

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2024-374

30.4.2024

Fremtind Forsikring AS

Motorvogn

Utforkjøring – uriktige opplysninger om hastighet? – fal. §§ 4-9 og 8-1 fjerde ledd.

Sikredes bil ble påført omfattende skader som følge av en utforkjøring. Fartsgrensen på ulykkesstedet var 80 km/t, og utforkjøringen skjedde i forbindelse med en forbikjøring. I skademeldingen valgte sikrede svaralternativet "61-80 km/t" på spørsmål om bilens hastighet da den kjørte ut av veien. Sikrede forklarte både til foretakets utreder og til politiet at han holdt en hastighet på 80–85 km/t under forbikjøringen. Foretaket engasjerte R. til å analysere ulykken. R. konkluderte med at sikrede hadde holdt en hastighet på minimum 105 km/t "ved sporenes start". Foretaket avsto erstatningskravet begrunnet i at sikrede uredelig hadde brutt opplysningsplikten i skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd. Foretaket var av den oppfatning at sikrede bevisst hadde gitt uriktige opplysninger om sin hastighet for å unngå en avkortning i erstatningsoppgjøret. Sikrede bestred at opplysningsplikten var brutt og anførte blant annet at han hadde forsøkt å angi hastigheten ut ifra hvordan han opplevde den. Sikrede hadde ikke gitt inntrykk av at han visste nøyaktig hvilken hastighet bilen holdt, og det måtte aksepteres et avvik. Uansett var R.s rapport beheftet med flere usikkerhetsmomenter, og kunne ikke uten videre legges til grunn. Nemnda kom til at det ikke forelå klar sannsynlighetsovervekt for at sikrede bevisst hadde gitt uriktige opplysninger om hastigheten, men at sikrede utvilsomt hadde utvist grov uaktsomhet, og at foretaket kunne avkorte erstatningen med 50 %.

Saksfremstilling

Saken gjelder spørsmålet om foretaket er uten ansvar og kan si opp forsikringsavtalen på grunn av uredelig brudd på opplysningsplikten i skadeoppgjøret, jf. forsikringsavtaleloven (fal.) § 8-1 fjerde og femte ledd.

Sikredes bil ble påført store materielle skader etter en utforkjøring i mai 2023. Fartsgrensen på ulykkesstedet var 80 km/t, og utforkjøringen skjedde i forbindelse med en forbikjøring.

Av sakens politidokumenter fremgikk det at sikrede etter utforkjøringen, fortsatte å kjøre bilen i grøften i ca. 98 m, før han kjørte ut på veien og ned til en parkeringsplass hvor han parkerte bilen og fjernet bilens skilter.

Politiet avhørte sikrede og passasjerer i sikredes bil på ulykkesdagen. Sikrede forklarte blant annet følgende:

De to bilene (siktede tror det var to biler MLW001) som lå foran siktede, fortsatte å kjøre i 45-50 km/t, så siktede valgte da han fikk fri sikt gjennom lyse svinger, å kjøre forbi to biler. Siktede vil presisere at det er fri sikt gjennom begge svingene. Han synes det høres ille ut at han kjørte forbi i svinger.

Siktede mener at han aksellererte opp til 80 – 85 km/t under forbikjøringen.

Underveis i forbikjøringen så han at det kom en SUV, muligens BMW X-serie, imot. Siktede valgte derfor å legge seg inn i eget kjørefelt, litt raskere enn han ville gjort på E6. Han gjorde dette av hensyn til denne BMW som kom imot, for at de ikke skulle bli redde, bli hindret eller måtte bremse opp.

Han mener at det var null problem å gjøre denne raske manøveren og at han ikke var til hinder eller kunne skremme noen i forbindelse med dette.

Siktete mistet allikevel kontrollen idet han la seg inn, eller rett etter at han la seg inn i eget kjørefelt. Dette var i en overgang mellom en venstresving og en høyresving.

Siktete opplevde at det var en rart dosert sving og han ble tatt litt på sengen av denne doseringen.

Passasjeren i sikredes bil forklarte blant annet følgende til politiet:

(...) Vitnet forteller at han antar grunnen til at bilen sklir ut, er grunnet for høy fart. Vitnet forteller at bilen får mindre grep, grunnet bakketoppen, som da resulterer i at bilen sklir ut av veien. (...)

På spørsmål om farten til siktedes bil, forteller vitnet at de holdt relativt lav fart for å være i en 80-sone. Vitnet forteller videre at ifølge magesfølelsen hans holdt bilen deres en vanlig fart. Vitnet forteller at det var vanskelig å se speedometeret fra passasjersiden.

På spørsmål om vitnet klarer å anslå farten i selve forbikjøringen svarer vitnet at de kjørte i ca 15 km/t over bilen de kjørte forbi, men at han ikke kan si dette med sikkerhet. Vitnet forteller at man vanligvis kjører forbi biler som ligger 10-15 km/t under fartsgrensen. På oppfølgingsspørsmål om farten deres var mellom 70-80 km/t i forbikjøringen, ettersom vitnet tidligere sa bilen foran kjørte i 60 km/t, svarer vitnet at han tror det kan stemme.

Sikrede meldte skaden til foretaket per skademeldingsskjema samme dag og opplyste at grunnen til utforkjøring var "*Feilberegning*". Sikrede valgte svaralternativet "*61-80 km/t*" på spørsmål "*Hvilken fart hadde kjøretøyet når det kjørte av veien?*". Sikrede beskrev hendelsen slik:

Feilberegning i doseringen av en kort venstre sving som går over til en høyre sving ved en forbikjøring. Fri sikt, forbi kjøring vellykket, men bilen responderte ikke på svingen. Klarte ikke redde inn bilen slik at bilen trakk seg ut i grøfta.

Sikrede vedtok 15.5.23 forelegg for å ha overtrådt vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3.

Foretakets utreder avholdt samtale med sikrede 1.6.23:

Det var egentlig ikke noen grunn til at det skulle gå "gærnt" i det hele tatt. Forbikjøringen var vellykket, og det var ikke noen stor hastighet. Han har sagt til politiet at han lå et sted mellom 80 og 85 km/t. Passasjer oppfattet hans hastighet som et sted mellom 70 og 80 km/t. Selv mente ft at farten var mellom 80 – 85 km/t.

Ft la seg inn ved den bilen siden kom en bakke. Doseringen er først venstre, så går det over til høyre og så til venstre igjen. Han la seg inn i sitt kjørefelt siden dosering går over i en venstresving og bakketopp, slik at han ikke skal ligge i motgående kjørefelt.

Det ft misoppfatter er doseringen på svingen og la seg for seint inn i svingen, og da han prøvde å svinge alt han kunne så skjer det ikke noe og bilen trekker mot høyre.

Han har sett på skrensesporene i ettertid at det er kun skrensespor etter høyre og ikke venstre, og altså at vekten har lagt seg på høyre side. Ft prøvde å fortsette svingen, og sa at med den jobben han har så oppfatter ft seg som erfaren. Det skjedde ingenting og gikk bare rett fram ut av veien. Han så i ettertid på skrensesporene at sporene går fra å være fra høyre til venstre. Doseringen har endret seg til at han har fått vekt på venstre side igjen. Sporene går bare videre ut, og det som han tror har skjedd er at det er ikke noen veiskulder der og dermed kommet for langt ut. Han har så prøvde å få dratt bilen til venstre for å ikke kjøre ut, men kommet såpass langt ut i grøfte at bilen bare ble trukket ut til høyre.

(...)

På spørsmål om at ft har sagt at han kjørte i 80 – 85 km/t, da han følte at han ikke klarte å få rettet opp bilen. Ft sa under at under ulykken så enser man ikke alt.

Ft kjørte en Mercedes-Benz C43, og ft sa at den har 360 HK. Dette er en AMG med sportsunderstell, og ble spurt om han har kjørt fortene enn oppgitt. Ft sa at han har ikke oppfattet det slik, og sa at vitnet har oppfattet det som om det gikk fort. Han sa at han forklarte seg til politi som var forståelsesfulle, da han sa det kan oppfattes slik når de kjørte i 40 km/t og han kom forbi med sportseksos som kan ses veldig voldsomt ut for en vanlig mann i gata. Bilen flytter seg fort fra 40 til 80 km/t. Han følte at forbikjøring var forsvarlig siden det ikke tar lang tid å få økt hastigheten. Det var derfor han vurderte før han gjennomførte forbikjøringen.

Han ville ikke ha gjort det med.

(...)

På spørsmål om brå bevegelser med bilen, så sa ft at han er vant med bil og til å håndtere trafikk i hele Norge daglig. Han kjørte helt vanlig og hadde ikke en brå innleggelse, men en mer en E6 innleggelse hvor man flyter inn og ikke kaster seg inn.

Utredet kontaktet 2.6.23 passasjer i bilen sikrede kjørte forbi:

Hun fortalte at hun var passasjer i bilen og (x) var fører. De kjørte i ca 70 km/t da det plutselig kom en bil forbi. Hun beskrev hastigheten som vanvittig og høy fart. Bilen kom som ut av intet, sa hun. Hun mente kjøringen var uansvarlig, - også siden dette er en strekning med mye svinger.

Etter at bilen hadde kjørt forbi dem, så kom det en møtende bil. Bilen fikk hivd seg inn rett foran dem for å unngå møtende bil og deretter kjørte bilen ut av vei.

De skulle til et lokale rett ved hvor ulykken skjedde og de stanset der. Hun gikk opp til veien og så at to andre biler hadde stanset og hun gjorde derfor ikke mer, og ringte deretter til politiet siden dette var en vanvittig kjøring.

Utredet utarbeidet et notat datert 2.6.23 hvor det var inntatt bilder fra ulykkesstedet og følgende beskrivelse:

80 km/t sone, en veibredde på 6 m eller mer, svingete, sideveier og med begrenset sikt.

Foretaket engasjerte R. DA til å "*[a]nalyse ulykken for å beregne hastigheten Mercedesen hadde der hvor sporene i asfalten blir synlig*". R. konkluderte i sin rapport datert 19.6.23 med at:

Førerens forklaring om at han hadde mellom 80-85 km/h da han mistet kontrollen på bilen kan ikke stemme.

Mercedesen må ha hatt minimum 105 km/h ved sporens start.

Foretaket besluttet 7.7.23 å avslå erstatningskravet og si opp forsikringsavtalen på grunn av uredelig brudd på opplysningsplikten i skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1 fjerde og femte ledd. Foretaket var av den oppfatning at sikrede bevisst hadde gitt uriktige opplysninger om hvilken hastighet han holdt ved utforkjøringen. Subsidiært anførte foretaket at det uansett var uten ansvar da forsikringstilfellet var fremkalt ved grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 annet ledd.

Sikrede klaget på avgjørelsen 4.9.23 og bestred at opplysningsplikten var brutt. Sikrede anførte blant annet at det ikke var gitt bevisst uriktige opplysninger om hastigheten, og at sikrede kun hadde forsøkt å anslå hastigheten ut ifra egne oppfatninger. I alle tilfeller hadde sikrede krav på delvis erstatning, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd siste pkt. Forbikjøringen var forsvarlig, og det var ikke grunnlag for å avkorte erstatningen etter fal. § 4-9.

Foretaket opprettholdt sitt standpunkt etter en ny vurdering av foretakets klageservice 25.9.23 og avviste at vilkårene for en delvis erstatning var oppfylt.

Sikrede krever erstatning for skadene bilen ble påført og tilbakeviser at opplysningsplikten er brutt.

Det kan ikke kreves at sikrede vet eksakt hvilken hastighet bilen hans holdt rett i etterkant av at bilen har akselerert for å kjøre forbi to andre biler. Sikrede har ikke forsøkt å gi inntrykk av at han vet eksakt hvilken hastighet han holdt da situasjonen oppstod, men har både for foretaket og politiet anslått hastigheten innenfor et intervall. Differansen mellom 80–85 km/t og 105 km/t er ikke så stor at sikrede måtte vite at hans estimat var uriktig.

Sikrede har ikke forklart seg uriktig om årsaken til ulykken. At sikrede påpekte at han opplevde noe rart med svingens dosering, er kun en angivelse av hans subjektive forståelse av årsaken til ulykken. Det var god sikt på forbikjøringsstrekket, og det var forsvarlig å foreta en forbikjøring på stedet.

Vitneforklaringen fra passasjeren i den forbikjørte bilen må tillegges begrenset vekt og er ikke egnet til å kunne si noe om hastigheten sikrede holdt.

R.s rapport er beheftet med en rekke usikkerhetsmomenter. Rapporten har ikke hensyntatt at sporene som ble avsatt, var skrensespor, og ikke bremsespor. Det er heller ikke hensyntatt hva gummiblandingen var, mønsterdybde m.m. Det er dessuten uklart i hvilken grad vurderingene har tatt hensyn til vektfordeling, g-krefter, drivkraftfordeling, veiskulder, friksjon på grus/gress m.m.

Sikredes forhold er uansett bare lite klanderverdig, og sikrede har derfor krav på delvis erstatning, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd siste pkt.

Forsikringstilfellet er ikke fremkalt ved grov uaktsomhet, og det er i alle tilfellet ikke grunnlag for å avkorte erstatningen med 100 %.

Forsikringsforetaket avviser ansvar og anfører at sikrede uredelig har brutt opplysningsplikten, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd.

Sikrede har i skademeldingen angitt hastigheten til mellom 61–80 km/t og til 80–85 km/t i samtale med utreder og politiet. R. har beregnet hastigheten til minst 105 km/ ved sporenes start. Sikrede har også forklart at utforkjøringen skyldes en feilberegning av doseringen, og at det var noe rart med doseringen som medførte at bilen trakk ut. Doseringen av svingen på ulykkesstedet var imidlertid korrekt dosert, og sikredes forklaring er objektivt sett uriktig. Sikrede har også forklart at han hadde fri sikt. Bilder fra skadestedet viser imidlertid at det er svært begrenset sikt, og at det ikke er mulig å se biler som kommer i motgående kjørefelt rundt svingen.

Sikrede har forklart at forbikjøringen var vellykket, men et vitne har forklart at sikrede måtte kaste seg inn foran bilen til vitnet som følge av et motgående kjøretøy. Hjulsporene viser at sikrede kjørte rett ut av veien, og sikredes forklaring om at hjulene har kommet ut i grøften og trukket bilen ut i gresset stemmer ikke.

R. hensyntar alle relevante variabler i sine rekonstruksjoner, og det legges alltid inn sikkerhetsmarginer til gunst for sjåføren.

Sikrede er yrkessjåfør og har kjørt 600 000 km de siste fem årene. Foretaket fester derfor ikke lit til sikredes forklaring om at han ikke var kjent med at han kjørte langt over fartsgrensen, og at dette var den avgjørende årsaken til at han kjørte ut.

Vilkårene for delvis erstatning er ikke oppfylt.

Erstatningen kan uansett avkortes 100 % på grunn av grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 annet ledd.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket er uten ansvar pga. uredelig brudd på redegjøringsplikten under skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd, subsidiært om det kan avkorte erstatningen med 100 % pga. grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9.

Fal. § 8-1 fjerde ledd angir:

Gir sikrede ved skadeoppgjøret bevisst uriktige eller ufullstendige opplysninger som sikrede vet eller må forstå kan føre til at sikrede får utbetalt en erstatning han eller hun ikke har krav på, mister sikrede ethvert erstatningskrav mot forsikringsforetaket etter denne og andre forsikringsavtaler i anledning samme hendelse. Hvis sikredes forhold bare er lite klanderverdig, bare angår en liten del av kravet, eller hvis det ellers foreligger særlige grunner, kan sikrede likevel få delvis erstatning. § 4-14 gjelder tilsvarende

Det første spørsmålet er om sikrede har gitt gale opplysninger. Sikrede opplyste i skademeldingen at han holdt en hastighet på "61-80 km/t" da utforkjøringen skjedde og ga følgende forklaring:

Feilberegning i doseringen av en kort venstre sving som går over til en høyre sving ved en forbikjøring. Fri sikt, forbi kjøring vellykket, men bilen responderte ikke på svingen. Klarte ikke redde inn bilen slik at bilen trakk seg ut i grøfta.

Sikrede forklarte i samtale med foretakets utreder at hastigheten var mellom 80–85 km/t, som stemmer med det han sa i politiavhøret.

Foretaket har engasjert R. til å beregne hvilken hastighet sikredes bil holdt der hvor sporene i asfalten blir synlig. R. konkluderte med at bilen på dette punkt holdt en hastighet på minimum 105 km/t.

Sikrede anfører at rapporten blant annet ikke tar hensyn til hva gummiblandingen var, mønsterdybde m.m., samt at det er uklart i hvilken grad vurderingene har tatt hensyn til vektfordeling, g-krefter, drivkraftfordeling, veiskulder, friksjon på grus/gress m.m.

R. omtaler metoden for sine beregninger i rapportens pkt. 4:

For å beregne kollisjonsforløpet må friksjonskoeffisienten fastsettes mest mulig korrekt. Dette er en bil med svært gode kjøreegenskaper. Bilen hadde også dekk med god mønsterdybde. På tørt føre ligger friksjonen mellom dekk og asfalt typisk mellom 0,8 og 1.

Det gjøres også en vurdering av hvor mye energi som er gått med på å lage skadene på Mercedesen. Denne energien uttrykkes som EES-verdi (Energy Equivalent Speed) i km/h. Forenklet kan uttrykket forklares med at EES-verdien fastsetter den hastighet bilen måtte kjøres med mot en fast vegg for å oppnå den aktuelle skaden. For å bestemme EES-verdien sammenlignes den aktuelle skaden med bilder og beskrivelser fra kontrollerte kollisjonstester gjennomført av bilfabrikker og tekniske laboratorier, der EES-verdien er kjent. Dette, sammen med viten om konstruksjoner og krefter, benyttes til å fastsette den aktuelle EES-verdi.

Sikrede har ikke dokumentert spesifikke feil i R.s grunnlagsmateriale eller beregninger. Nemnda har ikke grunnlag for å overprøve R.s konklusjoner. Med utgangspunkt i R.s rapport er opplysningene sikrede ga i skademeldingen og i samtale med utreder objektivt sett uriktige.

Spørsmålet er da om de gale opplysningene er gitt bevisst. Sikrede må gis en viss feilmargin ved angivelse av hastighet. Sikrede har forklart at han mente bilen foran som han kjørte forbi holdt en hastighet på 40 km/t i 80-sone, og at han derfor ville "ta en rolig forbikjøring". Føreren av bilen foran har derimot forklart at de kjørte i 70 km/t og "det plutselig kom en bil forbi" med "vanvittig" og "høy" fart. Nemnda har ikke grunnlag for å ta stilling til hvilken hastighet bilen foran hadde og hvordan forbikjøringen skal karakteriseres. Selv om det fremstår som mer sannsynlig at sikrede var klar over fartsavviket enn at han ikke var det, kan nemnda ikke se at det foreligger klar sannsynlighetsovervekt for han var bevisst dette. Hensett til den strenge bevisbyrden for å legge til grunn at sikrede bevisst ga gale opplysninger, mener nemnda derfor dette ikke er tilstrekkelig sannsynliggjort i denne saken.

Foretaket kan derfor ikke påberope seg brudd på fal. § 8-1 fjerde ledd.

Foretaket anfører subsidiært at det kan avkorte med 100 % for grov uaktsom fremkallelse av forsikringstilfellet, jf. fal. § 4-9.

Det følger av fal. § 4-9 andre ledd at selskapets ansvar kan falle bort eller settes ned såfremt sikrede har fremkalt forsikringstilfellet ved grov uaktsomhet. For at en handling eller unnlatelse skal anses som grovt uaktsom, må det ifølge Rt-1989-1318 foreligge et "markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte. Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet".

Forbikjøring innebærer risiko for kollisjon og forutsetter derfor stor grad av aktsomhet. Forbikjøring kan bare gjennomføres dersom man har god oversikt og farten holdes innenfor fartsgrensen, jf. FinKN 2012-504 og 2017-699. I denne saken legger nemnda til grunn at farten

under forbikjøringen var minst 105 km/t og derfor godt over fartsgrensen på 80 km/t. Resultatet ble imidlertid ikke en kollisjon, men en utforkjøring. I LB-2018-127971 la Borgarting lagmannsrett til grunn at det var grovt uaktsomt å kjøre i minst 83 km/t i 60-sone med det resultat at bilen kjørte utfor veien i en rundkjøring. Risikoen for skade er imidlertid høyere ved høyere hastigheter, og nemnda finner det utvilsomt at føreren i dette tilfellet utviste grov uaktsomhet.

Avkortning kan da finne sted under hensyn til skyldgraden, skadeforløpet og forholdene for øvrig, jf. fal. § 4-9 andre ledd andre punktum. I dommen fra Borgarting lagmannsrett ble avkortningen 35 %. Høyere fart skaper som nevnt høyere risiko, og forbikjøring krever større grad av forsiktighet enn kjøring i en rundkjøring. Forbikjøringen fant sted i et område med mye svinger, og det kom en møtende bil rett etter forbikjøringen. Dette tilsier at risikoen var vesentlig høyere enn ved kjøring i en rundkjøring. Nemnda mener derfor 50 % er korrekt avkortning i denne saken.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Sikrede gis delvis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Merete Anita Utgård (bransjerepresentant) og Hege Sundby (forbrukerrepresentant).