

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-25

6.1.2025

Storebrand Forsikring AS

Motorvogn

Chiptunet bil— brudd på opplysningsplikten? — fal. § 4-2, jf. §§ 4-1 og 4-3.

Sikredes bil ble påført kondemnabile skader i en viltpåkørsel 6.2.23. Bilen var forsikret med en kaskoforsikring hos foretaket, tegnet 7.9.22. Under taksering av skadene ble det avdekket at bilen var trimmet, noe som ikke var opplyst ved avtaleinngåelsen. Foretaket besluttet 23.3.23 å avkorte erstatningen med 100 % og si opp forsikringsavtalen, med henvisning til brudd på opplysningsplikten. Sikrede bestred brudd på opplysningsplikten og hevdet at foretaket ikke hadde dokumentert at bilen faktisk hadde flere hestekrefter enn originalt, eller at sikrede visste om dette ved avtaleinngåelsen. Foretaket opprettholdt sitt standpunkt og viste til at avlesning av bilens software viste at bilen var optimalisert. Nemndas flertall kom til at sikrede var mer enn lite å laste for brudd på opplysningsplikten, og at foretaket kunne avkorte erstatningen med 100 %, samt si opp forsikringen med 14 dagers varsel.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning under motorvognforsikring etter viltpåkørsel og spørsmål om foretaket kan avkorte erstatningen med 100 %, og si opp forsikringsavtalen, på grunn av brudd på opplysningsplikten ved avtaleinngåelsen, jf. forsikringsavtaleloven (fal.) § 4-2, jf. §§ 4-1 og 4-3.

Sikredes bil ble kondemnert etter en viltpåkørsel 6.2.23. Bilen var på skadetidspunktet forsikret med en kaskoforsikring tegnet 7.9.22. Bilen ble registrert med 313 hk i forsikringsbeviset.

Etter det opplyste avdekket takstmannen under taksering av skadene at bilen var trimmet. Foretaket søkte opp bilens salgsannonse fra tidspunktet for sikredes kjøp. I annonsen var det oppgitt at bilen hadde en effekt på 313 hk. Beskrivelsen av bilen opplyste om:

- oppgradert til wagner evo 3 intercooler
- steg 2 med NM begrensning

Foretaket har fremlagt følgende beskrivelse av "Wagner intercooler" hentet fra Wagner Tuning:

If you like, the intercooler ensures that the combustion chamber is filled better, This additional oxygen means that at larger amount of fuel can be processed, which in turn leads to an increase in engine

performance. A reduced temperature of the charge air goes hand in hand with an increase in performance.

Videre har foretaket fremlagt følgende beskrivelse av "steg 2 tuning" fra N.car:

Stage 2 ECU tuning – Chiptuning når fysiske endringer gjøres på bilens maskinvare. Hvis du går steget videre enn en tradisjonell chiptuning og begynner å gjøre ekte endringer i bilens maskinvare, kan den klassifiseres som en "stage 2 chip tuning".

Foretakets utreder avholdt 27.2.23 samtale med sikrede. Ifølge utreders samtalerapport ble sikrede stilt spørsmål om bilen var trimmet på noen måte, hvorav sikrede svarte:

Han svarte at bilen er optimalisert. Han har ikke original eksos på bilen og for at bilen ikke skal få feilkoder så må den optimaliseres for å gå med den eksosen den har. Det er forrige eier som byttet eksosanlegget for å optimalisere bilen. Utreder opplyste at bilen står med 313 HK som det også står også i Finn-annonsen. Etter hva han har forstått har bilen noe mer hester enn originalt, men hvor mye vet han ikke. Han ble forklart at det med trimming av biler ser man litt strengt på i forsikringen. Han forstår det, men han er ikke sikker på dette. Han har heller ikke fått papirer på det. Han ble opplyst at vi snakket med forrige eier og han visste heller ikke dette. Forrige eier mente at eier før han må ha gjort dette.

(...)

Han ble opplyst at vi må sjekke dette med optimalisering. Han sa at bilen har noen hester mer enn originalt, men han vet ikke hvor mye.

Foretaket kontaktet ingeniørselskap R., som fikk tilsendt bilens salgsannonse, og som 8.3.23 uttalte:

Etter hva jeg kan finne så ser det ut til at steg 2 gir alt fra 60 til 100 hk mer. Det kommer an på hvilket selskap. Det kalles steg 2 fordi man setter på større intercooler og muligens også tar bort eller skifter til racing dieselpartikkelfilter. NM begrensning er vel sikker bare en momentføler.

Foretaket har fremlagt avlesning av bilens software utført av FMAS. datert 10.3.23:

Software er lest ut og analysert fra løs styresentral plukket ut av bil. Bilen er tydelig tunet. På bildene under vises bilens software (lilla farge) sammenlignet om original software (grønn farge). På bildet nummer 3 vises momentbegrensene. Denne endringen er en av de viktigste for å få effektøkning på bilen. Som vist på bildet er denne begrenseren hevet mye.

Utreder kontaktet 17.3.23 sikrede på nytt. Ifølge utreders samtalerreferat ble sikrede stilt spørsmål om hvorfor han ikke hadde opplyst at bilen var optimalisert og trimmet ved tegning av forsikringen. Sikrede svarte at:

Han visste ikke at man skal gjøre det. Han forklarte at det er første gangen han har hatt en bil for seg selv og visste ikke at man skulle gjøre det.

Foretaket besluttet 23.3.23 å avkorte erstatningen med 100 % på grunn av at sikrede hadde brutt opplysningsplikten ved avtaleinngåelsen, jf. fal. § 4-2, jf. § 4-1. Foretaket sa også opp forsikringsavtalen. Foretaket anførte at bilen var trimmet/optimalisert, og at sikrede på eget tiltak skulle ha opplyst om dette ved avtaleinngåelsen. Alternativt skulle sikrede kontaktet foretaket og korrigert opplysningene i forsikringsbeviset, hvor det fremgikk at bilen hadde 313 hk. Foretaket mente at sikrede var mer enn lite å laste for bruddet på opplysningsplikten.

Sikrede klaget 6.7.23 og bestred at opplysningsplikten var brutt. Sikrede anførte bl.a. at foretaket ikke hadde dokumentert at bilen rent faktisk hadde flere hk enn originalt. Foretaket hadde uansett ikke dokumentert at sikrede visste om dette ved avtaleinngåelsen.

Foretaket opprettholdt sitt standpunkt etter en ny vurdering 12.1.24. Foretaket viste bl.a. til at avlesning av bilens software viste at bilen var optimalisert, i tråd med opplysningene i salgsannonsen. Sikrede hadde dessuten i samtale med utreder erkjent at bilen var optimalisert, og at den hadde flere hk enn originalt.

Sikrede krever erstatning for skadene bilen ble påført 6.2.23 og bestrider at opplysningsplikten er brutt.

Foretaket har ikke dokumentert at bilen rent faktisk har mer enn 313 hk. I bilens salgsannonse fra da sikrede kjøpte bilen, er det opplyst at bilen hadde 313 hk. Dette samsvarer med opplysningene i bilens vognkort. Bilen var EU-godkjent på salgstidspunktet. Sikrede hadde ingen grunn til å tro at bilen hadde flere hk enn originalt da han tegnet forsikringen. Sikrede var riktignok klar over at eksosanlegget ikke var originalt, men dette er ikke ulovlig. Det var denne endringen sikrede mente utgjorde bilens optimalisering i samtalen med utreder.

Foretaket har ikke dokumentert at sikrede burde forstått at opplysningene i salgsannonsen tilsa at bilen hadde flere hk enn originalt. Sikrede viser til FinKN 2012-253, hvor sikrede fikk delvis medhold selv om sikrede var positivt klar over at bilen hadde flere hk enn originalt. Det er for øvrig ikke årsakssammenheng mellom en evt. økning av hk, og ulykken.

Foretaket avviser ansvar og anfører at sikrede har brutt opplysningsplikten ved avtaleinngåelsen ved å ikke opplyse om at bilen hadde økt ytelse utover det bilen er registrert med, jf. fal. § 4-2, jf. fal. § 4-1. Foretaket kan derfor si opp forsikringsavtalen, jf. fal. § 4-3.

Avlesning foretatt av bilen etter ulykken viser at den var tydelig tunet, og at det var gjort endringer som gir økt effekt. Sikrede erkjenner selv i samtale med utreder at bilen hadde flere hk enn originalt. Nøyaktig hvor stor økningen er, er uten betydning. Det er allment kjent at motorstørrelse og effekt er av betydning for foretakets vurdering av risiko. Sikrede hadde derfor en plikt til å gi opplysninger om dette på eget initiativ. En bil med økt effekt som ikke er godkjent av Statens Vegvesen, vil være ulovlig å bruke. Foretaket ville derfor ikke tilbudt forsikring dersom det fikk korrekte opplysninger.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket kan avkorte erstatningen med 100 %, samt si opp forsikringen, på grunn av brudd på opplysningsplikten, jf. fal. § 4-2, jf. §§ 4-1 og 4-3.

Finansklagenemnda Skades flertall, Trine-Lise Wilhelmsen og Trine Vøien, bemerker:

Flertallet mener foretaket må gis medhold.

Forsikringstaker skal ved inngåelsen av avtalen gi riktige og fullstendige svar på foretakets spørsmål, jf. fal. § 4-1 første ledd annet punktum. Foretaket har bevisbyrden for å dokumentere hvilke spørsmål som er stilt, og hvordan forsikringstakeren har svart, jf. blant annet FinKN 2022-878. Foretaket har ikke dokumentert at det stilte spørsmål om bilen var trimmet/tunet før forsikringsavtalen ble inngått.

Forsikringstaker skal imidlertid også av eget initiativ gi opplysninger om "særlige forhold" som vedkommende må forstå er av "vesentlig betydning" for foretakets vurdering av risikoen, jf. fal. § 4-1 første ledd tredje punktum.

Foretaket anfører at forsikringstaker skulle opplyst at bilen var tunet. Bilens opprinnelige motoreffekt er 313 hk, og bilen var etter det opplyste registrert med dette hos Statens vegvesen på tegningstidspunktet. Forsikringsbeviset angir også at bilen er registrert med 313 hk.

Det første spørsmålet er da om bilen var tunet. Avlesning av bilens software viser at bilen er *"tydelig tunet"*, og at det er gjort endringer i momentbegrensere, som er *"en av de viktigste for å få effektøkning på bilen"*. Dette samsvarer med opplysninger i salgsannonsen om at bilen er:

- oppgradert til wagner evo 3 intercooler
- steg 2 med NM begrensning

Ut fra de fremlagte forklaringer vil intercooleren bidra til mer luft i motoren, slik at motoren kan prosessere mer drivstoff, som igjen fører til en økning i motoreffekten. Det er videre forklart at Stage 2 er en chiptuning som gjør fysiske endringer i bilens maskinvare. R. DA har uttalt at "steg 2" ser ut til å gi en økning på ytterligere 60 til 100 hk. Det er ikke angitt konkret hvor stor økningen er i dette tilfellet, men det fremstår som tilstrekkelig sannsynliggjort at bilen rent faktisk var trimmet/tunet på tidspunktet forsikringsavtalen ble inngått.

Kjøretøyforskriften § 7-2 regel 3-1 stiller krav til ny godkjenning dersom det foretas ombygging eller endring av kjøretøyet:

Kjøretøy skal framstilles for Statens vegvesen til ny godkjenning dersom det foretas ombygging eller endring av kjøretøyet som gjør at det ikke lenger er i samsvar med vognkortet. Det samme gjelder andre ombygginger eller endringer av kjøretøy som har betydning for kjøretøyets miljø-, trafiksikkerhets- eller brannsikkerhetsegenskaper.

Sikrede har ikke fremlagt dokumentasjon som tilsier at en mindre økning av bilens hk ikke ville stilt krav til ny godkjenning. Det er i så fall ikke av betydning at det ikke er dokumentert nøyaktig hvor høy økningen er, da det fremstår tilstrekkelig bevist at bilen rent faktisk hadde et høyere antall hk enn det som er godkjent av Statens vegvesen.

Spørsmålet blir så om sikrede var klar over dette da han tegnet forsikringen.

Sikrede bekrefter i samtale med utreder 27.2.23 at bilen var optimalisert, og at den hadde noe mer hk enn originalt. Ifølge sikrede skiftet tidligere eier eksosanlegg for å optimalisere bilen. Det er ikke gitt noen forklaring som tilsier at sikrede fikk disse opplysningene fra tidligere eier først etter at forsikringen var tegnet. Det må derfor legges til grunn at sikrede på tegningstidspunktet var kjent med inngrepene i motoren og bilens software. Sikrede har i alle tilfeller en korrigeringsplikt etter fal. § 4-1 annet ledd, dersom han blir klar over at han har gitt uriktige opplysninger til foretaket. For det tilfellet sikrede først fikk disse opplysningene etter at forsikringsavtalen var inngått, hadde han uansett en plikt til å opplyse foretaket om dette.

Det tredje spørsmålet er om tuning må regnes som et "særlig forhold". Det følger av nemndspraksis at foretaket må kunne legge til grunn de opplysninger om bilen som fremgår i motorvognregisteret, og at opplysninger om trimming av bilen utgjør et "særlige forhold" som foretaket normalt ikke kan forventes å spørre om, jf. FinKN 2023-800, med henvisning til FinKN 2018-766 og 2012-391.

Det fjerde spørsmålet er om sikrede måtte forstå at tuning var av vesentlig betydning for foretakets risikovurdering. Flertallet mener det må regnes som alminnelig kjent at både biltype

og motorstørrelse er viktige kriterier for beregning av pris på forsikringer, jf. FinKN 2023-800, med henvisning til FinKN 2018-766.

Det foreligger da brudd på opplysningsplikten, som er regulert av fal. § 4-2:

Har forsikringstakeren svikaktig forsømt opplysningsplikten etter § 4-1, og er det inntruffet et forsikringstilfelle, er forsikringsforetaket uten ansvar overfor forsikringstakeren.

Har forsikringstakeren ellers forsømt sin opplysningsplikt, og det ikke bare er lite å legge ham eller henne til last, kan forsikringsforetakets ansvar overfor forsikringstakeren settes ned eller falle bort.

Ved avgjørelsen etter annet ledd skal det tas hensyn til hvilken betydning feilen har hatt for forsikringsforetakets vurdering av risikoen, til skyldgraden, skadeforløpet og forholdene ellers

Foretaket anfører at sikrede er mer enn lite å laste for bruddet på opplysningsplikten, jf. fal. § 4-2 annet ledd. Sikrede forklarte i samtalen med utreder at dette var hans første bil, og at han ikke visste at han skulle informere om at bilen var optimalisert/trimmet. Flertallet mener det må kunne forventes at en forsikringstaker opplyser om en slik risikofaktor, selv om vedkommende ikke har tegnet forsikring tidligere, jf. ovenfor om at det må regnes som alminnelig kjent at motorkapasitet har vesentlig betydning for foretakets risikovurdering. Var han i tvil, måtte han ha avklart dette med foretaket. Flertallet mener sikrede er klart mer enn lite å laste for bruddet. Erstatningen kan dermed avkortes.

Avkortningens størrelse avhenger av hvilken betydning feilen har hatt for foretakets vurdering av risikoen, skyldgraden, skadeforløpet og forholdene ellers, jf. fal. § 4-2 tredje ledd.

Foretaket har anført at det ikke ville tegnet forsikringen om det hadde hatt kunnskap om trimmingen. Dette støttes av vilkårene pkt. 4.13 om at skade på kjøretøy som ikke er lovlig registrert hos Statens vegvesen ikke er omfattet av forsikringen. Nemnda påpekte i FinKN 2023-800 at et slikt vilkår vil kunne være i strid med fal. § 4-1, jf. § 4-5, men aksepterte likevel en avkortning på 100 % for brudd på opplysningsplikten. I likhet med nåværende sak var det heller ikke dokumentert årsakssammenheng mellom trimmingen og utforkjøringen, og dette er heller ikke noe krav for avkortning, kun et moment i vurderingen. Selv om NOU 1987:24 s. 94 jf. NOU 1983:56 s. 87-88 uttaler at "Dersom det er på det rene at det ikke er noen årsakssammenheng ... vil det være lite rimelig å reagere med en kraftig nedsettelse eller fullt bortfall av erstatningen", mener flertallet vekten av årsaksmomentet må sees i sammenheng med at det her dreier seg om brudd på den aktive opplysningsplikten som forutsetter at sikrede er klar over at det aktuelle forholdet har vesentlig betydning for risikovurderingen. I dette ligger et betydelig element av skyld. Årsaksmomentet må også sees i sammenheng med at trimming av bil er et omfattende samfunnsproblem, og at det er ulovlig å bruke bilen. Flertallet mener dette forholdet må tillegges betydning under momentet "forholdene ellers". Selv om det ikke er årsakssammenheng mellom trimmingen og skaden, mener nemnda derfor at dette i denne saken oppveies av disse "forholdene" i kombinasjon med betydelig klanderverdighet, og at 100 % avkortning derfor er riktig.

Foretaket har etter fal. § 4-3 rett til å si opp forsikringsavtalen dersom det er gitt uriktige opplysninger på noe "vesentlig punkt". Uriktige opplysninger om forhold som medfører at foretaket ikke ville inngått avtalen med korrekte opplysninger, er i nemndspraksis regnet som et "vesentlig punkt", jf. bl.a. FinKN 2023-800.

Oppsigelsen skal gis med 14 dagers varsel. I dette tilfellet ble imidlertid oppsigelsen kun gitt med elleve dagers varsel. Konsekvensen av at oppsigelsen ikke gis med tilstrekkelig frist er ikke regulert i bestemmelsen. Løsningen må være at foretaket må være ansvarlig som om oppsigelsen var gitt med 14 dagers varsel, og at foretaket derfor må dekke eventuelle tap sikrede måtte bli påført som følge av manglende forsikring de konkrete dagene. Sikrede har imidlertid ikke dokumentert et slikt tap.

Nemndas mindretall, Alexander Venås, bemerker:

Mindretallet mener klager må gis delvis medhold. Mindretallet er enig med flertallet i at det er grunnlag for avkortning, men mener i vurderingen av avkortningens størrelse at den høyst kan settes til 75 %. I spesialmerknaden til § 4-2 i NOU 1987:24 s. 94 er det henvist til NOU 1983:56 s. 87-88 hvor det blant annet fremgår at "Dersom det er på det rene at det ikke er noen årsakssammenheng ... vil det være lite rimelig å reagere med en kraftig nedsettelse eller fullt bortfall av erstatningen". I denne saken virker det ikke å være årsakssammenheng mellom trimmingen og forsikringstilfellet, og full avkortning virker i utgangspunktet lite rimelig. Mindretallet anser det også som ganske uklart hvor stor reell økning i risiko "trimmingen" av den aktuelle bilen har innebåret, jf. mindretallets begrunnelse i FinKN 2023-800. Foretaket har lagt frem utskrift fra Statens vegvesens nettsider hvor det særlig pekes på at "chiptuning" kan gi bilen ulovlig høye utslipp. Selv om det åpenbart er alvorlig at bilens egenskaper er endret, fremstår det ikke riktig med full avkortning.

Avgjørelsen er avgitt under dissens.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

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