Lagmannsretten viser til tingrettens premisser i dommen side 3 og 4, som lagmannsretten slutter seg til.

**Sikrede** krever dekning for skadene på bilen etter utforkjøringen den 31.8.19 og avviser at han uredelig brøt opplysningsplikten under skadeoppgjøret. Sikrede ga opplysninger i tråd med egen oppfatning av situasjonen og hvilken fart han hadde da uhellet skjedde. Det er ikke tilstrekkelig for å anføre uredelig brudd på opplysningsplikten at det skulle vise seg at han rent faktisk har holdt en høyere hastighet.

Rekons vurderinger om hastighet er ikke riktig, jf. avlesningen av bilens data. Det foreligger ingen nøyaktig måling av farten, og tekniske rapporter laget i etterkant kan inneholde feil.

Sikrede bestrider i alle tilfeller at forsikringstilfellet er fremkalt ved grov uaktsomhet. Det var gode kjøreforhold på ulykkestidspunktet. Veien tåler vesentlig høyere fart. Fartsgrensen var satt til 60 km/t da det er spredt boligbebyggelse i området. Det er ikke spesielt vanskelig og svingete vei, og sikrede mener farten ikke var årsaken til ulykken. Ulykken hadde ikke skjedd hvis det ikke hadde kommet et dyr i veibanen.

Selv om det skulle konkluderes med grov uaktsomhet, har sikrede likevel krav på en delvis erstatning. Avkortningen på 100 % er for høy.

**Selskapet** avviser ansvar og anfører at sikrede uredelig brøt opplysningsplikten under skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd.

Sikrede opplyste i skademeldingen at han holdt en hastighet på 80-85 km/t. Ting- og lagmannsretten har funnet det bevist at sikrede har holdt en hastighet på minst 109 km/t. Beviskravet i strafferetten er høyere enn i sivilretten, og selskapet kan ikke se noen grunn til å fravike tingrettens vurdering av fartens størrelse. Selv om fart kan oppleves noe forskjellig og være mer eller mindre et anslag, er det liten tvil om at sikrede måtte forstå at hans opplysninger om fart ikke kunne være riktig. Sikrede har derfor gitt uriktige opplysninger om hastigheten, og det må

legges til grunn at sikrede visste eller måtte forstå at de uriktige opplysningene kunne medført en uberettiget erstatning.

Selskapets ansvar vil uansett kunne avkortes med 100 % som følge av at forsikringstilfellet er fremkalt ved grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 annet ledd.

Ut fra at fartsgrensen på stedet er 60 km/t, er det lite tvilsomt at graden av fartsovertredelse har vært betydelig når det legges til grunn en minstefart på 109 km/t. En såpass høy fartsoverskridelse i en sving hvor det også er avkjøring til næringsbygg er i seg selv et forhold som må ansees som grovt uaktsomt.

### **Finansklagenemnda Skades begrunnelse**

Spørsmålet er om selskapet kan avslå ansvar pga. uredelig brudd på opplysningsplikten.

Etter fal. § 8-1 fjerde ledd er selskapet fri for ansvar dersom sikrede bevisst ga uriktige eller ufullstendige opplysninger ved skadeoppgjøret som han visste eller måtte forstå kunne medføre en erstatning han ikke hadde krav på. Selskapet kan i så fall også si opp samtlige forsikringsavtaler med én ukes varsel, jf. fal. § 8-1 femte ledd.

Sikrede opplyste i skademeldingen at han holdt en hastighet på 80–85 km/t da situasjonen oppstod og ca. 80 km/t i kollisjonsøyeblikket. Fartsgrensen på stedet var 60 km/t.

Selskapet har fremlagt en sakkyndig uttalelse fra Rekon som konkluderer med at sikrede må ha hatt en hastighet på minst 109 km/t da bilen begynte å skrense, men at hastigheten sannsynligvis var høyere. Tingretten la Rekons vurderinger til grunn og fant det bevist at sikrede måtte ha hatt en hastighet på minst 109 km/t i forkant av hendelsen. Tingretten viste til at Rekon hadde tatt "... betydelige og overbevisende feilmarginer ..." i betraktning. Tingretten fant at den "... klare, avgjørende og dominerende årsaken ..." til ulykken var sikredes hastighet, selv om man skulle legge til grunn at det kom et rådyr i veien.

Sikrede anfører at avlesningen av bilens data som viser en hastighet på 48,88 km/t da airbaggen ble utløst taler for at sikrede må ha holdt en lavere hastighet enn det rapporten til Rekon konkluderer med. Nemnda forstår saken slik at avlesningen først var klar etter tingrettens behandling av saken. Lagmannsretten har imidlertid vurdert dataene i sin behandling av anken og kom til at bilens data bekrefter funnene i Rekons rapport:

Lagmannsretten viser til at det fremgår av Rekons rapport at airbaggene ble utløst da bilen hadde en fart på rundt 50-60 km/t, at dette skjedde som følge av langsgående retardasjon, og at airbaggene mest sannsynlig er blitt utløst i det bilen traff stolpen som gjorde at bilen snurret rundt mot slutten av hendelsen.

Nemnda har ikke grunnlag for å overprøve vurderingene som er gjort av ting- og lagmannsretten, og det er ikke fremlagt ny dokumentasjon som tilsier at rettens vurderinger av sikredes hastighet før hendelsen er uriktige.

Nemnda mener derfor det må legges til grunn at sikredes opplysninger om farten i skademeldingen var uriktige. Sikrede har ikke gitt uttrykk for tvil i skademeldingen over hvilken hastighet han har holdt. Nemnda mener det også må kunne legges til grunn at sikrede var klar over at han holdt en hastighet som var betydelig høyere enn fartsgrensen på stedet. Opplysningene sikrede har gitt til selskapet samsvarer med opplysningene sikrede har gitt under hovedforhandlingen. Ut fra dette mener nemnda det må kunne legges til grunn at sikrede bevisst ga gale opplysninger.

I nemndspraksis er det lagt til grunn at det er alminnelig kjent at opplysninger om hastighet er en sentral faktor ved vurderingen av risikoen ved bilkjøring, og spørsmålet om det foreligger grov uaktsom fremkallelse av forsikringstilfellet, se eksempelvis FinKN 2016-347. Nemnda kan ikke se

noen annen grunn til at sikre de ga uriktige opplysninger om farten enn for å unngå en avkortning i erstatningen.

Selskapet er i så fall fri for ansvar etter fal. § 8-1 fjerde ledd.

Avgjørelsen er enstemmig.

#### **Finansklagenemnda Skades konklusjon**

Selskapet gis medhold.

*Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Vibeke Stiansen (selskapsrepresentant) og Gyrid Giæver (forbrukerrepresentant).*