

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-380

22.4.2025

Fremtind Forsikring AS

Ansvar

Påkjørsel av elektrisk skateboard – unntak for ansvar som fører av motorvogn.

Klager ble påkjørt av sikrede som kjørte et elektrisk skateboard. Klager opplyste at hun etter hendelsen hadde pådratt seg skade, og at bl.a. hukommelsesfunksjonen var blitt påvirket. Foretaket anførte at det ikke var ansvarlig for tap som følge av skade etter påkjørselen og viste til at forsikringen ikke dekket ansvar for fører av motorvogn. Klager bestred dette og påpekte at kjøretøyet ikke var klassifisert som motorvogn etter bilansvarslova da skaden inntraff i 2019. Klager mente derfor at unntaket ikke kom til anvendelse. Nemndas flertall kom til at unntaket for ansvar som fører av motorvogn kom til anvendelse, og viste til at ettersom unntaket i vilkårene kun omfattet «motorvogn» uten referanse til bilansvarsloven, måtte det avgjørende være hva som ligger i begrepet «motorvogn» og ikke om den aktuelle innretningen på skadetidspunktet var omfattet av bilansvarsloven.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning under sikredes ansvarsforsikring for skade etter påkjørsel av elektrisk skateboard.

Sikredes ansvarsforsikring omfatter:

8. Ansvar

8.1 Forsikringen dekker

Erstatningsansvar som sikrede i egenskap av privatperson, etter gjeldende rett, kan pådra seg for skade på annens person eller ting. Alle skader som skyldes samme skadevoldende begivenhet regnes som ett skadetilfelle og henføres til det tidspunkt da den første skade ble konstatert.

– Med personskade forstås skade, sykdom eller død påført en person.

– Med tingskade forstås tap av eller fysisk skade påført ting (herunder dyr og fast eiendom).

Økonomisk tap som er påført tredjemann som følge av en skade selskapet erstatter, regnes som en del av denne.

(...)

8.3 Forsikringen dekker ikke:

(...)

c. Ansvar som eier, fører eller bruker av motorvogn, arbeidsmaskin, båt, luftfartøy eller registrert trav-/galopphest som trenes for eller deltar i løp.

Likevel dekkes ansvar som eier, fører eller bruker av:

– Kano, kajakk og seilbrett/surfebrett hangglider, paraglider og fallskjerm rullestol, selvgående gressklipper, snøfreser, o.l. som ikke kan oppnå hastighet over 10 km/t.

Klager ble 6.9.19 påkjørt av sikrede som kjørte et elektrisk skateboard. Klager fikk påvist hjernerystelse etter påkjørselen. Sikrede vedtok et forelegg fra politiet.

Klager hadde i etterkant av påkjørselen kroniske smerter og var langvarig sykemeldt. Hun mistet luktesansen og også deler av smakssansen. Klager meldte 8.2.22 krav om menerstatning og oppreisning for tap av luktesans.

Foretaket avsto kravet under henvisning til at det ikke var påvist tilstrekkelig varig medisinsk invaliditet (VMI) for menerstatning. Spørsmålet ble klaget inn for Finansklagenemnda som 28.4.23 avgjorde saken i favør foretaket.

Klager hevdet etter nemndsavgjørelsen at påkjørselen også hadde påvirket hukommelsesfunksjoner. Foretaket mente det ikke var dokumentert brosymptomer på følgetilstand etter hjerneskode, og avsto kravet som følge av manglende årsakssammenheng mellom ulykken i september 2019 og sviktende hukommelse. Foretaket viste også til at forsikringsvilkårene hadde unntak for ansvar som fører av motorvogn.

Klager krever dekning under sikredes ansvarsforsikring og anfører at klagen gjelder et nytt krav. Klagen gjelder erstatning for påført og fremtidig inntektstap. Menerstatning er ikke tema i klagen. Det er derfor ikke nødvendig å gjenoppta tidligere sak. Tema for saken er begrenset til om det foreligger et grunnlag for ansvar. Spørsmålet om årsakssammenheng og utmåling av inntektstap vil måtte avklares senere.

Klager bestrider at krav om erstatning for fremtidig inntektstap er foreldet. En forutsetning for at et foretak kan påberope foreldelse er at det er gitt et skriftlig varsel, jf. fal. § 18-6. Et slikt varsel er ikke gitt.

Klager bestrider at unntaket i vilkårene kommer til anvendelse. Det er ikke naturlig å anse et skateboard som motorvogn, og skateboardet kunne uansett ikke regnes som motorvogn på skadetidspunktet. Elektriske kjøretøy ble ansett som motorvogn etter Segway-dommen, jf. HR-2016-2228-A, men gjennom forskriftsendring 10.4.18 ble disse omklassifisert til sykler og unntatt fra bilansvarslova. Dette er fastslått av Høyesterett i HR-2023-298. Det var først fra 15.6.22 at segway/el-sparkesykler/elektrisk skateboard og lignende fremkomstmidler igjen ble klassifisert som motorvogn og pålagt egen forsikringsplikt. Klager ble skadet i 2019. På det tidspunktet var et elektrisk skateboard ikke klassifisert som motorvogn.

Klager bestrider at avgjørelsen fra Nord-Troms og Senja tingrett, TNTS-2024-38507 er relevant. Avgjørelsen gjaldt en gravemaskin, og ikke (små elektriske kjøretøyer) som var tema for Høyesterett i HR-2023-298.

Forsikringsforetaket avviser ansvar og anfører at saken er behandlet tidligere, jf. sak FinKN 2023-311. Det er ingen nye opplysninger av vesentlig betydning for sakens utfall, eksempelvis spesialisterklæringer eller annet som viser til en annen invaliditetsgrad enn den som ble lagt til grunn ved avgjørelsen i 2023. Foretaket har ingen utredningsplikt, jf. FinKN 2011-27. Saken skal derfor avvises, jf. Pkt. 4.1 i Finansklagenemndas vedtekter. Dette må gjelde selv om foretaket påberoper seg unntaket i vilkårene pkt. 8.3 c.

Dersom kravet tas til behandling, er det uansett foreldet. Varslingsplikten gjelder kun krav som er meldt innenfor meldefrister og andre foreldelsesregler. Foretaket har ingen plikt til å varsle foreldelse for tap som ikke er fremmet, eller for tap som allerede er foreldet.

Kravet er uansett unntatt i vilkårene pkt. 8.3 c om skade voldt av motorvogn, jf. TNTS-2024-38507.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket er ansvarlig for klagers tap under sikredes ansvarsforsikring.

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

Flertallet mener foretaket må gis medhold.

Flertallet forstår det slik at klager 8.2.22 meldte inn en skade under sikredes ansvarsdekning i innboforsikringen. Foretaket avslo kravet under henvisning til at vilkårene for menerstatning ikke var oppfylt. Saken ble etter dette klaget inn for Finansklagenemnda som avgjorde saken 28.4.23. Nemnda kom til at vilkårene for menerstatning ikke var oppfylt da det ikke var fremlagt noen spesialisterklæring som konkluderte med en høyere VMI enn 5 %.

Spørsmålet om ansvarsgrunnlag var ikke tema i korrespondansen mellom partene i forkant av Finansklagenemndas avgjørelse, eller i selve nemndsavgjørelsen. Dette spørsmålet ble først en del av saken etter en korrespondanse vedrørende brosymtomer etter hodeskade, hvor foretaket avslo kravet på nytt under henvisning til vilkårenes unntak for ansvar for fører av motorvogn.

Siden spørsmålet om ansvar først ble et tema etter personnemndas avgjørelse, må nemnda kunne ta stilling til dette nå. Foretakets anførsel om at saken må avvises fordi kravet ikke er konkretisert kan heller ikke føre frem, når foretaket har vurdert saken og avslått kravet under henvisning til vilkårene.

Sikredes innboforsikring omfatter «Erstatningsansvar som sikrede i egenskap av privatperson, etter gjeldende rett, kan pådra seg for skade på annens person eller ting», jf. Pkt. 8.1. Forsikringen har imidlertid unntak i pkt. 8.3 bokstav c for «Ansvar som eier, fører eller bruker av motorvogn». Spørsmålet er om et elektrisk skateboard er en «motorvogn».

Forsikringsavtaler skal tolkes objektivt ut fra en naturlig språklig forståelse, jf. eksempelvis Rt-1997-1807 på s. 1813 og Rt-2014-379 avsnitt 16. Det følger videre av langvarig rettspraksis at det er en presumsjon for konsistent språkbruk i lovgivningen over rettsområder, og at Høyesterett referer til andre rettsområder i sin begrunnelse for et tolkningsresultat, se Bull/Wilhelmsen, Forsikringsrett, 2024 s. 179 med referanser. Uttrykket «motorvogn» er definert i bal. § 3 første ledd og vegtrafikkloven § 2 annet ledd som kjøretøy/innretning drevet med motor og som er ment å kjøre på bakken uten skinner. Hensynet til konsistent språkbruk tilsier at denne definisjonen stemmer med alminnelig språklig forståelse. Ut fra en slik forståelse er det naturlig å omtale skateboardet, som altså er drevet av batteri for fremdrift, som en motorvogn.

En slik forståelse legges også til grunn av Høyesterett i HR-2016-2228-A avsnitt 12 for Segways i forhold til definisjonen i veitrafikkloven:

Det er da klart at det selvbalsenerende kjøretøyet som siktede kjørte, omfattes av ordlyden i motorvogndefinisjonen. Den er en innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner, og den blir drevet frem med elektrisk motor

Det samme gjelder HR-2023-298 –A avsnitt 9 for el-sparkesykler:

Elsparkesykler faller inn under begge disse definisjonene og er følgelig i utgangspunktet underlagt de samme reglene i vegtrafikkloven som gjelder for biler, motorsykler mv.

Flertallet peker også på at unntaket for motorvogn er naturlig fordi ansvaret for trafikkskader er regulert i en egen lov med tvungen forsikring. Dette er også en helt annen type risiko enn den ordinære risikoen for en privatperson som er dekket av ansvarsforsikringselementet under en innboforsikring.

Klager har anført at kjøretøyet ikke var klassifisert som motorvogn etter bilansvarslova da skaden inntraff i 2019, og at unntaket derfor ikke kommer til anvendelse. Bal. § 3 fjerde ledd angir at:

Kongen kan fastsetja at inkje eller berre sumt av lova skal gjelda for serskilt nemnde motorvogner når han meiner at vognene sjølve eller bruken av dei, er til serleg liten fare i vegferdslova

Flertallet forstår dette slik at en klassifisering etter fjerde ledd forutsetter at kjøretøyet som klassifiseres ut av bilansvarsloven i utgangspunktet regnes som «motorvogn» etter loven. I motsatt fall ville det ikke være nødvendig med særregulering.

Klager har vist til HR-2023-298 avsnitt 10 til støtte for sitt syn om at klassifiseringen er relevant. Høyesterett legger imidlertid til grunn at små elektriske kjøretøy er å anse som motorvogn, men at gjenstandene i en periode ble ansett for å være sykler «i vegtrafikklovens forstand», jf. også avsnitt 9 referert ovenfor om at en elsparkesykkel falt inn under definisjonen «motorvogn». Det samme må da gjelde for et elektrisk skateboard. Når unntaket i vilkårene kun omfatter «motorvogn» uten referanse til at ansvaret må være omfattet av bilansvarsloven, må det avgjørende være hva som ligger i begrepet «motorvogn» og ikke spørsmålet om den aktuelle innretningen på skadetidspunktet var omfattet av denne loven.

Flertallet kan ikke se at tingrettsdommen fra Nord-Troms og Senja tingrett (TNTS-2024-38507) har betydning i saken.

Nemndas mindretall, Fanny Helle, bemerker:

Mindretallet har kommet til at det elektriske skateboardet ikke omfattes av unntaket for motorvogn.

Mindretallet mener at et elektrisk skateboard etter en naturlig språklig forståelse ikke kan anses å være en «motorvogn». I forsikringsavtalen er det ikke presisert nærmere hvordan unntaket skal forstås, eller hvilke kjøretøy som skal omfattes. Det er heller ikke vist til at vilkåret skal forstås i tråd med lovens definisjon. Etter mindretallets syn omfattes elektriske skateboard ikke av ordlyden.

Når det gjelder hensynet til konsistent språkbruk som flertallet har vist til, mener mindretallet at dette ikke kan tilsi at unntaket skal forstås på en annen måte. På tidspunktet for påkjørselen i 2019 var små elektriske kjøretøy omdefinert til sykler gjennom en forskriftsendring, slik at de ikke var regnet som motorvogner etter vegtrafikkloven, se HR-2023-298. Selv om kjøretøyforskriften senere ble endret, mener mindretallet at dagens definisjon i vegtrafikkloven og bilansvarsloven ikke kan få betydning for tolkningen av unntaket i denne saken.

Mindretallet mener derfor at klager må gis medhold.

Avgjørelsen er avgitt under dissens.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

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