

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2026-1123

14.10.2026

Tryg Forsikring NUF

Motorvogn

Reelt tyveri av bil? – fal. § 8-1 fjerde og femte ledd.

Sikrede meldte sin bil stålet, men foretaket avslo erstatningskravet og sa opp sikredes forsikringer, jf. fal. § 8-1 fjerde og femte ledd. Foretaket hevdet tyveri ikke kunne ha funnet sted, idet bilen på tapstidspunktet allerede var utført til Tyskland, samtidig som to originale vognkort var innlevert til tyske myndigheter. Sikrede hevdet bilen var blitt utført til Tyskland uten hans viten, og at han fortsatt var i besittelse av vognkortets del 2. Han hadde hatt time ved sykehus i Norge dagen før utføringen, og hans kontoutskrift viste betalinger i Norge på aktuelle tidspunkt. I tillegg dokumenterte bompasseringer og parkeringsutgifter bruk av bilen i Norge både før og etter utførselen. Foretaket fastholdt sitt standpunkt, og bemerket at fordi de norske skiltene ikke hadde blitt innlevert, så kunne de ha blitt brukt på et annet kjøretøy. Nemnda kom til at saken måtte avvises av bevismessige hensyn.

Saksfremstilling

Saken gjelder meldt tyveri av bil og spørsmål om foretaket er uten ansvar og kan si opp sikredes forsikringer pga. uredelig brudd på opplysningsplikten under skadeoppgjøret, jf. forsikringsavtaleloven (fal.) § 8-1 fjerde og femte ledd.

Sikredes bil var kaskoforsikret i foretaket og hans samboer var registrert som forsikringstaker. Sikrede meldte tyveri av bilen via telefon, og foretaket noterte at sikrede var i Sverige, at bilen var borte, og at det var meldt til politiet.

I telefonsamtale med foretakets utreder forklarte sikrede at han 6.4.25 hadde dratt til en kamerat i Sverige for å spise middag, og at de ikke fant bilen da de kom tilbake kl. 23:00. Han kontaktet politiet i Norge, men fikk beskjed om å melde saken til svensk politi. På spørsmål om hvordan de kom seg tilbake til Norge forklarte sikrede at de tok taxi til flyplassen for å leie bil, men fordi det var så dyrt tok de taxi til en annen by i Sverige hvor de ble hentet av en kamerat som kom fra Norge.

Sikrede innsendte deretter egenerklæring og skademelding hvor det bla. fremgikk at bilen hadde vært låst, alarm i bruk, at det hadde vært to nøkler, og at de hadde vært adskilt fra kjøretøyet.

Foretaket engasjerte F, som i referat, etter samtale med sikrede, oppga at sikredes familie hadde tilgjengelig flere biler, og at det ofte var de andre som kjørte den aktuelle bilen. Ved overtagelse av bilen fikk sikrede to nøkler, og han hadde hverken mistet eller bestilt flere. Før tyveriet var han et par ganger i Sverige, og den aktuelle turen hadde ikke vært særlig planlagt. Sikrede snakket først med sin kamerat S om å gå ut i Oslo, men de valgte i stedet å kjøre til Sverige, og sikrede fylte diesel på veien. F hadde deretter dialog via e-post med sikrede og ba ham fremlegge telefonlogg, utskrift fra bomselskap og kontoutskrifter. F forsøkte å ringe sikrede uten å få svar og ba via e-post om at han også kontaktet bilens digitale biltjeneste for å spore bilen.

Det fremgikk av F's utredningssammendrag at F hadde avdekket at bilen hadde blitt eksportert til Tyskland en måned før tyveriet skjedde. Det sto bl.a.:

Ved mottak av saken ble det søkt på Statens Vegvesen sine sider. Der sto ..sikrede.. oppført som eier. Ved nytt søk den 9.5.25 sto det plutselig at ..sikrede.. sto som eier da bilen ble eksportert den 7.3.25. Undersøkelser viste at Statens Vegvesen mottok lister fra tyske myndigheter den 1.4.25 om at bilen hadde blitt eksportert til Tyskland den 7.3.25. Dette ble synliggjort på nettet først den 6.5.25.

Foretaket informerte sikrede om dette, spurte hvordan han kunne stå som ansvarlig for eksporten til Tyskland 7.3.25 og ba ham fremlegge bompasseringer samt kontoutskrift e.l. som bekreftet reisen til/fra Sverige.

Sikrede svarte at han ikke hadde vært i Tyskland før eller etter eksportdato, ikke hadde hatt befatning med eksporten og ikke visste hvordan hans navn hadde blitt registrert. Han vedla bompasseringsoversikt for slutten av mars og begynnelsen av april 2025, parkeringsfaktura fra april 2025 og kontoutskrifter som viste forbruk i Sverige.

Sikrede bekreftet deretter at han også hadde anmeldt forholdet i Norge, og foretaket ba ham bekrefte at han var i besittelse av vognkort del 2, og ga slik statusoppdatering:

Som opplyst i vårt orienteringsbrev står ..bilen.. fremdeles som utført 7. mars 2025 i Motorvognregisteret. ..Bilen.. er utført til Tyskland. Iflg Vegvesenet har Tyskland bed om ytterligere dokumentasjon, at bilen har vært registrert i Norge. Og ifølge Vegvesenet skal bilen fysisk ID kontrolleres i mottakerland, dvs i dette tilfelle Tyskland. ..Bilen.. vil bli kontrollert av tilsvarende Vegvesenet i Tyskland fysisk.

Tryg vært i kontakt med Re-Registration hos Vegvesenet 3. juni, hvor utførsel av ..bilen.. er registrert. Tryg har anmodet skriftlig om ytterligere opplysninger, da de ikke vil besvare pr tlf. Tryg har anmodet om Re-Registration kan bekrefte/avkrefte om ..bilen.. er utført, eller om det er en tilsvarende (bil) som har benyttet identiteten på ..bilen.. ved utførsel. Kontrollen av bilen i Tyskland vil forhåpentlig avklare dette.

Statens vegvesen opplyste så at bilen ble registrert i Tyskland 7.3.25, at det fikk melding om det måneden etterpå, og at bilen ble endelig avregistrert fra 7.3.25. Vegvesenet la til grunn at ID for kjøretøyet ble kontrollert i Tyskland før godkjenning og registrering, og viste til at tyske myndigheter hadde opplyst at norske originale vognkort var blitt fremlagt ved registrering, og at begge skal ha blitt levert inn.

Sikrede fastholdt at han ikke hadde tatt bilen, registrert den i Tyskland eller samtykket til det. Han hadde fått legebehandling da bilen ble registrert i Tyskland, og han oppga at «Dersom bilen har blitt registrert med 'originale' vognkort, så må disse ha kommet på avveie uten min viten eller kontroll».

Foretaket avsto erstatningskravet 27.6.25 og sendte brev både til sikrede og forsikringstaker (sikredes samboer). Avslaget var begrunnet med svikaktig brudd på opplysningsplikten etter fal. § 8-1 fjerde ledd. Det var vist til at sikrede var registrert som eier av bilen og sikret etter forsikringsavtalen, at sikrede og forsikringstaker hadde samme folkeregistrerte adresse, og at det ga grunnlag for identifikasjon etter fal. § 4-11 annet ledd bokstav a. Foretaket sa samtidige opp begges forsikringer, jf. fal. § 8-1 femte ledd, og nektet dem fremtidige kundeforhold. Foretaket hevdet tyveri ikke hadde funnet sted siden bilen allerede var utført til Tyskland 7.3.25, og det var innlevert to originale vognkort til tyske myndigheter. Det bemerket at sikrede hadde unnlatt å svare på om han var i besittelse av vognkortets del 2. Norske myndigheter hadde oppført sikrede som eier på tidspunktet for utførselen, og ifølge foretaket kunne sikrede ikke høres med at noen annen hadde stått bak utførselen. Det påpekte at sikrede ikke hadde tatt aktive grep for å stanse illegal bruk av hans ID og stilte spørsmål ved hvordan han kunne ha fylt diesel på vei til Sverige når bilen var en bensinhybrid, og at bilen kunne være registrert med bompasseringer i Norge etter at den ble utført til Tyskland. Bilens kjennemerker var ifølge Statens vegvesen ikke innlevert i Norge

etter utførselen, og foretaket så ikke bort fra at de kunne ha vært påsatt annet kjøretøy. I tillegg bemerket foretaket at sikrede ikke hadde vist interesse i å forsøke å spore opp bilen etter tyveriet.

Sikrede påklaget avslaget. Han fastholdt at bilen var utført til Tyskland uten hans viten, at han fortsatt var i besittelse av vognkortets del 2, at han hadde time for legebehandling da bilen ble registrert i Tyskland, og at hans kontoutskrifter viste betalinger i Norge 6.3.25 og 7.3.25, samt at fakturaer for bompasseringer og kvitteringer for parkeringsavgifter viste at bilen var i bruk i Norge før og etter utførselen.

Foretaket opprettholdt 20.11.25 sin avgjørelse. Det la til grunn at sikrede selv hadde stått for utførselen, og at det ikke hadde funnet sted et reelt tyveri.

Saken ble deretter brakt inn for Finansklagenemnda.

Sikrede anfører i det vesentlige at han har rett på erstatning, idet foretaket ikke har oppfylt det strenge beviskravet ved svik. Det er ikke bevis som knytter ham til utførselen til Tyskland, men dokumentert at han var i Norge, og også at bilen var i bruk i Norge før og etter utførselen. Det at to nøkler er fremlagt, og at han har vognkortets del 2 taler mot svik. Saken er preget av motstridende objektive opplysninger. Sikrede har gitt en sammenhengende forklaring om hva som har skjedd, og det er en rimelig tvil om de faktiske forhold, som ikke skal gå utover sikrede. Det foreligger ikke motiv. Bilen var kaskoforsikret, og om den f.eks. var kollisjons- eller totalskadd som følge av en dekningsmessig hendelse, ville sikrede hatt et ordinært forsikringskrav. Det er da ikke forståelig hvorfor han skulle valgt en så komplisert og risikofylt fremgangsmåte som foretaket legger til grunn.

Foretaket anfører i det vesentlige at det er uten ansvar og kan si opp sikredes forsikringer, idet sikredes forklaringer om tyveriet er ikke troverdige. Tyske myndigheter registrerte bilen med tysk kjennemerke 7.3.25, dvs. da sikrede var registrert som eier, og ifølge vegvesenet ble ID for kjøretøyet kontrollert før godkjenning og registrering. Tyske myndigheter har opplyst at norske originale vognkort ble fremlagt i Tyskland. Sikrede har ikke foretatt seg noe for å stanse eventuell illegal bruk av hans ID, og han oppga først 13.11.25 at han var i besittelse av vognkort del 2. Hans påstand om at registreringen i Tyskland er en del av flere kriminelle forholdet han har vært utsatt for, anses ikke sannsynlig, herunder at kriminelle planla å stjele bilen i løpet av det spontane besøket sikrede hadde til Sverige over en måned etter utførselen. Sikrede fulgte ikke utrederens oppfordring om å spore bilen, noe som svekker hans troverdighet. F har ikke fått bekreftet antall nøkler og oppgitt at det trolig er aldersforskjell på dem, og at det skal ha blitt bestilt ny i 2023, da sikrede også disponerte bilen. Parkeringsbilagene og bompasseringene viser kun at de norske skiltene ikke ble innlevert etter utførselen til Tyskland, og det anses klart sannsynlig at sikrede har hatt befatning med utførselen av bilen.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket er fri for ansvar og kan si opp sikredes forsikringsavtaler på grunn av uredelig brudd på opplysningsplikten ved skadeoppgjøret.

Nemnda mener denne saken reiser bevismessige spørsmål som ikke egner seg for skriftlig saksbehandling, jf. vedtektene for Finansklagenemnda pkt. 4.1 bokstav d hvoretter en sak kan avvises fra nemndsbehandling dersom «saken ikke lar seg behandle uten at dette i særlig grad går utover klageorganets effektivitet» og lov om godkjenning av klageorganer for forbrukersaker § 14 første ledd bokstav f. Det følger av Prop. 32 L (2015-2016) under pkt. 10.6.1.3 at avvisningsregelen kan benyttes «der klageorganet ikke anser tvisten å være egnet for deres behandling, for eksempel på grunn av bevisspørsmål», jf. også FinKN 2017-408 og 2018-077.

Hovedspørsmålet knyttet til uredelig brudd på redegjøringsplikten ved skadeoppgjøret etter fal. § 8-1 fjerde ledd er om tyveriet var reelt eller ikke.

Saken reiser en rekke bevissspørsmål som er uklare for nemnda: Det er uklart hvilken befatning sikrede hadde med utføringen av bilen til Tyskland, hvilken bruk han hadde av bilen, hva som er situasjonen med de ulike nøklene, hvor vognkortet har vært oppbevart og forholdene rundt reisen til Sverige. Situasjonen rundt et mulig ID tyveri er også uklart for nemnda.

Nemnda mener disse bevissspørsmålene vanskelig kan løses på en forsvarlig måte ved skriftlig saksbehandling for en sak som gjelder uredelig brudd på redegjøringsplikten ved skadeoppgjøret etter fal. § 8-1, jf. nemndas avgjørelse i FinKN 2026-523 om bevissituasjonen i saker om fal. § 8-1 fjerde ledd generelt:

Problemene knyttet til bevis i en slik sak blir særlig fremtredende fordi det dreier seg om bevis for uredelighet, og hvor man ved motstridende forklaringer må ta stilling til sikredes troverdighet. Dette er et spørsmål som generelt er vanskelig å avgjøre med skriftlig saksbehandling, og som blir enda vanskeligere pga. den strenge bevisbyrden i slike saker. Problemene knyttet til bevisvurderingen må også sees i sammenheng med at det dreier seg om alvorlige anklager mot sikrede med store økonomiske konsekvenser, samtidig som uredelig brudd på redegjøringsplikten er et stort problem for foretakene og fører til store tap for forsikringskollektivet, jf. Ot.prp. 1988-1989 s. 84 flg. Samlet mener nemnda dette betyr at en forsvarlig behandling av denne saken forutsetter at saken er bedre opplyst enn tilfellet er her.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Saken avvises.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Lars Enger Barnholdt (bransjerepresentant) og Borgar Sandvik (forbrukerrepresentant).