

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2023-316

28.4.2023

Tryg Forsikring NUF

Motorvogn

Skade på bilens styringsmekanisme – utforkjøring eller slitasje over tid?

Sikrede krevde erstattet skade på bilens styringsmekanisme under sin kaskoforsikring og hevdet skaden oppsto 7.1.22 da han kjørte ut av veien. Foretaket avsto dekning og la til grunn at skaden ikke hadde oppstått ved aktuelle hendelse eller ved en annen tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning. Sikrede fremla rapporter og anførte at testresultater fra blant annet Det norske Veritas (DNV) viste at det ikke var tegn som viste elde eller svekkelse. Foretaket avviste slik årsakssammenheng og påpekt at både foretakets takstapparat og DNV konkluderte med at skaden skyldtes påvirkning over tid. Sikrede var fortsatt uenig og hevdet den aktuelle hendelse var hovedårsaken til bruddet på boltene og anførte at også DNV la til grunn at selve bruddet oppsto plutselig. Han viste også til uttalelse fra DNV, som etter undersøkelse av boltene som ble belastet, viste at de kunne ryke ved stor belastning ved vridning på rattet. Nemnda kom til at det ikke var mer sannsynlig at styringsmekanismen ble skadet som følge av utforkjøring, enn at den ble skadet som følge av belastninger over tid.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: ca. kr 63 877 - egenandel

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om dekning for skade på bil under sikredes kaskoforsikring.

Sikredes kaskoforsikring omfatter etter vilkårene pkt. 2.1:

Vognskade oppstått ved sammenstøt, utforkjøring, velt, hærverk, feilfylling av drivstoff eller annen tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning.

Sikrede opplyste i skademelding 13.1.22 til foretaket at bilen (Mercedes-Benz ML STV 5D) ble skadet 7.1.22 da han "*Kjørte ut av veien*". Videre forklarte sikrede:

Ved parkering, havnet bilen i grøften da det var brøytet lengre ut enn det var parkeringsplass. Jeg klarte å få bilen opp uten synlige skader, men i kampens hete røk det et feste til servostyringen på bilen. Dette ble oppdaget i dag når bilen var på vanlig service og de tok av beskyttelses plate under bilen.

Takstrapport etter verkstedets besiktigelse 14.1.22 takserer skaden til kr 63 877 inkl. mva.

Foretakets takstmann avga følgende rapport datert 22.1.22:

Bil var inne til service 13.01.2022 ved 221911 km til avtalt service ved ..verkstedet... Ved demontering av bunnplate pga oljeskift fant verkstedet løse bolter liggende innvendig på demontert bunnplate. Ved sjekk viste det seg at boltene som festet sammen bilens servopumpe til bilens tannstangstyring (1 samlet enhet skrudd sammen) var det 1: 1 stk knekt bolt og 2: 1 bolt hadde skrudd seg helt ut og lå nede på beskyttelsesplate som er skrudd under motor og 3: 1 stk bolt som fester nevnte servopumpe hadde skrudd seg delvis ut. 1 Stk bolt satt igjen og holdt nevnte servopumpe festet. [.....]

[.....]

[...Foto...]

Vurdering/Konklusjon

I denne saken har bileier en klart formening at hendelsen med løsnet bolter er som følge av en hendelse der han bakset/ svingte mye frem og tilbake for å komme seg løs i en snøfonne der han satt fast på fjellet med forhjulene utenfor. Skjønner at han henviser til denne hendelsen da det for han nok virket som en kraftig hendelse selv om han kjørte hjem med bilen etterpå og det var verkstedet som kontaktet han og opplyste om knekte bolter ved service. Dog er det min mening at dette nok må sees som en sammenfallende hendelse og at skadene på nevnte bolter trolig var der fra før. Bilen hadde service for 1 år- 22000 km siden og at defekter kan oppstå i denne tiden er fullt mulig. Undertegnedes mening er at bilen ikke har noen skader/ defekter under bilen eller på tannstangstyring som skulle tilsi slag/ belastninger av en slik art at bolter til en servopumpedel løsner/ knekker. Den delen som skulle få belastningen med det som eier beskriver som "store rattutslag frem og tilbake" er selve tannstangstyringen. Denne delen er skrudd fast i bilen og ingen av disse delene (travers eller selve tannstangstyringen med innfestninger) har noen skader og alle fester og skruer er intakt og ok. Det som dog er ødelagt er altså knekte bolter til feste av en servopumpe skrudd fast til tannstang og undertegnede kan ikke se hvordan disse boltene kan knekke ved «store rattutslag frem og tilbake» om de var i forskriftmessig stand men at ting som bolter blir slitt og kan knekke på en bil kjørt over 221000 km er etter min mening fullt ut en mulig hendelse.

Til info er slike knekte bolter av aluminium til styring et kjent problem på Mercedes Vito der det er aksjon fra fabrikk pga at disse boltene knekker og fabrikken har over lengre tid innkalt til utskifting av originale aluminiumsbolter som erstattes med stålbolter. Det er ingen aksjon på Mercedes ML men systemet med bolter er litt av det samme og de er i aluminium. [.....] Pga bilens konstruksjon/ synlig mangel på skader kan jeg ikke på noen måte se, at det er overveiende sannsynlig at skader på bolter til bilens servopumpe kommer av baksing i snø, og saken er pga det anbefalt avslått dekket som en kaskoskade og må- igjen etter min mening -ses som et resultat av alder/ bruk over tid.

Etter telefonsamtale med foretakets takstmann 20.1.22 skrev sikrede til foretaket:

Det siste først, det er ingen servopumpe som har løsnet. Det er en elektrisk synkromotor som er koblet til tannstangen i styringen med en tannrem. Det er videre en sensor på rattstammen/styresnekken som gir impulser til denne motoren, om hvor raskt og hvor langt denne skal dreie. Da bilen skled ned i grøften (en grøft er altså fordypning i bakken, ofte laget for å drenere bort vann når det er veldig vått. Det er altså en slags sprekke, som i dette tilfellet var dekket med snø, fordi vedkommende som hadde måkt parkeringsplassen hadde måkt den full og gjort den usynlig) Hjulet var altså tredd ned i en kløft ikke mye bredere enn hjulet på bilen, og når jeg da vred på rattet, hindret altså grøften hjulet i å kunne bevege seg fritt. (På dette tidspunktet var jeg naturligvis ikke klar over terrengets beskaffenhet.)

Jeg har lyst til å dra en sammenligning med båtlivet. Hvis du starter en båtmotor og setter denne i gir mens propellen står på bunn, ryker brytepinnen. Dette er "by design" som det heter på godt norsk, og skal hindre at propell eller undervanns hus skal gå i stykker. Og dette skjer på en helt ny motor like vel som på en som har noen år på baken.

Når den elektriske servomotoren er montert med aluminium bolter, er ikke dette fordi Mercedes ingeniørene er spesielt dumme, min påstand og antagelse er at det er av samme grunn som med brytepinnen.

Tenk på alternativet, hvis noe hindrer hjulet i å svinge, og boltene hadde vært i stål med vanlig 8.8 strekkfasthet, ville noe annet ha røket. Det kan være drev eller tannstang, eller elektromotoren kunne brent.

[.....]

For å forklare mitt poeng vedrørende det mekaniske en gang til: [.....] Det er altså en helt klar årsakssammenheng mellom det faktum at hjulet ble forhindret fra å kunne svinge fritt, til at det ble en ekstraordinær belastning på innfestingen til, og boltene som holder, servomotoren.

Disse boltene er ingen slitedel som man kan forvente at blir slitt eller svekket av tidens tann. Aluminium reagerer med oksygen som også jern og stål gjør, men også aluminium irrer fra utsiden og innover. Boltene viser ingen tegn til korrosjon. Det er altså ikke slik at disse boltene irrer i stykker, men det som (dessverre) er tilfellet, er at godset rundt også irrer, som gjør at en reparasjon av skaden blir vanskelig. Men igjen, boltene var røket tvers av, de hadde ikke falt ut på grunn av korrosjon på verken bolt eller gods, og de var altså heller ikke i seg selv påvirket av korrosjon. Det er også tydelig at bruddflatene på boltene er ferske, de har altså røket nylig og samtidig.

[.....]

Det ble også påpekt av takstmannen Deres at servopumpen (motoren) er tung, og at den derfor falt av. [.....]
Paradokset her er at hvis jeg nå hadde hatt karrosserioskader i tillegg, ville saken sannsynligvis vært grei skuring. [.....]

Foretaket videresendte sikredes kommentarer til sin tekniske fagsjef som uttalte følgende 24.1.22:

Samtale med Mercedes Benz Teknisk avdeling v/ ble gjennomført 24.01.2022

I følge teknisk avdeling er de omtalte bolter ikke å anse som knekkbolter. Det er ingen bruk av bilen som skal forårsake knekk av disse for å potensielt spare andre komponenter for overbelastning eller større skader, slik bileier har skissert. De omtalte bolter er kun konstruert for å feste servomotoren til tannstangen. Det er andre følere som overvåker og forhindrer overbelastning av komponentene i styringssystemet, slik som måling av strømforbruk og tilpassing av dette. Det at et hjul blir holdt igjen, som følge av at hjulet står inntil en fortauskant, nedi en grøft eller lignende vil ikke gi overbelastning på disse bolter.

Vi kan ikke se at det foreligger ny informasjon i saken, ytre påvirkning er ikke godtgjort og avslag opprettholdes.

Sikrede skrev bl.a. følgende til foretaket 26.1.22:

Til orientering, verksted/teknisk personell hos ...verkstedet... er for øvrig enig med meg i min teori om årsak til skade.

Jeg kan ta kontakt med DNV (tidligere Det norske Veritas) og la de kjøre tester og vurderinger av tannstang og servomotor.

De leverer tjenester som dette: <https://www.dnv.com/services/failure-analysis-and-failure-investigation-12892>

Det vil nok koste et par hundre tusen, men viser det seg at jeg tar feil, dekker jeg denne kostnaden og selvfølgelig reparasjon av bilen. Hvis det derimot viser seg at jeg har rett, så tar dere kostnaden på test og reparasjon.

Foretaket avsto 27.1.22 sikredes krav med henvisning til ovennevnte uttalelsen av 24.1.22 fra dets tekniske fagsjef. Det viste til at skaden ikke oppfylte vilkårene i pkt. 2.1 om at skaden måtte være oppstått ved en "*tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning*".

Sikrede fastholdt i klage til foretaket 31.1.22 at skade skyldtes utforkjøringen og påpekte bl.a.:

Som det fremkommer av vedlagte bilder, er det tre bolter som fester motoren til tannstangen, ikke fem som jeg har trodd. To av de tre har røket.

[.....]

Som vedlagte bilder svært tydelig viser, er det ingen tegn til eller spor av oksidering eller iring på motor eller bolter. Delene er tvert i mot i meget god stand.

Det er for øvrig ikke tegn til korrosjon eller iring på tannstangen heller, men den er vel mindre interessant i denne sammenheng.

Bruddet på de avrevne bolter er svært markerte og den avrevne bolten jeg har passer perfekt sammen med enden som står i motoren.

Den eneste måte en slik skade kan oppstå på er definert under: [• Tilfeldig:, • Plutselig:, • Ytre:]

Det finnes ikke mulighet for at bolter med en slik sårflate langsomt kan ha visnet hen og dødd. Ved vanlig bruk vil ikke en slik skade oppstå. Bilen har tross alt vært på veien i noen år med normal bruk uten at noe har skjedd. Det er kun ved plutselig, ytre påvirkning at du klarer å dra av friske bolter på denne måten.

[.....]

Det Tryg har gjort av undersøkelser i saken før avslag, er at en takstmann så på bilen med deler påmontert. [...] Videre har, teknisk fagsjef takst, vært i kontakt med ... hos Mercedes Benz, som tidligere nevnt har uttalt seg prinsipielt om at «Korrosjon oppstår dersom aluminiumet er i veldig fuktige miljøer, ofte med salter tilstede (normalt i skitt og smuss) samt i miljøer hvor vann ikke slipper vekk fra metallet." eller noe i den

retning.

Det har ikke blitt gjort forsøk på å se den skadede delen,[.....]. Jeg finner det utrolig at Tryg kan avvise et krav uten å ha gjort noe som helst for å finne ut av hva som har skjedd.

[....]

Sikrede fikk så gjennomført noen tester og henvendte seg på nytt til foretaket 6.10.22:

Jeg har siden sist hatt tannstangen hos Det norske Veritas (Dnv) for undersøkelse og testet strekk i de aktuelle boltene på bilen med hjelp fra H.

Tallenes tale er klar. Boltene blir utsatt for betydelige krefter når hjulene blir hindret fra å svinge. Og i enda større grad når hjulene blir påført krefter, som når bilen krasjer inn i noe med hjulene i sving.

Jeg legger ved rapporter fra H. Denne alene legger all tvil til side.

Jeg har hatt betydelige kostnader i denne saken, både med undersøkelser fra DnV og H og også egen tidsbruk. Jeg kommer tilbake med et krav når dere har konkludert med at de avrevne boltene er et resultat av tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning, som test utført av H klart viser.

Til informasjon, 8mm aluminiums bolter har bruddstyrke på ca. 1400 kg. Boltene DnV testet på gikk i brudd ved ca.1530 kg. Boltene som H testet på i min bil hadde et strekk på ca. 1480 kg når hjulene ble hindret fra å svinge.

Måling fra H tar KUN for seg rent strekk, ikke andre krefter som helt klart virker på boltene (torsjons- og skjærkrefter mm).

Det som "lett" får boltene til å ryke, er når hjulene krasjer inn i noe med sving mot den ene eller andre siden, da virker ikke overbelastningsbeskyttelsen på servomotoren, og alle krefter blir overført boltene.

Nå viser også målingene fra H at ved "vanlig" bruk, altså når bilen står stille og man svinger mot ene eller andre siden, er det et strekk på noen få kg på boltene. Så ved normal bruk er alt greit, men ved en krasj går det altså galt.

Av rapporten datert 10.8.22 fra H., fremgikk det at det var gjort tre tester for "å finne ut om boltene som holder servomotoren til styringen utsettes for krefter/belastning når hjulene enten hindres fra å bevege seg, eller når hjulene tvinges til å svinge uten at rattet dreies". I rapporten ble det etter test 1 kommentert "*Bilen står stille på bakken og rattet dreies til høyre og venstre. Dette er normal bruk, bolter strekkes med kun noen få kilo*". Etter test 2 ble det kommentert at "*Her er framhjulene forhindret fra å svinge ved å spenne hjulene fast til bilen med jekkestropper. Bolt 2 og Bolt 4 utsettes for vesentlig påkjenning når hjulene forhindres fra å svinge. Bolt 5 får redusert strekk. Ved maks belastning slo en sikkerhetsfunksjon inn som hindrer motoren fra å yte mer enn den skal*". Etter test 3 ble det kommentert at "*Her er det montert en stang på 3 – 4 meter på den ene framhjulet, og ved å trekke og skyve i stangen, ser vi at det virker krefter på boltene. Forsøket påførte hjul og styring bare en liten brøkdel av de krefter som det de vil bli påført av at bilen støter imot noe med rattutslag*".

Foretaket forela rapporten fra H. for dets tekniske fagsjef som uttalte følgende 17.10.22:

Rapporten bekrefter vårt tidligere utsagn og også kommentar fra Mercedes om at det sitter et vern mot overbelastning av enheten og at dette fungerer som forventet.

Videre foreligger det prøvetagning over belastning på bolter ved gitte scenarioer og belastningspåkjenning. Resultater belyser under ingen omstendigheter de faktiske forhold av at fler av boltene har skrudd seg ut, helt eller delvis, og IKKE er knukket eller skadet.

Det minnes om at det ikke er avdekket skjevheter eller skader i styring eller hjulstillingsvinkler som bekrefter noen ytre påvirkning. Tryg er kjent med at enkelte andre bilmerker har hatt samme hendelse. Dette grunnet at aktuelle bolter er trukket til med feil moment eller det ikke er benyttet rett festemasse (Locktight el), hvorav noen av boltene har skrudd seg ut over tid og belastning på gjenværende bolter blir så stor at disse knekker. Dette er en hendelse som skjer over tid og anses ikke som en plutselig ytre påvirkning.

Foretaket opprettholdt 19.10.22 avslaget og bemerket følgende:

Bilen er en 2013 modell og har en total kjørelengde på over 220.000km. I de innledende undersøkelser ifm takst, ble det foretatt en forstillingskontroll for å stadfeste at det ikke fantes ytre påvirkninger i form av synlige og videre en utmåling for å utelukke skjulte skjevheter og påse at forstillingsvinkler var innenfor rette mål.

I vår kontakt med Mercedes sin tekniske avdeling ble det stilt et konkret spørsmål, om noen form for bilens egen bruk skal kunne påføre en slik skade som i dette tilfellet har oppstått. Dette ble avkreftet.

Videre har Takstmann vært i kontakt med Mercedes Benz Teknisk avdeling v/..... I følge teknisk avdeling er de omtalte bolter ikke å anse som knekkbolter. Det er ingen bruk av bilen som skal forårsake knekk av disse for å potensielt spare andre komponenter for overbelastning eller større skader, slik du har skissert. De omtalte bolter er kun konstruert for å feste servomotoren til tannstangen. Det er andre følere som overvåker og forhindrer overbelastning av komponentene i styringssystemet, slik som måling av strømforbruk og tilpassing av dette. Det at et hjul blir holdt igjen, som følge av at hjulet står inntil en fortauskant, nedi en grøft eller lignende vil ikke gi overbelastning på disse boltene.

Oversendte rapport fra DNV er gjennomgått av vår takstmann. Takstmann mener rapporten bekrefter vårt tidligere utsagn og også kommentar over fra Mercedes om at det sitter et vern mot overbelastning av enheten og at dette fungerer som forventet. Videre foreligger det prøvetagning over belastning på bolter ved gitte scenarioer og belastningspåkjenning. Resultater belyser under ingen omstendigheter de faktiske forhold av at flere av boltene har skrudd seg ut, helt eller delvis, og IKKE er knukket eller skadet.

Det minnes om at det ikke er avdekket skjevheter eller skader i styring eller hjulstillingsvinkler som bekrefter noen ytre påvirkning. Tryk er kjent med at enkelte andre bilmerker har hatt samme hendelse. Dette grunnet at aktuelle bolter er trukket til med feil moment eller det ikke er benyttet rett festemasse (Locktight el), hvorav noen av boltene har skrudd seg ut over tid og belastning på gjenværende bolter blir så stor at disse knekker.

Dette er en hendelse som skjer over tid og anses ikke som en plutselig ytre påvirkning. Vi kan ikke se at testrapport bringer ny adekvat info til saken eller på annet vis setter denne i nytt lys.

Sikrede klaget på nytt 19.10.22 og hevdet at det relevante i saken var følgende:

Boltene blir utsatt for belastning nært opp til hva de tåler selv ved å låse hjulene. Boltene på min bil røk ved 1,6kN, målinger utført av H målte strekk til nær opptil 1,5kN. Som nevnt, de måler kun rent strekk, ingen andre krefter. Beltet i servoenheten er oppgitt til å tåle 2,1kN, så det svake punktet er boltene.

Vernet mot overbelastning fungerer kun når det er servomotoren som skaper kreftene, når kreftene kommer fra hjulene har ikke denne noen funksjon. Så når krefter blir påført på grunn av en utforkjøring, vil altså ikke overbelastningsvernet fungere.

Dette er hva saken handler om. Det er gjort faktiske, konkrete målinger på boltene på min bil som viser at disse er det svake leddet i kjeden. Det er bevist utover rimelig tvil at boltene det her er snakk om blir påført krefter store nok til at de ryker ved påkjenninger det her er snakk om.

Dere skriver noe om at bolter har skrudd seg ut, eller at det manglet Loctite, det medfører ikke riktighet. Tvert imot satt de ganske så godt fast i godset og måtte i tilfelle borres ut for å få disse fjernet.

Avslaget ble igjen opprettholdt av foretaket 8.11.22 som fastholdt at skaden ikke skyldtes utforkjøringen i januar, eller en annen tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning:

Som det fremgår av uttalelsen fra takstmann av den 19. januar 2022, gjorde verkstedet følgende funn under service:

1: 1 stk knekt bolt og 2: 1 bolt hadde skrudd seg helt ut og lå nede på beskyttelsesplate som er skrudd under motor og 3: 1 stk bolt som fester nevnte servopumpe hadde skrudd seg delvis ut. 1 Stk bolt satt igjen og holdt nevnte servopumpe festet.

Avgjørende for din rett til erstatning under forsikringsavtalen er om det er sannsynlig at de nevnte skadene har oppstått ved utforkjøringen den 7. januar 2022, eller eventuelt ved en annen "tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning". Dette er et spørsmål om årsakssammenheng.

[....]

Som redegjort for ovenfor, er saken ved flere anledninger forelagt selskapets takstapparat. Både takstmann og selskapets tekniske fagsjef har vurdert at det er mindre sannsynlig at skadene skyldes utforkjøringen i januar, eller en annen påvirkning som oppfyller vilkårene.

[....]

Rapportene [...fra DNV og H ...] tar så vidt vi kan se ikke stilling til den faktiske årsaken til skaden som er oppstått. Årsaken til, og betydningen av, at noen av boltene har skrudd seg ut helt eller delvis er heller ikke kommentert. Rapportene kommenterer heller ikke at det ikke er avdekket skjevheter eller skader i styring eller hjulstillingsvinkler, som etter våre takstmenns vurdering ville vært forventet om skaden skyldtes utforkjøring eller en annen, plutselig påvirkning.

Rapportene sier altså noe om en teoretisk skademekaniske. Det som er avgjørende for spørsmålet om dekning er imidlertid hva som rent faktisk har skjedd. Etter vårt syn er ikke de fremlagte rapportene ... tilstrekkelig til å sannsynliggjøre faktisk årsakssammenheng mellom utforkjøringen i januar og skadene på bilen.

Selskapets takstmann og selskapets tekniske fagsjef har som kjent blitt forelagt rapportene, og vurderer at de ikke endrer deres faglige vurdering av at årsaken til skaden er at noen av boltene har skrudd seg ut over tid, som igjen har ført til en overbelastning på gjenværende bolter.

Med grunnlag i ovennevnte og dokumentasjonen vi har mottatt, er vår oppfatning at det er mest sannsynlig at skadene skyldes at bolter har skrudd seg ut over tid og forårsaket belastning på gjenværende bolter. Skaden skyldes dermed en ikke utforkjøringen i januar, eller en annen tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning, jf. vilkårs punkt 2.1.

Sikrede innhentet deretter en rapport av 11.11.22 fra Det norske Veritas (DNV) hvor det ble gitt følgende oppsummering og konklusjon:

Undersøkelsene og testing av tannstangen med brudd i bolter til servomotor har vist følgende:

- De to boltene som har gått til brudd har, basert på undersøkelse av en av disse, en bruddflate som delvis viser korrosjon med aluminiums-korrosjonsprodukter og delvis duktil overbelastning.
- Det er ikke gjort observasjoner som er karakteristiske for utmattingsbrudd, eller indikasjoner på at boltene var eller hadde løsnet.
- Boltene er av type AL9 aluminium i dimensjon M8. Testing har vist at boltene går til brudd ved ca. 19 Nm i torsjon eller ca. 15,3 kN (1,6 tonn) i strekk. Ifølge relevant litteratur synes boltene å oppfylle typiske minstekrav til styrke for aluminiumsbolter til bilindustrien.
- Kjemisk mikroanalyse indikerer at boltene er laget i en 6000-legering, som forventet.

Som følge av resultatene fra bruddundersøkelsene, er det snakk om et «delvis» overbelastningsbrudd. Det vurderes som høyst usannsynlig at det skal ha oppstått et overbelastningsbrudd ved første gangs montering da bilen ble produsert, da bruddet ikke er karakteristisk for et torsjonsbrudd, samt at det er sannsynlig at skaden ville blitt oppdaget tidligere og i løpet av de regelmessige servicebesøkene. Det synes derfor sannsynlig at bruddene har oppstått på et tidspunkt mellom forrige service i 2021 og siste service i 2022, uten at det har vært mulig å påvise noen nøyaktig dato for boltebruddene. Det at bilen ble kjørt til verkstedet for planlagt service tilsier at det er mulig å kjøre med potensielt bare 1 intakt bolt uten at styringen påvirkes merkbart.

Bruddet bedømmes derfor å ha en viss tidsavhengighet. Den mekanismen som synes å være mest aktuell/relevant i dette tilfellet er spenningskorrosjon. Dette er en mekanisme som utvikler seg over noe tid og som til slutt resulterer i eller arter seg som et overbelastningsbrudd. For at et spenningskorrosjonsbrudd skal oppstå i et materiale kreves 3 faktorer: høye mekaniske spenninger, korrosivt miljø og et følsomt materiale. Førstnevnte er til stede som en naturlig konsekvens av at det er en bolt, og aluminiumsbolter trekkes normalt til flyt (dvs spenningene er høye). Korrosjon i form av pitting og generell korrosjon er påvist på en del av mindre del av bruddflaten, og kommer sannsynligvis som følge av veisalt. Siste faktor med følsomt materiale skal i utgangspunktet være hensyntatt spesielt for slike aluminiumsbolter, men aluminium kan i prinsippet være utsatt for spenningskorrosjon. Mekanismen utvikler seg som delvis sprekkvekst som følge av korrosjon før det oppstår et overbelastningsbrudd som følge av at lastbærende tverrsnitt er redusert.

DNV har gjort søk og funnet at NHTSA³ og Mercedes Benz USA⁴ har utstedt en servicekampanje med nummer 2019080019, datert november 2019 (sitat):

[.....]

Ifølge servicekampanjen er ca. 400000 biler påvirket, inkludert GL-klasse årsmodell 2014. Servicekampanjen beskriver at boltene byttes til stål. Etter det DNV kjenner til gjelder servicekampanjen ikke i Norge. For øvrig er det ingen materialteknisk detaljert beskrivelse av skademekanismen, men det er visse likhetstrekk med den aktuelle skaden.

Vedrørende spørsmålet om skaden kan bedømmes som «plutselig og uforutsett» er vår vurdering at selve bruddet oppstår plutselig og uforutsett, i den forståelse at boltene som holder servomotoren til tannstangen ikke kan regnes som en slitedel, og at boltene sitter slik til at inspeksjon verken er en del av normalt vedlikehold eller vil være mulig uten demontering. Eventuell skadeutvikling er ikke synlig fra utsiden, og må forutsette demontering. Skademekanismen spenningskorrosjon er isolert sett en mekanisme som utvikler seg over en viss tid, og som til slutt manifesterer seg som et overbelastningsbrudd.

Mottatte rapporter fra H med utførte tester viser at visse driftsbetingelser (høye belastninger på framhjulene) gir økte belastninger på de to boltene som er gått til brudd (posisjon 1 og 3 på tannstangen i Figur 7 i denne rapporten). Hvis boltene allerede er noe svekket, noe undersøkelsene våre indikerer, vil slike belastningene øke de mekaniske spenningene relativt sett mer i disse boltene og øke risikoen for brudd.

Etter å ha forelagt rapporten for takstmann opprettholdt foretaket 15.11.22 sin avgjørelse med følgende begrunnelse:

Slik vi leser rapporten, konkluderer DNV på side 8-9 i rapporten med at skaden skyldes spenningskorrosjon. De skriver i denne forbindelse at: Bruddet bedømmes derfor å ha en viss tidsavhengighet. Den mekanismen som synes å være mest aktuell/relevant i dette tilfellet er spenningskorrosjon. Dette er en mekanisme som utvikler seg over noe tid og som til slutt resulterer i eller arter seg som et overbelastningsbrudd. [...] Skademekanismen spenningskorrosjon er isolert sett en mekanisme som utvikler seg over en viss tid, og som til slutt manifesterer seg som et overbelastningsbrudd.

DNVs konklusjon er helt i tråd med selskapets takstmenns vurderinger. For ordens skyld bemerker vi at minst en av boltene hadde skrudd seg ut ved service, og at dette har medført økt belastning på de gjenværende boltene.

Som redegjort for i mitt brev den 8. november 2022, er et vilkår for erstatning at skaden skyldes en tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning. Den mest sannsynlige årsaken til skaden er belastning på boltene over tid. Påvirkningen som har forårsaket skaden oppfyller etter vårt syn ikke noen av de tre vilkårene.

Sikredes advokat ba 21.12.22 om et møte med foretaket, DNV, H og takstmenn, og hevdet foretakets premisser for avslaget var feil. Foretaket avviste 21.12.22 anmodningen om et møte og opprettholdt avslaget. Det viste til det som fremgikk på s. 8 og 9 i DNV sin rapport og påpekte følgende:

DNV, som er engasjert av din klient, konkluderer altså med at skademekanismen utvikler seg over en viss tid og manifesterer seg som et overbelastningsbrudd, og at det ikke er mulig å konstatere når bruddet har skjedd. DNV har som kjent ikke lagt til grunn at en bolt har skrudd seg ut. Vi minner i denne sammenheng om at det etter vilkårene, som redegjort for tidligere, ikke har betydning at skaden inntreffer plutselig og uforutsett. Vilårene stiller krav til at faren som forårsaker skaden er en gitt påvirkning, og herunder blant annet at påvirkningen har skjedd plutselig. Det innebærer i tråd med fast nemndspraksis at påvirkningen forårsaker skaden i løpet av mindre enn en dag. Vilårene for erstatning er dermed ikke oppfylt om DNVs rapport legges til grunn.

Slik saken er dokumentert, har både selskapets takstapparat og DNV konkludert med at skaden skyldes påvirkning over tid. Det innebærer at vilårene for erstatning ikke er oppfylt. H har ikke konkludert med årsaken til bruddene, men utført tester som viser økte belastninger på de to boltene som er gått til brudd. Etter vårt syn er det dermed ikke fremlagt noen dokumentasjon som tilsier at skaden er dekningsmessig.

Sikrede anfører at skaden skjedde ved utforkjøring 7.1.22. Det var ingenting som tilsa at boltene var ødelagt før utforkjøringen. Bruddet må derfor ha skjedd ved utforkjøringen ved at hjulene og styringen fikk en plutselig økt belastning. Boltene ville ikke brukket uten denne påkjenningen.

Sikrede viser til uttalelser fra verkstedet og DNV, som avkrefter foretakets anførsel om at "*noen av boltene har skrudd seg ut helt eller delvis*" før hendelsen, og at det er "*mest sannsynlig at skadene skyldes at bolter har skrudd seg ut over tid og forårsaket belastning på gjenværende bolter*". DNV har ikke gjort observasjoner på boltene som er karakteristiske for utmattingsbrudd, men at det er resultat av overbelastning. Sikrede har også foretatt stresstester av boltene i samarbeide med H, jf. vedlagte testrapport av 13.3.23 fra H, for å vise at de utsettes for belastning når man svinger på hjulene. Boltene, som ble utsatt for belastning, ble skrudd ut og sendt DNV hvor en ingeniør har undersøkt dem og ifølge sikrede funnet at aluminiums-bolten hadde strukket seg 0,2 mm og var deformert og bøyd i enden. Sikrede påpeker at dette med all tydelighet viser at boltene blir påført så store belastninger ved vridning på rattet at de kan ryke, og at hendelsen i januar 2022 følgelig var hovedårsaken til bruddet.

Forsikringsforetaket avviser ansvar og anfører at både dets takstmann og tekniske fagsjef har vurdert det som mindre sannsynlig at skadene skyldes utforkjøringen eller en annen påvirkning som oppfyller vilkårene. Rapporten fra H tar ikke stilling til skadens årsak, men sier kun noe om en teoretisk skademekanisme. Det avgjørende er hva som rent faktisk har skjedd, og rapporten fra H ikke er tilstrekkelig til å sannsynliggjøre faktisk årsakssammenheng mellom utforkjøringen og bilskaden. Dette støttes av at DNV er forelagt rapporten fra H, og likevel ikke konkluderer med at skaden inntraff 7.1.22. Foretaket viser til at DNV har konkludert med at skademekanismen utvikler seg over tid og manifesterer seg som et overbelastningsbrudd, at det ikke er mulig å konstatere når bruddene har skjedd, men at de har oppstått mellom servicene i 2021 og 2022. Ifølge foretaket tilsier rapporten at det ikke er sannsynlig at utforkjøringen er årsak til skaden. Foretaket bekrefter at det ved første taksering ble lagt til grunn at en bolt hadde skrudd seg ut, og at sikrede nå har fremlagt en uttalelse av 21.11.22 fra verkstedet som tilsier at dette ikke er tilfellet. Foretaket påpeker imidlertid at dette er av underordnet betydning siden DNV ikke har lagt til grunn at en bolt har skrudd seg ut, men likevel konkludert med at skademekanismen har utviklet seg over tid og til slutt manifesterer seg som et overbelastningsbrudd. Den udaterte rapporten sikrede har fremlagt fra F tar ifølge foretaket kun stilling til skaden på felgen, og er dermed uten betydning for vurderingen av aktuelle skade. Ut fra dette mener foretaket at skaden ikke skyldes utforkjøringen i januar 2021, men mest sannsynlig har oppstått som følge av spenningskorrosjon over tid, som har manifestert seg som korrosjonsbrudd. Foretaket presiserer at spenningskorrosjon skyldes påvirkning fra kjøretøyet selv, at det er en objektivt påregnelig påvirkning over tid, og at årsaken til skaden dermed ikke oppfyller vilkårene om "*tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning*".

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om skaden på bilens styringsmekanisme er omfattet av sikredes kaskoforsikring.

Sikredes kaskoforsikring omfatter:

Vognskade oppstått ved sammenstøt, utforkjøring, velt, hærverk, feilfylling av drivstoff eller annen tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning.

Sikrede hevder skaden på styringsmekanismen skyldes den påvirkning bilens styring ble utsatt for ved utforkjøringen i januar 2021, og at dette var hovedårsaken til at boltene knakk.

Nemnda forstår saken slik at sikrede kjørte av veien 7.1.22, og at det deretter ble oppdaget skade på bolter da bilen var på service. Spørsmålet er om det er sannsynliggjort at skadene på boltene inntraff som følge av utforkjøringen.

Det er fremlagt en rekke rapporter i saken. Foretakets takst konkluderer med at boltene var skadet før utforkjøringen. I så fall er utforkjøringen ingen nødvendig betingelse for skaden, dvs.

det foreligger ikke årsakssammenheng. Foretakets tekniske fagsjef konkluderer med at "ytre påvirkning er ikke godtgjort". Nemnda forstår dette slik at det ikke er sannsynliggjort årsakssammenheng mellom utforkjøringen og skaden.

Rapporten fra H foretar ingen vurdering av om det er årsakssammenheng mellom utforkjøringen i januar 2021 og skaden på bilen.

Sikrede viser til rapporten fra DNV om mulig skadeårsak og mener denne rapporten tyder på at det kan ha skjedd en viss grad av spenningskorrosjon på boltene før skaden inntraff. Boltene utgjorde ingen slitedel, og problemet kunne derfor ikke oppdages før skaden inntraff. Sikrede hevder uansett at hovedårsaken til at boltene brakk var utforkjøringen 7.1.22, fordi boltene ikke ville knekket uten den belastningen hjulene og styringen ble utsatt for ved denne hendelsen.

I rapporten fra DNV er det på s. 8 bl.a. konkludert med at:

[...]Det synes derfor sannsynlig at bruddene har oppstått på et tidspunkt mellom forrige service i 2021 og siste service i 2022, uten at det har vært mulig å påvise noen nøyaktig dato for boltebruddene. Det at bilen ble kjørt til verkstedet for planlagt service tilsier at det er mulig å kjøre med potensielt bare 1 intakt bolt uten at styringen påvirkes merkbart.

Bruddet bedømmes derfor å ha en viss tidsavhengighet. Den mekanismen som synes å være mest aktuell/relevant i dette tilfellet er spenningskorrosjon. Dette er en mekanisme som utvikler seg over noe tid og som til slutt resulterer i eller arter seg som et overbelastningsbrudd. [...]

Ut fra denne rapporten er bruddene oppstått en gang mellom siste og forrige service, men det er ikke mulig å tidfeste når. Rapporten peker på spenningskorrosjon som årsak.

Det samlede inntrykket fra rapportene er at boltene har vært gjenstand for en type belastning som gir grunnlag for brudd. Ingen av rapportene angir utforkjøringen som medvirkende/utløsende årsak til bruddet slik sikrede anfører. Hvis boltene har vært utsatt for spenningskorrosjon over tid, og utforkjøringen kun har vært en utløsende årsak til en skade som like godt kunne oppstå uten at utforkjøringen fant sted, er det ikke naturlig å anse utforkjøringen som "årsak" til bruddet, jf. FKN 2011-006. På den annen side; om utforkjøringen faktisk førte til skaden, er skaden dekket selv om det var belastning på boltene (ikke brudd) i forkant.

Sikrede anfører at det er utført tester som viser at boltene ved utforkjøring kan bli påført så stor påkjenning at de brekker. Dette er imidlertid ikke avgjørende for spørsmålet om det i den aktuelle saken faktisk var årsakssammenheng mellom utforkjøringen og skaden. Om boltene var ødelagt før utforkjøringen, utgjør utforkjøringen i så fall en hypotetisk konkurrerende årsak. I slike tilfeller legger man til grunn den årsaken som faktisk virket, og ikke den mulige fremtidige årsaken, jf. Selmer, Forsikringsrett, 1982, s. 310–311.

Sikrede anfører at foretaket uriktig har lagt til grunn for sitt avslag at "noen av boltene har skrudd seg ut helt eller delvis" før hendelsen og konkludert med at det er "mest sannsynlig at skadene skyldes at bolter har skrudd seg ut over tid og forårsaket belastning på gjenværende bolter". Sikredes anførsel stemmer med DNV rapporten s. 8 om at det ikke er "gjort observasjoner [...] eller indikasjoner på at boltene var eller hadde løsnet", men DNV konkluderer likevel med at skademekanismen utviklet seg over tid og resulterte i et overbelastningsbrudd. Det spiller derfor ingen rolle om foretaket uriktig la til grunn at noen av boltene hadde skrudd seg ut.

Ut fra de rapportene som er fremlagt mener nemnda det ikke er mer sannsynlig at styringsmekanismen ble skadet som følge av utforkjøring enn at den ble skadet som følge av belastning over tid.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Lars Enger Barnholdt (bransjerepresentant) og Heike Kristine Bentsen (næringsrepresentant).