

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2024-911

9.10.2024

Fremtind Forsikring AS

Motorvogn

Flere bilskader – én eller flere egenandeler?

Sikrede meldte 20.7.23 om skade på sin bil med skadedato 1.6.23. Sikrede oppga at det var "Motorhavari. Alle lamper lyser/blinker. Går i nødmodus. Mistet all motorkraft". På bakgrunn av tilbakemelding fra verkstedet, mente foretaket at det dreide seg om flere forsikringstilfeller, og sikrede sendte etter anmodning inn tre nye skademeldinger til foretaket. Skademelding nr. to omhandlet da EGR ventil, partikkelfiltre og service, nr. tre høytrykkspumpe, railtrykk og skifte av commonrail" og nr. fire motorstyreenhet (ECU). Sikrede la etter det til grunn at skademelding nr. en, som tidligere var innsendt, gjaldt feil på injektorer, bytting av dyse, koding m.m. Foretaket anså skadene for dekket av sikredes maskinskadedekning, men at hun måtte betale fire egenandeler fordi skadene ikke hadde noen sammenheng. Sikrede var uenig og hevdet hun kun skulle betale én egenandel fordi det dreide seg om ett forsikringstilfelle. Til støtte for dette viste hun til en uttalelse fra verkstedet som mente det kun dreide seg om en skade, og at det var en motorskade som hadde ført til motorhavari, og at det var følgefeil hele veien, idet ECU snakket med alle komponentene og påvirket deres arbeidsoppgaver. Foretaket fastholdt på sin side at sikrede måtte betale fire egenandeler og viste til at saken var fremlagt for to interne bilinspektører som mente det dreide seg om fire uavhengige skader som ikke hadde noen sammenheng. Nemnda kom under tvil til at foretaket bare kunne trekke én egenandel, og viste blant annet til at skadene tilsynelatende oppsto i bilen samtidig, og at det derfor fremsto som lite sannsynlig at det dreide seg om fire separate forsikringstilfeller.

Saksfremstilling

Saken gjelder spørsmålet om sikrede, etter bilskade, skal betale én eller fire egenandeler.

Sikrede meldte 20.7.23 om skade på bilen og oppga i skademeldingen at skadedato var 1.6.23, og at det var oppstått "Motorhavari. Alle lamper lyser/blinker. Går i nødmodus. Mistet all motorkraft".

Etter å ha mottatt tilbakemelding fra verkstedet, mente foretaket at det dreide seg om flere forsikringstilfeller. Etter anmodning fra foretaket sendte sikrede 8.12.23 inn ytterligere tre skademeldinger hvor hun oppga at skadedato var 1.6.23. Det sto i skademelding nr. to at " Dette går på EGR ventil, partikkelfiltre og service", i nr. tre at "Dette går på Høytrykkspumpe, railtrykk og skifte av commonrail" og i nr. fire at "Dette går på Hjernen i bilen, altså bilens motorstyreenhet (ECU)". Sikrede hadde da tidligere skrevet til foretaket at "Skademeldingen som er meldt inn tidligere burde vel gå på hele jobben, men om du trenger flere skademeldinger så vil skademelding som er sendt inn i juni da fokuseres rundt feilen på injektorer, bytting av dyse, koding og den biten der".

Foretaket informerte sikrede 20.12.23 om at det dekket skadene iht. vilkårene og skrev bl.a.:

Din egenandel er 8000 kroner i saken med skadenummer I de andre 3 sakene er egenandelen 12000 kroner i hver sak. Dette må du betale direkte til verkstedet.

Skadene vil ikke medføre bonustap.

Sikrede hevdet det var én skade og at foretaket ikke kunne kreve fire egenandeler. Videre anførte sikrede:

Skjønner ikke hvorfor jeg måtte sende inn 4 skademeldinger. Langt på overtid, når bilen var mer eller mindre ferdig reparert. Etter 6 mnd. Verkstedet skjønner heller ikke dette. Dette er et motorhavari og alt som er reparert er skader fra motorhavari. Så det med en gang, dere kan ikke kreve 4 skademeldinger for å få 4 egenandeler!!! Dette må regnes som 1 skade, ikke 4. Verkstedet sa det samme til dere. [...]

Sikrede viste videre til en uttalelse av 21.12.23 fra verksted B. som konkluderte med at det var én skade:

Vi mener at det som nå er meldt inn som skade nummer 4 – ECU (motorstyreenhet) er det som starter hele arbeidet med motorhavariet. Dette kan vi si for at bilen trekker dårlig, omtrent alle lamper i dashbordet lyser, og diagnoseverktøyet varsler feil på motorstyreenhet/ECU. I tillegg varsler det feil på drivstoff, avgass med mer. Grunnet feil på motorstyreenhet som mottar og sender ut signaler, mener vi at dette blir en følgefeil videre. Videre går vi til diesel – sprutbildet hvor injektorer kommer inn. Disse mottar signaler fra motorstyreenhet, og ved feil signaler vil injektorene også utføre feil jobb/utføre jobben feil. I bildet vedlagt ser man sammenhengen mellom ECU/motorstyreenhet, og injektorer ved at ECU sender signaler videre til glødeplugg og injektorer. Den samme motorstyreenheten sender også signaler rett til høytrykkspumpe (19 på bilde 2). Dette vil si at det som er registrert som motorskade 1, 3, og 4 er direkte relatert i samspillet mellom ECU som sender signaler videre til injektorer og høytrykkspumpe. På bilde 2 ser vi også at injektorer og høytrykkspumpe snakker sammen. Når injektorene får inn for mye drivstoff blir sprutbildet også feil, hvor det blir for mye uforbrent diesel igjen, hvilket fører til økt dannelse av sot som da direkte påvirker EGR-ventil, dieselpartikkelfilter, og avgasssystemet. Dette rapporterer igjen tilbake til ECU/motorstyreenhet i sensorer 3 og 4 i bilde 2, hvilket gjør at ECU forsøker å senke/øke blandingen av luft og drivstoff som igjen skaper følgefeil.

Vi mener derfor at dette er EN motorskade som har ført til motorhavari. Det er følgefeil hele veien ifm. at ECU snakker med alle komponenter, og påvirker deres arbeid/arbeidsoppgaver, og da direkte påvirker utfallet av hvilket arbeid som er gjort.

Håper dette oppklarer noe – bør derfor være en skade (ikke 4).

Foretaket fastholdt 8.1.24 avgjørelsen om fire egenandeler og ga bl.a. følgende begrunnelse:

Nye undersøkelser hos takst har gitt oss følgende tilbakemelding (hvor skadenumrene og årsak er oppgitt):

2415468400008 er en defekt diesel dyse. En dyse som er skadet.

2415468400009 er defekt egr-ventil. Defekt egr-ventil sitter fast, har ingen forbindelse med det andre å gjøre (eksos).

2415468400010 er en høytrykkspumpe pumpe gir for lite trykk.

2415468400011 rep av motorstyreenhet. Innvendig feil i elektronikken på denne har ikke noe med det andre å gjøre.

Videre har takstmann på nytt snakket med ..verksted B... Av det fremkommer det klart at verkstedet er enig med oss at det her er snakk om 4 forskjellige hendelser og de har ingen sammenheng med hverandre å gjøre. Hvis verkstedet nå i ettertid skulle mene noe annet, må de fremlegge annen dokumentasjon som skulle tilsi et slikt resultat. Det verkstedet har beskrevet tidligere overfor deg, viser ikke at dette er 4 sammenhengende skader. Her er det kun snakk om at du har en bil som uheldigvis har fått alle disse skadehendelsene på kort tid.

Sikrede påklaget avgjørelsen samme dag, og påpekte at hun hadde snakket med verksted B. og fått opplyst at det ikke var riktig at det hadde blitt kontaktet av foretaket. Hun ba derfor foretaket kontakte verkstedet. Hun viste imidlertid til at verksted B. hadde kontaktet foretaket, og at det da hadde fått opplyst at det måtte innsendes fire skademeldinger for å få skaden dekket. Hun skrev i

klagen videre bl.a.:

Altså, bilen havarerte 1 dag og der har den stått i 8 mnd. 1 skade, 1 egenandel.

Bilen har ikke vært ute av verksted, så det har ikke oppstått nye skader underveis. Dette vet ..saksbehandler B... Og han skulle vel stoppet denne verkstedjobben og/eller kontaktet meg om det var noe han var uenig i. Som sagt aldri hørt noe fra dere. Aldri fått overslag på skadens pris, det er vel også obligatorisk å gi. Nå er jo bilen snart reparert for mer enn hva som er verdien på den. Og ... har muligens prøvd å lure meg for at dere skal få mest mulig dekning fra meg.

Men som sagt dette er 1 skade, 1 egenandel på 8.000,- Det er uaktuelt å betale mer.

Bilen er fortsatt ikke klar.

Foretakets klageservice fastholdt 30.1.24 avgjørelsen om fire egenandeler:

Det følger av alminnelige forsikringsrettslige prinsipper at det trekkes én egenandel for hvert forsikringstilfelle. Dette er også uttalt av Finansklagenemnda i bl.a. FinKN-2022-844:

Egenandelen skal trekkes i "erstatningsoppgjøret". Dette er i nemndspraksis tolket slik at det trekkes en egenandel for hvert forsikringstilfelle, jf. FinKN 2013-528, 2011-589, FSN 4656, FSN 2504.

Det er forsikringstaker som har bevisbyrden for om det foreligger en eller flere skader/hendelser – herunder ett eller flere forsikringstilfeller.

[.....]

I klagen din fremgår det at ..verksted B.. er av den oppfatning at det er 1 skade, og dermed 1 egenandel. Som det fremgår av tidligere korrespondanse er selskapets skadeinspektør av den oppfatning at det er 4 skader/hendelser og at disse ikke har sammenheng med hverandre.

Da det tilsynelatende er motstrid mellom vurderingen til ..verksted B.. og selskapets skadeinspektør, er saken fremlagt for ytterligere en skadeinspektør i selskapet. Også han er av den oppfatning at dette ikke er 1 skade, men 4 uavhengige skader/hendelser. Dette støtter derfor tidligere vurdering om at det er tale om 4 forsikringstilfeller og dermed 4 egenandeler.

Oppsummert foreligger det 3 sakkyndige vurderinger i saken. Da to av disse er samstemte om at bilen har vært utsatt for 4 hendelser og ikke 1, legger Klageservice det til grunn. Da det foreligger 4 skader/hendelser, utgjør dette 4 forsikringstilfeller. Klageservice er derfor enig med selskapet i at det skal trekkes 4 egenandeler.

Foretaket fremla deretter følgende redegjørelse fra skadeinspektør T.:

[...]

Jeg kan ikke si hvordan skaden har oppstått.

Men dysa som er skadet (kun en) har nok en feil i dysa med de ventilene som skal sende retur slik at den gir for mye retur (kun 1 dyse) mest vanlig feil her er slitasje. Ingen andre dyser skade, så derfor intern feil i din.

Når det gjelder trykkbegrenser så har den en intern feil i seg, denne er målt til 5 volt ved start av bilen, så mister den spenning etter en liten stund. Så feil med noe med strøm og gjøre.

Høytrykkspumpe blir det nevnt har feilkode 000538. den sier følgende brennstoff ventil står åpen.

Dvs at det en defekt ventil inne i pumpen slik at den ikke klarer og bygge opp trykk.

Motor styreenheten er til for og lese trykk inn og trykk ut og styre dette.

Motor styreenheten har en interfeil (elfeil) slik at den kan da ikke lese feilmeldingene.

Motor styreenheten kan ikke bli skadet av noe av det andre som er beskrevet her da de har ingen på virking til den som kan på føre den skade.

Høytrykkspumpa har en defekt ventil (mekanisk del) kan ikke bli skade t av motorstyreenheten.

Dette pumpa ligger først i rekka som vist på bilde.

Så dyse og pumpe har mekaniske skader og de andre elektrisk feil.

Så her kan ikke se noen for sammenheng.

Egr ventil: har med eksos utslipp og gjøre, skade årsak er at de blir tette pga sotskader

En metode for å redusere eksosutslipp er etterbehandling og de fleste nye biler kommer nå med et system for eksosgassresirkulering (EGR), men hva er egentlig dette?

Eksosgassresirkulering (EGR) virker ved å tilføre en liten del av avgassen tilbake til motorens forbrenningskamre gjennom innsugningsmanifolden, senke forbrenningstemperaturene og redusere mengden NOx som slippes ut. EGR-ventilen reduserer skadelige utslipp fra bensin- og dieselmotorer. Man kan da redusere nitrogenoksid (NOx) med opptil 70 prosent - ettersom jo høyere temperatur, desto mer skadelige NOx blir produsert.

I bensinmotorer reduserer dette karbondioksidutslipp og drivstofforbruk.

EGR-ventilen styres av sensorer slik som luftmengdemåleren for å justere spjeldets posisjon som bestemmer hvor hvor mye eksosgass som blir gjenvunnet og trykkforskjellen mellom eksossiden og inntakssiden.

Nyere biler har også EGR-kjølere som brukes fordi dagens utslippskrav ikke lenger kan oppfylles med enkel resirkulering av eksosen. Avkjølt eksos reduserer forbrenningstemperaturen ytterligere, som igjen reduserer mengden NOx betydelig.

Mange EGR-kjølere har en elektrisk eller pneumatisk bypass-ventil. Dette gjør at eksosen kan ledes forbi EGR-kjøleren i oppvarmingsfasen, for raskt å få motoren driftsvarm. Dette reduserer mengden støy, kjent som "diesel knock" samt nivået på utslipp av hydrokarboner.

EGR problemer

Et hyppig problem med EGR-ventilene er at de klistrer seg fast på grunn av karbonavleiringer. I de verste tilfellene kan både ventilen og rørene blokkeres fullstendig.

Tett EGR er ofte årsaken til svart røy og sterk eksoslukt i tillegg til økt drivstofforbruk og redusert ytelse. Om EGR-ventilen ikke åpnes og lukkes som den skal vil det også føre til varselslys på dashbordet.

En EGR-ventil er definitivt et positivt tillegg når det gjelder å redusere skadelige NOx-utslipp, til tross for dyre reparasjonskostnader – frem til nå. Ved å rense motoren regelmessig med hydrogen vil du forebygge oppbygging av karbonrester (sot), noe som i de fleste tilfeller er grunnen til at deler slutter å virke. Det er rimelig, og du slipper som regel å bytte dyre deler.

Sikrede anfører at det dreier seg om én skade, og at dette støttes av uttalelsen av 23.12.23 fra verksted B. Sikrede viser også til en ny uttalelse fra verkstedet 16.8.24 hvor står at "Vi har ment at dette er en skade med følgeproblemer hele veien, ..." og "Vi står fast ved at dette skulle vært løst som en forsikringssak, ...".

Forsikringsforetaket anfører at det skal trekkes fire egenandeler. Saken er fremlagt for to skadeinspektører, som mener det er fire uavhengige skader/hendelser, fire forsikringstilfeller og dermed fire egenandeler. Motoren har en defekt dieseldyse, det er en defekt EGR ventil, en høytrykkpumpe med for lite trykk, samt en feil på innvendig motorstyreenhet. Dette er fire skader uten sammenheng med hverandre. Ifølge foretaket hadde den ene skadeinspektøren en samtale med verkstedet i forbindelse med klagesvaret det sendte sikrede 8.1.24. I tillegg viser foretaket til at skadeinspektør T. konkluderte 4.1.24 med at det var fire skader som ikke hadde sammenheng, og har gitt en ny uttalelse hvor han redegjør nærmere for de ulike skadene. Foretakets hevder skadeinspektør T.s uttalelse må tillegges større vekt enn verkstedets, fordi han har lang erfaring med å vurdere skadeårsaker i forsikringssammenheng, og fordi sikrede har bevisbyrden og tvilsrisikoen.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om sikrede må betale én eller fire egenandeler for maskinskader.

Sikrede forklarte i skademelding til foretaket 20.07.23 at skadedato var 1.6.23, at "Motorhavari. Alle lamper lyser/blinker. Går i nødmodus. Mistet all motorkraft", samt at bilen sto på verksted B.

Deretter sendte sikrede etter foretakets anmodning ytterligere tre skademeldinger hvor det i skademelding nr. to. sto at "Dette går på EGR ventil, partikkelfiltre og service", i nr. tre at "Dette går på Høytrykkspumpe, railtrykk og skifte av commonrail" og i nr. fire at "Dette går på Hjernen i bilen, altså bilens motorstyreenhet (ECU)". Sikrede skrev også at hun la til grunn at den første skademeldingen hun hadde sendt 20.7.23 (nr. en) da gjaldt "feilen på injektorer, bytting av dyse, koding og den biten der".

Forsikringsvilkårene angir egenandel i forskjellige beløp i forhold til bilens km-stand, men sier ikke noe om hvor ofte egenandelen skal trekkes. Utgangspunktet må da være at egenandelen gjelder for hvert enkelt forsikringstilfelle, jf. også FinKN 2022-844, 2013-528 og 2011-589. Dette er ikke bestridt. Det er klart at det foreligger fire enkeltstående skader. Spørsmålet er imidlertid om disse skadene utgjør ett eller flere forsikringstilfeller. For at det skal foreligge ett forsikringstilfelle, må skadene enten stå i årsakssammenheng med hverandre, eller de må ha en felles bakenforliggende årsak, jf. Bull/Wilhelmsen Forsikringsrett 2024 s. 276 flg. I tingskadeforsikring er det lagt til grunn at flere enkeltstående skader som skyldes samme bakenforliggende årsak vil utgjøre ett "forsikringstilfelle" eller skadetilfelle, såfremt skadene har nær tidsmessig og stedlig sammenheng, og den første skaden eller skadeårsaken fører til at det er påregnelig at det oppstår flere skader, jf. Bull/Wilhelmsen s. 280 med referanse til bl.a. Rt. 1974 s. 410 Skipskasko Sunvictor.

Det er fremlagt uttalelse fra verksted B datert 21.12.23:

Vi mener at det som nå er meldt inn som skade nummer 4 – ECU (motorstyreenhet) er det som starter hele arbeidet med motorhavariet. Dette kan vi si for at bilen trekker dårlig, omtrent alle lamper i dashbordet lyser, og diagnoseverktøyet varsler feil på motorstyreenhet/ECU. I tillegg varsler det feil på drivstoff, avgass med mer. Grunnet feil på motorstyreenhet som mottar og sender ut signaler, mener vi at dette blir en følgefeil videre. Videre går vi til diesel – sprutbildet hvor injektorer kommer inn. Disse mottar signaler fra motorstyreenhet, og ved feil signaler vil injektorene også utføre feil jobb/utføre jobben feil. I bildet vedlagt ser man sammenhengen mellom ECU/motorstyreenhet, og injektorer ved at ECU sender signaler videre til glødeplugger og injektorer. Den samme motorstyreenheten sender også signaler rett til høytrykkspumpe (19 på bilde 2). Dette vil si at det som er registrert som motorskade 1, 3, og 4 er direkte relatert i samspillet mellom ECU som sender signaler videre til injektorer og høytrykkspumpe. På bilde 2 ser vi også at injektorer og høytrykkspumpe snakker sammen. Når injektorene får inn for mye drivstoff blir sprutbildet også feil, hvor det blir for mye uforbrent diesel igjen, hvilket fører til økt dannelse av sot som da direkte påvirker EGR-ventil, dieselpartikkelfilter, og avgasssystemet. Dette rapporterer igjen tilbake til ECU/motorstyreenhet i sensorer 3 og 4 i bilde 2, hvilket gjør at ECU forsøker å senke/øke blandingen av luft og drivstoff som igjen skaper følgefeil.

Vi mener derfor at dette er EN motorskade som har ført til motorhavari. Det er følgefeil hele veien ifm. at ECU snakker med alle komponenter, og påvirker deres arbeid/arbeidsoppgaver, og da direkte påvirker utfallet av hvilket arbeid som er gjort.

Håper dette oppklarer noe – bør derfor være en skade (ikke 4).

Nemnda forstår dette slik at det ikke er årsakssammenheng mellom enkeltskadene innbyrdes, men at skade nr. 4 – ECU motorstyreenhet – utgjør den bakenforliggende årsaken til de øvrige tre enkeltskadene. Dette blir i så fall en blanding av de to situasjonene nevnt ovenfor: Det er årsakssammenheng mellom feilen i motorstyreenheten og tre enkeltskader, samtidig som feilen i motorstyreenheten utgjør felles bakenforliggende årsak til disse tre enkeltskadene. Ut fra en slik skadeforklaring er det nærliggende å si at feil i motorstyreenheten gjør det påregnelig at det oppstår andre skader i motoren. Det er også klart at kravet til stedlig sammenheng er tilfredsstillt ved at skadene gjelder samme bilmotor. Kravet om tidsmessig sammenheng er også tilfredsstillt ved at motorhavariet skjedde 1.6.23. Disse forholdene tilsier at det dreier seg om ett forsikringstilfelle.

Foretaket har fremlagt følgende uttalelse:

Jeg kan ikke si hvordan skaden har oppstått.

Men dysa som er skadet (kun en) har nok en feil i dysa med de ventilene som skal sende retur slik at den gir for mye retur (kun 1 dyse) mest vanlig feil her er slitasje. Ingen andre dyser skade, så derfor intern feil i din.

Når det gjelder trykkbegrenser så har den en intern feil i seg, denne er målt til 5 volt ved start av bilen, så mister den spenning etter en liten stund. Så feil med noe med strøm og gjøre.

Høytrykkspumpe blir det nevnt har feilkode 000538. den sier følgende brennstoff ventil står åpen.

Dvs at det en defekt ventil inne i pumpen slik at den ikke klarer og bygge opp trykk.

Motor styreenheten er til for og lese trykk inn og trykk ut og styre dette.

Motor styreenheten har en interfeil (elfeil) slik at den kan da ikke lese feilmeldingene.

Motor styreenheten kan ikke bli skadet av noe av det andre som er beskrevet her da de har ingen på virking til den som kan på føre den skade.

Høytrykkspumpa har en defekt ventil (mekanisk del) kan ikke bli skade t av motorstyreenheten.

Dette pumpa ligger først i rekka som vist på bilde.

Så dyse og pumpe har mekaniske skader og de andre elektrisk feil.

Så her kan ikke se noen for sammenheng.

Nemnda forstår denne uttalelsen slik at det er interne feil inne i tre av delene som er skadet: dysen, trykkbegrenseren og høytrykkspumpen. Videre er det elfeil i motorstyreenheten slik at den ikke kan lese feilmeldingene, men denne enheten kan ikke bli skadet av de andre delene. Samtidig sier uttalelsen at "Jeg kan ikke si hvordan skaden har oppstått" og den kommenterer ikke om feilen i motorstyreenheten kan gi følgefeil i de øvrige delene utover at "Høytrykkspumpa har en defekt ventil (mekanisk del) kan ikke bli skade t av motorstyreenheten". Hva som ligger i den siste uttalelsen, er uklart for nemnda.

Nemnda mener under tvil det avgjørende her må være at skadene tilsynelatende oppsto i bilen samtidig og at det derfor fremstår som lite sannsynlig at det dreier seg om fire separate forsikringstilfeller.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Sikrede gis medhold.

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