

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2024-986

31.10.2024

Gjensidige Forsikring ASA

Motorvogn

Uriktige opplysninger ved skadeoppgjør etter utforkjøring? – fal. § 8-1 fjerde og femte ledd.

Sikrede hadde kaskoforsikring og krevde dekket bl.a. skader på egen bil etter en utforkjøring. Foretaket avslo kravet og sa opp alle sikredes forsikringer, jf. forsikringsavtaleloven (fal.) § 8-1 fjerde og femte ledd. Det forbeholdt seg også retten til å kreve tilbakebetalt alle utlegg det hadde hatt og ville få i saken. Foretaket hevdet prinsipalt at sikrede hadde gitt foretaket bevisst uriktige opplysninger om bilens reelle hastighet da uhellet skjedde for å unngå avkortning i erstatningen. Det viste bl.a. til sikredes forklaring til politiet på ulykkesstedet om at han hadde kjørt i 130–140 km/t og R.s rapport som støttet denne hastighetsangivelsen. Foretaket festes ikke lit til sikredes forklaring om at han hadde holdt en hastighet på 60 km/t og feilaktig trykket på gassen, idet det mente det forhold at sikrede nærmet seg en rundkjøring og i tillegg ble blendet av et motgående kjøretøy, tilsa at han etter et normalt handlingsmønster ville bremset ned og senket farten. Subsidiært hevdet foretaket det kunne avkorte erstatningen med 100 % fordi årsaken til skaden var grovt uaktsom kjøring, jf. fal. § 4-9 annet ledd. Sikrede fastholdt at han hadde blitt blendet av motgående kjøretøy, at han da kunne ha tråkket på gassen i stedet for bremsen, og hevdet denne årsaksforklaringen ikke var utelukket av R. som i sin rapport hadde åpnet for to muligheter. Nemnda kom til at foretaket kunne avslå sikredes erstatningskrav og si opp sikredes forsikringer, og viste blant annet til at det forelå klar sannsynlighetsovervekt for at sikrede holdt en hastighet på 130–140 km/t på skadetidspunktet og at han derfor ga gale opplysninger i skademeldingen. Nemnda kom videre til at foretaket kunne kreve sine utgifter refundert.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om dekning for skade på bil og spørsmålet om foretaket er fri for ansvar og kan si opp sikredes forsikringer, jf. forsikringsavtaleloven (fal.) § 8-1 fjerde og femte ledd. Det er også spørsmål om foretaket kan kreve tilbakebetalt sine utlegg i saken, og subsidiært om det kan avkorte erstatningen med 100 % pga. grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 annet ledd.

Sikrede meldte 5.8.22 om skade på sin bil (BMW 520d xDrive, reg.år 2016) ved utforkjøring 28.7.22. Sikrede forklarte i skademeldingen at han var blitt "Blendet av møtende kjøretøy". Uhellet fant sted i en rundkjøring i Sverige. Bilen ble totalskadet, og sikrede (bilfører) og hans passasjer ble påført skade. Sikrede skrev i en papirbasert skademelding som foretaket mottok 16.9.22 at:

Kjørte og når jeg nærmet meg en rundkjøring ble blendet av veldig sterk lys fra et ukjent kjøretøy "B". Bilen krasjet og husket ikke noen for jeg havnet på sykehus.

Fartsgrensen på skadestedet var 70 km/t. I anmeldelse opprettet av svensk politi etter uhellet opplyste sikrede at han hadde kjørt i 130–140 km/t rett før ulykken. Sikrede forklarte til foretaket at han hadde kjørt i ca. 60 km/t før rundkjøringen, at grunnen til at han hadde sagt 130 km/t til politiet var at det føltes som det, samt at han ikke utelukket at han feilaktig hadde trykket på gassen i stedet for bremsen.

Foretaket informerte sikrede 29.11.22 om at det hadde mottatt flere dokumenter i saken med informasjon som satt saken i et noe annet lys enn tidligere antatt, og det ba om sikredes "kommentarer til egen hastighet og ikke minst ruspåvirkning". Sikrede svarte 30.11.22:

Hastighet: Jeg bekrefter at jeg kjørte i ca 60 Km timen før rundkjøringen. Da jeg ble blendet av sterk lys fra et møtende kjøretøy husker ikke jeg videre hendelsesforløp. Når jeg fraktet til sykehuset sa jeg at det føltes som 130 km timen. Det var dette de bygget deres rapport på. Det kan hende at jeg trykket feilaktig på gassen i stedet for bremsen, uten at jeg kan bekrefte det med sikkerhet.

Positiv på THC: Jeg bekrefter at jeg ikke var ruspåvirket hverken av cannabis eller alkohol eller medisiner. Kunne aldri finne på å kjøre under ruspåvirkning og sette mitt, mine venner eller andres liv på spill. Jeg er en ærlig og ansvarlig person og jeg fortalte alt til politiet og sykehuset jeg at røyker sigaretter og alkohol med måte slik de fleste gjør. For min del pleier jeg å være med venner i helgen for hyggelig samvær. Siste gang jeg hadde slik samvær var helgen før ulykken inntraff. Hva jeg gjør privat med mine venner er en privatsak.

Hadde jeg vært ruspåvirket hadde nok politiet og sykehuset satt dette som årsak til ulykken. Noe som ikke er tilfellet.

Dere kan ikke vurdere saken ut ifra hva jeg drev med helgen før ulykken inntraff.

Foretaket engasjerte 22.12.22 R. for å undersøke hendelsen og bilens hastighet. Det informerte R. bl.a. om at bilen først hadde kjørt inn i et vaierrekverk på venstre side av veien like før en rundkjøring, deretter fortsatt over rundkjøringen og ned i grøften på nordre siden av veien, og så fløy over viltgjerdet og inn blant trærne hvor den ble fastkilt.

R. konkluderte i sin rapport av 26.1.23 pkt. 7 med følgende:

BMWen har hatt minimum 85 km/h da den kjørte ut i grøften. Førers anslag på en hastighet mellom 130–140 km/h gitt til politiet etter uhellet, kan stemme dersom han bremsset fra punktet hvor han traff autovernet eller begynte bremse tidligere.

Forklaringen om at han hadde 60 km/h inn mot rundkjøringen kan stemme dersom føreren holdt full gass i minimum 3 sekunder gjennom hele rundkjøringen og ut i grøften.

R.s rapport anga følgende i pkt. 6.3 om "Simulasjoner med Scan-Crash":

Bilen og et flyfoto av skadestedet tas opp i Scan-Crash og skaleres i samme målestokk. Deretter plasseres en 3D-vei på flyfotoet slik at vi får riktig helling over rundkjøringen og skråningen i grøften. Veien hadde fall på 3 grader der hvor BMWen kjørte ut i grøften. På skadestedet fant vi spor i skråningen etter at BMWen hadde hoppet over grøften.

[..illustrasjonsbilde..]

Fra hoppkanten på veien og ned til der hvor sporene i grøften begynte var det en høydeforskjell på ca. 0,5 meter. En beregning på dette svevet viser følgende:

[..illustrasjonsbilde..]

Denne beregningen gir et utgangspunkt for hastigheten BMWen må ha hatt i det den kjørte ut i grøften. Vi starter derfor simuleringene med at bilen har rundt 90 km/h i det den kjører ut i grøften. I politidokumentene finner vi at tørr bar vei og opphold på skadetidspunktet. Friksjonen mellom tørr asfalt og dekk ligger vanligvis mellom 0,8 og 1. Denne settes til 0,8. Videre settes friksjonen over gresset i midten av rundkjøringen til 0,5. Resultatet av simuleringen vises i bildeserie 1.

[..bildeserie 1...]

Med et utgangspunkt på at bilen kjører ut i grøften i ca. 88 km/h, får den en ferd som kan harmonere med skadene på trærne. Bilen treffer treet som vises i illustrasjon 4 i riktig høyde som tyder på at hastigheten må være rundt det som er simulert. Vi har ikke gjort en vurdering av EES-verdier på bilen i denne saken, da beregningen av hastigheten bilen hadde i hoppet over grøften gir god indikasjon på hastigheten BMWen har hatt ved det punktet. Når denne hastigheten harmonerer så godt med ferden bilen har hatt videre legger vi til grunn at bilen har hatt mellom 85 km/h og 90 km/h ved dette punktet.

I politidokumentene er det merknad om at føreren sa han kjørte i 130–140 km/h forut for uhellet. Vi gjør derfor en simulering på nødvendig hastighet ved vaierautovernet, når BMWen skal ha mellom 85 km/h og

90 km/h ved grøftekanten, med utgangspunkt i at bilen bremses hele veien frem til punktet hvor den kjørte ut i grøften. Dette vises i bildeserie 2.

[..bildeserie 2...]

Simuleringen viser at når føreren bremses fra punktet hvor bilen var i kontakt med autovernet og frem til grøften, må den ha 123 km/h ved autovernet. Bilen vil da delvis hoppe over midten av rundkjøringen før den lander på asfalten og bremses inn mot grøftekanten. Førerens anslag på hastighet før rundkjøringen, mellom 130 km/h og 140 km/h, kan derfor harmonere med at bilen hadde 123 km/h etter kontakten med autovernet.

I etterkant har føreren gått tilbake på denne forklaringen og sier han hadde 60 km/h i timen inn mot rundkjøringen. Videre sier han at han er usikker på om han tråkket på gassen eller bremsen. Men siden bilen må ha minimum 85 km/h ved grøftekanten, må i så fall føreren ha tråkket på gassen.

Vi ser på hva som kreves for at bilen skal akselerere opp til nødvendig hastighet ved grøftekanten, dersom den starter i 60 km/h ved vaerautovernet. Det legges inn et gasspådrag for å se om bilen kan komme opp i en hastighet mellom 85 km/h og 90 km/h der den kjører ut i grøften. Dette vises i bildeserie 3.

[..bildeserie 3...]

Dersom føreren gir full gass fra punktet hvor han kolliderte med vaieren, klarer BMWen akkurat å få 85 km/h før den kjører ned i grøften. Føreren har da holdt full gass i minimum 3 sekunder. Selv om simuleringen viser at det kan være mulig å få BMWen opp i nødvendig hastighet, virker det rart at føreren har fortsatt å gi full gass når bilen kom over rundkjøringen og bilen hadde retning rett ut i grøften.

Sikrede skrev følgende til foretaket 1.2.23:

Denne saken har tatt altfor lang tid og jeg håper nå at den avsluttes raskt, ettersom den representerer en psykisk og økonomisk belastning for meg.

Slik jeg forklarte dere flere ganger tidligere husker ikke jeg helt hva som skjedde etter at jeg ble blendet av møtende fartøy. Jeg husker heller ikke at jeg sa noe om hastighet til politiet. Dette betyr ikke at jeg nekter at jeg sa det, men jeg var i sjokk og husker ikke hva jeg sa eller hvordan jeg oppførte meg. At jeg skulle ha antydnet en hastighet på ca 130 km/ i timen når uhellet skjedde kan muligens forklares på at det følte slik etter at jeg havnet i "Skogen". At Ingeniørfirmaet R. kom frem til at den reelle hastighet ble beregnet til ca 90 km/ timen kan nok stemme.

Det som er viktig å registrere er at alle bekrefter det jeg fortalte dere hele tiden.

Foretaket avslo 13.2.23 sikredes erstatningskrav i sin helhet, med henvisning til fal. § 8-1 fjerde ledd. Det forbeholdt seg retten til å kreve tilbakebetalt utlegg det hadde hatt og ville få, og det ville komme tilbake til evt. utlegg knyttet til personskaden passasjeren i bilen pådro seg. Foretaket krevde erstattet øvrige utgifter med kr 83 015 (kr 68 511 til R. og kr 14 504 for leiebil).

Foretaket sa samtidig opp alle sikredes forsikringer i foretaket, jf. fal. § 8-1 femte ledd, og oppga at siste dag med gyldige forsikringer var 24.2.23. Det nektet sikrede et fremtidig kundeforhold og informerte om klagemulighetene.

Foretaket anførte subsidiært at det kunne avkorte erstatningen med 100 % pga. grovt uaktsom fremkallelse av forsikringstilfellet, jf. fal. § 4-9 annet ledd.

Avslagsbrevet anga følgende:

1. Beskrivelse av sakens fakta

Den 5. august 2022 meldte du et trafikkuhell til Gjensidige. Du hadde kjørt ut av veien med din BMW 5200 med registreringsnummer [...]. Uhellet skjedde på E.. i rundkjøringen ved B.... i M... den 28. juli 2022.

Bilen ble totalskadet og politi og ambulanse kom til stedet. I bilen hadde du en passasjer. Både du og passasjer pådro dere personskader.

I skademeldingen opplyste du å ha blitt blendet av motgående kjøretøy før du nærmet deg rundkjøringen og uhellet skjedde. Du husker ikke videre hendelsesforløp.

Bilen kolliderte først i et vaierautovern på venstre side før rundkjøringen. Bilen kjørte deretter over midten av rundkjøringen og ned i grøften på andre siden av veien. Her traff bilen en skråning slik at den hoppet inn i skogen og landet i noen trær.

Ifølge anmeldelsen opprettet av svensk politi, opplyste du på ulykkesstedet å ha kjørt i 130–140 km/t. Det er 70-sone på stedet.

Til Gjensidige opplyste du at du alltid kjører forsiktig og holder fartsgrensen. Du forklarte at du hadde kjørt i cirka 60 km/t før rundkjøringen, men det føltet som 130 km/t og dette var årsaken til at du opplyste dette til politiet. Du utelukket heller ikke at du hadde trykket feilaktig på gassen i stedet for bremsen.

[.....]

R.s rapport foreslå 26. januar 2023 og konkluderte med følgende:

BMWen har hatt minimum 85 km/h da den kjørte ut i grøften. Førerens anslag på en hastighet mellom 130-140 km/h gitt til politiet etter uhellet, kan stemme dersom han bremsset fra punktet hvor han traff autovernet eller begynte bremse tidligere.

Forklaringen om at han hadde 60 km/h inn mot rundkjøringen kan stemme dersom føreren holdt full gass i minimum 3 sekunder gjennom hele rundkjøringen og ut grøften.

Da du ble konfrontert med R.s rapport, opplyste du at hastigheten beregnet til cirka 90 km/t kunne stemme.

2. Gjensidiges vurdering

Gjensidige anfører at du bevisst har holdt tilbake opplysninger om den reelle farten da uhellet skjedde. Du visste at om du fortalte sannheten i denne saken, ville det sannsynligvis få økonomiske konsekvenser for deg. Dette begrunnes med:

- Din tidsnære forklaring til politiet på ulykkesstedet om at du hadde kjørt i 130-140 km/t.
- R. rapport støtter din hastighetsangivelse på 130-140 km/t.

Det festes ikke lit til din forklaring om at du holdt en hastighet på 60 km/t og feilaktig trykket på gassen. For å oppnå høy nok fart, må du ha holdt full gass i 3 sekunder helt frem til grøften. Dette er lite sannsynlig og kan ikke tillegges vekt. At du nærmet deg en rundkjøring og i tillegg ble blendet av et motgående kjøretøy, tilsier at du etter normalt handlingsmønster ville bremsset ned og senket farten.

På bakgrunn av dette finner Gjensidige det bevist at du har gitt bevisst uriktige eller ufullstendige opplysninger i forbindelse med skadeoppgjøret og at du forsto eller måtte forstå at dette kunne føre til at du fikk utbetalt en erstatning du ikke har krav på.

Sikrede påklaget 3.8.23 foretakets avgjørelse. Han bestred at vilkårene i fal. § 8-1 var oppfylt, idet han ikke bevisst hadde gitt uriktige opplysninger. Han hevdet foretaket la for stor vekt på det han hadde sagt til politiet etter ulykken. Han viste til at både han og passasjerer ble hardt skadet, at politiet hadde presisert at det var vanskelig å snakke med ham fordi han hadde store smerter og var på vei til å bli lagt inn i sykebil, og at ingen hadde kunnet bli avhørt på stedet. Sikrede viste også til at hans kunnskaper i norsk og svensk var begrenset, at dialogen med politiet hadde vært preget av misforståelser, samt at bevisbyrden for at han bevisst hadde gitt uriktige opplysninger var streng, jf. Rt. 1998 s. 1549. Ifølge sikrede var skaden heller ikke voldt ved grov uaktsomhet, og en avkortning på 100 % var uansett for høy. Rapporten fra R. utelukket ikke at han i vanvare kunne ha tråkket på gassen etter å ha blitt blendet av motgående kjøretøy, og på den måten kunne bilen hatt en hastighet på 85 km/t ved grøftekanthen.

Foretakets kundeombud fastholdt 7.9.23 foretakets standpunkt med følgende begrunnelse:

[....]

Kundeombudet er enig i Gjensidiges vurdering om at det er lite sannsynlig at ..sikrede.. holdt en hastighet på 60km/t og feilaktig trykket på gassen. Han må da ha holdt full gass i minimum 3 sekunder gjennom hele rundkjøringen og ut i grøften. Normalt handlingsmønster tilsier en nedbremsing før rundkjøringen. R. sin konklusjon, sammenholdt med ..sikrede.. sin tidsnære forklaring til politiet underbygger at ..sikrede.. har gitt uriktige opplysninger om farten til Gjensidige, og at han forsto eller måtte forstå at dette hadde betydning for erstatningsoppgjøret.

Kundeombudet har forståelse for at norsk og svensk kunnskapene til ..sikrede.. er begrensede. Likevel mener vi at hans opplysning til politiet umiddelbart etter ulykken, om at han hadde kjørt i 130-140 km/t, sammenholdt med R.'s undersøkelser i saken, må tillegges vekt.

Det bemerkes videre at Gjensidiges utreder sendte en epost til ..sikrede.. den 09.03.23, der han ba om samtykke/ fullmakt til å foreta undersøkelser av bilens airbag styreenhet. En slik undersøkelse kan i noen tilfeller gi svar på hastigheten og andre tekniske data kjøretøyet hadde da uhellet inntraff.

Gjensidige mottok ikke svar på henvendelsen, og har følgelig ikke bedt om slik undersøkelse. Dersom ..sikrede .. ønsker, og signerer fullmakten, kan denne undersøkelsen foretas.

På vegne av sikrede ble det 29.4.24 sendt klage til Finansklagenemnda.

Sikrede bestrider at foretaket har grunnlag for å påberope seg fal. § 8-1 fjerde og femte ledd. Foretaket har feilaktig lagt til grunn at han kjørte for fort før ulykken. Sikrede har hele tiden fastholdt at han ble blendet av motgående kjøretøy, og at han i den situasjonen kan ha trykket inn gassen i stedet for bremsen.

Sikrede anfører subsidiært at en evt. hastighetsoverskridelse ikke kan medføre fullt avslag. Han viser til at rapporten fra R. åpner for to muligheter, og at foretaket har sett bort fra alternativet om at han ved en feil trykket på gassen rett før ulykken. Sikrede bestrider at det er klar sannsynlighetsovervekt for at han før ulykken kjørte i 120/130 km/t. Verken R.s rapport eller undersøkelse av airbagen utelukker at han da kjørte i 60/70 km/t, for så i vanvare ha trykket på gassen da han ble blendet. Skaden ville oppstått ved ca. 85 km/t ved utkjøringen. Dersom hastigheten før ulykken var 130 km/t, legger rapporten til grunn at det måtte bremses ned til ca. 85 km/t, dvs. at han enten måtte ha bremsset eller gasset for å "oppnå" den skade som skjedde, og det kan ikke utelukkes at det ble gasset. Dersom han trykket på gassen ved en feil, vil heller ikke hans utsagn om at det gikk fort etter dette være uriktig.

Selv om sikrede har opplyst at han opplevde farten ved ulykken som fort (130), er ikke dette ensbetydende med at det faktisk gikk så fort. En panikkreaksjon ved å trykke på gassen istedenfor bremsen er heller ikke grovt uaktsomt.

Sikrede anfører at hans norsk er noe begrenset, og at det også er ukjent hvor godt politiet på stedet forsto norsk. Sikrede er dyslektiker, var på tidspunktet hardt skadet og hevder det er lagt for stor vekt på hans uttalelser til politiet i Sverige. Han bemerker at rapporten fra R. baserer seg i for stor grad på hva han angivelig skal ha fortalt politiet på stedet, og inneholder også subjektive oppfatninger som f.eks. "virker rart at føreren har fortsatt å gi full gass når bilen kom over rundkjøringen og bilen hadde retning rett ut i grøften".

Forsikringsforetaket avviser ansvar og anfører at sikrede bevisst ga foretaket uriktige opplysninger om bilens reelle hastighet for å unngå avkortning i erstatningen, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd. Det hevder sikrede visste eller måtte forstå at disse opplysningene kunne medføre en uberettiget erstatning, og viser ellers til begrunnelsen gitt i avslaget 13.2.23 og i kundeombudets redegjørelse 7.9.24.

Sikrede samtykket i at foretaket kunne undersøke bilens styreenhet etter at kundeombudet gjorde ham kjent med at slik undersøkelse kunne foretas. Foretaket har anmodet C. A. om slik undersøkelse. Foretaket mottok 18.5.24 rapport fra undersøkelsen som konkluderer med at det var registrert krasjdata fra en hendelse 28.7.22 kl. 02.16.29 med beregnet hastighet 135,875 km/t. Dette er i samsvar med oppgitt skadetidspunkt og harmonerer også med R.s konklusjon og sakens øvrige opplysninger.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket

1. er fri for ansvar etter fal. § 8-1 fjerde ledd,
2. kan si opp sikredes forsikringsdekninger, jf. fal. § 8-1 femte ledd,
3. kan kreve tilbakebetalt sine utlegg i saken og
4. evt. subsidiært om det kan avkorte erstatningen med 100 %, jf. fal. § 4-9 annet ledd.

1 Ansvarsfrihet etter fal. § 8-1 fjerde ledd

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 ga uriktige opplysninger under skadeoppgjøret. Anmeldelsen fra svensk politi angir at sikrede forklarte at han rett før ulykken kjørte i 130–140 km/t. Sikrede opplyste i skademeldingen at han hadde kjørt i ca. 60 km/t i rundkjøringen, men at det føltes som 130 km/t, og at dette var årsaken til hans opplysninger til politiet. Sikrede utelukket heller ikke at han hadde trykket feilaktig på gassen i stedet for bremsen.

Foretaket har fremlagt en vurdering fra R. Denne vurderingen er ikke entydig og peker på to alternative forklaringer til ulykken mht. fart. Det ene alternativet var at sikrede tråkket på gassen i stedet for bremsen da han ble blendet av et motgående kjøretøy. Dette alternativet kan likevel ikke regnes som sannsynlig. R. undersøkte om det var mulig at bilen kun hadde hatt en fart på 60 km/t ved vaierautovernet, slik sikrede hadde forklart til foretaket. R. konkluderte med at sikrede i så fall måtte ha gitt full gass i minimum tre sekunder fra punktet hvor han kolliderte med vaieren for at bilen skulle komme opp i en hastighet på 85 km/t før den kjørte ned i grøften. R. påpekte at selv om simuleringen viste at det var mulig, så "virker det rart at føreren har fortsatt å gi full gass når bilen kom over rundkjøringen og bilen hadde retning rett ut i grøften".

Det andre alternativet er at "BMWen har hatt minimum 85 km/t da den kjørte ut i grøften. Førerens anslag på en hastighet mellom 130-140 km/t gitt til politiet etter uhellet, kan stemme dersom han bremsset fra punktet hvor han traff autovernet eller begynte bremse tidligere". Dette alternativet fremstår derfor som langt mer sannsynlig, og støttes også av rapporten til C.A, hvor det fremgår at hastigheten på avlesingstidspunktet på skadedatoen er registrert til 135,875 km/t.

Nemnda mener derfor det foreligger klar sannsynlighetsovervekt for at sikrede holdt en hastighet på 130–140 km/t, og at han derfor ga gale opplysninger i skademeldingen, jf. Rt. 1989 s. 689.

Det neste spørsmålet er om sikrede ga de gale opplysningene bevisst. Det er opplyst at sikrede ble skadet og hadde store smerter etter ulykken. Dette kan ha betydning i forhold til de opplysningene han ga politiet rett etter ulykken, men disse opplysningene er senere bekreftet av de undersøkelsene som er foretatt. Hans skader kan ikke forklare at han i skademeldingen til foretaket oppga 60 km/t. Når han i tillegg opplyste at det føltes som 130, mener nemnda dette gir en klar indikasjon på at de gale opplysningene ble gitt bevisst.

Det tredje spørsmålet er om de gale opplysningene kunne gi sikrede en erstatning han ikke hadde krav på. Overskridelse av fartsgrensen vil generelt utgjøre grov uaktsomhet og kunne gi grunnlag for avkortning etter fal. § 4-9 annet ledd. Her dreide deg seg om en fartsoverskridelse på i underkant av 100 %, som ville ført til betydelig avkortning. Dette er alminnelig kjent.

Det siste spørsmålet er om sikrede måtte forstå dette. I HR-2024-989-A avsnitt 39 ble det bl.a. uttalt om formuleringen "må forstå" at "Kravet er oppfylt når en mulig uvitenhet fremstår som uforståelig ut fra en objektiv bedømmelse av de relevante konkrete omstendighetene".

Nemnda kan ikke se noen annen grunn til at sikrede ga de uriktige opplysninger om bilens hastighet enn et ønske om å oppnå en erstatning uten avkortning for høy hastighet.

Foretaket er etter dette uten ansvar for skaden, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd.

2. Oppsigelse av løpende kundeforhold

Fal. § 8-1 femte ledd angir:

I tilfeller som nevnt i fjerde ledd kan forsikringsforetaket si opp enhver forsikringsavtale det har med sikrede med en ukes varsel. § 3-7 annet ledd første, annet og fjerde punktum gjelder tilsvarende.

Foretaket opplyste i avslagsbrevet av 13.2.23 at det sa opp alle sikredes forsikringer i foretaket, slik at de kun var gyldig t.o.m. 24.2.23. Foretaket har med dette oppfylt sin varslingsplikt etter fal. § 8-1 femte ledd hvor det står at det i tilfeller som nevnt i fjerde ledd kan si opp enhver forsikringsavtale det har med sikrede med en ukes varsel.

Foretaket kan dermed si opp alle sikredes forsikringer i foretaket.

3. Krav om tilbakebetaling av foretakets utlegg

Foretaket informerte i brev av 13.2.23 om at det krever tilbakebetalt utleggene det har hatt og vil få i anledning saken.

Bevisst uriktige opplysninger under skadeoppgjøret utgjør erstatningsgrunnlag for sikrede overfor foretaket, og sikrede må derfor være ansvarlig for den erstatningsutbetalingen vedkommende eventuelt har forledet foretaket til å betale, og for de utgiftene sikrede påfører foretaket, etter alminnelige erstatningsrettslige regler, jf. FinKN 2024-421 med henvisning til Brynildsen, m.fl.: Forsikringsavtaleloven (3. utg., 2014) s. 289, samt FinKN 2019-658 og 2017-812.

Foretaket kan etter dette kreve sine utgifter refundert hos sikrede.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

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