

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-1277

16.12.2025

Fremtind Forsikring AS

Motorvogn

Motorhaveri – skaden på el-motor/stack – plutselig skade?

Sikrede meldte om motorskade på sin hydrogenbil under maskinskadedekningen. Verkstedet mistenkte intern korrosjon i stacken, men full inspeksjon ble ikke gjennomført da symptomer og feilkoder tydet på at stacken var ødelagt. Foretaket avslo kravet med henvisning til at skaden ikke hadde oppstått plutselig, men skyldtes korrosjon som var unntatt dekning. Sikrede påklaget avslaget og vedla ny uttalelse fra verkstedet som påpekte at full diagnose ikke var gjort, og at foretakets konklusjon om korrosjon var tatt uten kontakt med dem. Nemnda kom til at sikrede ikke hadde krav på erstatning, og viste til at det ikke var sannsynliggjort at det var inntruffet en skade (og ikke bare en feil) og heller ikke at en evt. skade hadde inntruffet plutselig.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for skade på motor.

Sikrede hadde toppkaskoforsikring på sin Hyundai Tucson 2015-modell, med følgende vilkår:

2.1.1 Maskinskade

Dekkes:

- Tilfeldig og plutselig mekanisk skade på motor, girkasse, drivverk og som påvirker bilens funksjon.
- Tilfeldig og plutselig skade på motorens og automatgirkassens elektroniske hovedstyreenhet og AdBlue system og som påvirker bilens funksjon.
- For ellbiler og hybridbiler dekkes i tillegg tilfeldig og plutselig skade på høyvoltbatteri, ladeenheten i bilen, ladekontakt og AC kompressor og som påvirker bilens funksjon.

Dekkes ikke

- ...
- som skyldes gradvis slitasje, korrosjon eller annen tæring

Sikrede oppdaget motorfeil på bilen 1.12.23 og meldte sak til foretaket 25.3.24. Sikrede forklarte i nettskademeldingen:

Bilen var ikke mulig å starte. Den ble senere transportert til verksted der de har hatt den til undersøkelse fram til idag. Det er en motorfeil om de anser er voldsomt dyrt å reparere.

Sikrede vedla takst fra verksted datert 23.4.24 der skaden var vurdert til kr 1 200 605.

Foretaket kontaktet verkstedet som i e-post til intern takstmann 3.5.24 opplyste:

... Mistenker innvending korrosjon/intern feil i stack.

I en oppfølgende e-post 6.5.24 opplyste verkstedet:

Svar fra tekniker

Det er ikke noe poeng eller vits i å bruke tid på å åpne stack for å se, da det er en 3 timers jobb og lite sannsynlig at vi får tatt noe ... dette da de cellene det er snakk om er vanskelige å få tatt bilder av. Symptomer og feilkoder bekrefter uansett av erfaring at stack er død. I tillegg til de andre feilene bilen har. Det finnes ei heller deler og oppdrive for å kunne reparere bilen så her er det ikke noe håp uansett hvordan man ser på det.

Foretaket avsto 7.5.24 sikredes krav om erstatning med henvisning til at skaden på el-motor/stack ikke hadde oppstått plutselig, men skyldtes korrosjon som var unntatt dekning.

Sikrede påklaget 20.6.24 avslaget og ba om et erstatningstilbud. Han opplyste i klagen at bilen (en hydrogenbasert Hyundai ix35) gjennomgikk 60 000 km-service 12.8.21 med registrerte feilkoder, men uten påvist hydrogenlekkasje. Ved feilsøking i desember 2023, ble de samme feilkodene registrert. Verkstedet kunne ikke fastslå årsaken til bilens manglende fremdrift, men nevnte korrosjon og andre mulige forklaringer. Sikrede anførte at korrosjonspåstanden var udokumentert, og at vilkårene for maskinskadedekning var oppfylt, ettersom motoren var defekt og reparasjonskostnadene oversteg bilens verdi.

Foretaket opprettholdt avslaget 25.6.24 med vesentlig samme begrunnelse som tidligere. Dette da klagen ikke inneholdt uttalelser fra biltekniske sakkyndige som kunne påvise en annen årsak til motorfeilen, dvs. en årsak som oppfylte vilkårene for forsikringserstatning. Tvert imot tydet opplysningene, inkludert feilkoder fra 2021, på at bilen hadde hatt et vedvarende problem over tid.

Sikrede påklaget avslaget til foretakets klageservice 5.8.24 og viste i klagen til en e-post mottatt fra verkstedet samme dag. Fra e-posten hitsettes:

Litt om våre undersøkelser fra da bilen ankom oss:

Bilen kom inn til oss med startproblem og startet ikke. Den hadde flere feilkoder på flere systemer og vi startet feilsøking ut i fra feilkodene bilen hadde.

Det var feil på blant annet en hydrogen blower (likestilles med en EGR ventil), feilkode på en drivstoffstyrings kontrollenhet, registrert hydrogen lekkasje og feilkode på en temperatur sensor i en den ene hydrogen tanken.

Prøvebyttet hydrogen sensor og da ble feilen på hydrogen lekkasje borte så det er en feil i selve hydrogen sensoren i motorrommet.

Prøvebyttet drivstoffstyrings kontrollenhet og da fikk vi start på bilen, men diverse feilkoder var fortsatt aktive. Bilen kunne kjøres noen meter men stoppet raskt og varsel for isolasjonsfeil dukket opp. Videre feilsøking og målinger avdekker ikke isolasjonsfeil ved målinger på bilen. Så det oppstår under kjøring/belastning noe vi da av erfaring flere ganger tidligere har avdekket internfeil i selve fuelcell stacken med akkurat samme symptomer. Vanskelig å bekrefte dette 100% med en gang.

Kort fortalt har da bilen flere feil tilstede. 3 feil som ikke er årsak til driftsstans:

- Hydrogen sensor i motorrom. Viser rød H2 lampe, men bil kan kjøres. (Høy kostnad for del.)
- Hydrogen blower intern feil. Denne må byttes på grunn av feilkode. (Høy kostnad uansett for ny del. Del kan ikke skaffes.)
- Internfeil i en trykksensor internt i en hydrogen tank. Hele tanken må byttes. Bilen kan kjøres selv om. Tankmåler kan oppleves ustabil på grunn av denne feilen. (Høy kostnad for del. Overstiger bilens verdi. Del kan ikke skaffes.)

2 feil som har forårsaket driftsstans:

- Internfeil i kontrollenhet for drivstoff styring. (Del er å skaffe fra Hyundai.)
- Interfeil i fuelcell stack. (Del kan ikke skaffes lenger og kostnaden for denne ville oversteget bilens verdi mange ganger)

For det første ble det ikke stilt en 100% fullstendig konklusjon i saken da vi av erfaring vet hva som har skjedd med bilen med tanke på de symptomer og feilkoder bilen hadde og andre undersøkelser vi har utført underveis. Skulle man bekrefte 100% hva som har skjedd krever dette endel mer arbeid i demontering, så vår oppdatering i saken var vel mer en forklaring på hva vi hadde funnet frem til nå og forventet egentlig et svar fra selskapet hva de ville videre.

Når vi meldte dette inn til selskapet så stilte de selv en konklusjon basert på korrosjon mistanken uten å konferere dette noe mer med oss. Det ble ikke stilt noen spørsmål videre fra selskapet sin side og det ble heller ikke informert hva som skjer videre enn at saken bare ble avslått.

Klageservice opprettholdt foretakets standpunkt 13.11.24.

Saken ble forelagt Finansklagenemnda 1.4.25.

Sikrede krever dekning for skaden under toppforsikringen. Foretaket avsto kravet med henvisning til at skadetaksten nevnte korrosjon blant flere feil, men har ikke vektlagt øvrige feilkoder for bilen. Sikrede har fått teknisk bistand fra Hyundais verksted, som klargjør hva skadetaksten faktisk beskriver, og viser at foretakets tolkning er feil. Foretaket begrunner avslaget med at maskinskader må meldes umiddelbart. Bilen har imidlertid vært i bruk og kjørt flere tusen kilometer fra 2021 til desember 2023 uten rapporterte problemer, og verkstedet har ikke dokumentert korrosjon som årsak. Det er derfor urimelig å forvente at sikrede skulle melde skade før motoren tydelig viste tegn til havari, særlig med tanke på den komplekse teknologien i hydrogenbiler.

Foretaket avviser ansvar og anfører at sikrede ikke har sannsynliggjort at skaden oppsto plutselig. Foretaket mener skaden skyldes korrosjon, og viser til at vilkårets unntak for «gradvis slitasje, korrosjon eller annen tæring» gjelder alle former for korrosjon, uavhengig av om den forekommer i fuelcell stack eller karosseri. Skaden anses derfor unntatt dekning når korrosjon anses som sannsynlig årsak.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om sikrede har krav på erstatning for skade på motor under maskinskadedekningen.

Sikrede har maskinskadedekning, som ifølge vilkårenes pkt. 2.1.1 dekker:

Tilfeldig og plutselig mekanisk skade på motor, girkasse, drivverk og som påvirker bilens funksjon.

Begrepet «skade» betyr en negativ fysisk innvirkning på den forsikrede gjenstand. En slik forståelse er nå stadfestet av Høyesterett i **HR-2024-2040-A** avsnitt 51:

Begrepet 'skade' betyr en negativ fysisk innvirkning på den forsikrede gjenstand. Skaden inntreffer når årsaken eller påvirkningen materialiserer seg i negative fysiske konsekvenser på gjenstandens materiale, overflate, konstruksjon eller struktur, se Bull og Wilhelmsens Forsikringsrett side 252. Denne forståelsen av skadebegrepet er innarbeidet i nemndspraksis, se Finansklagenemndas avgjørelser FinKN-2019-354, FinKN-2020-640 og FinKN-2024-424.

Sikrede viser til «2 feil som har forårsaket driftsstans»:

- Internfeil i kontrollenhet for drivstoff styring. (Del er å skaffe fra Hyundai.)
- Interfeil i fuelcell stack. (Del kan ikke skaffes lenger og kostnaden for denne ville oversteg bilens verdi mange ganger)»

Sikrede omtaler dette som «feil». En feil betyr at gjenstanden – her bilen – ikke fungerer, men en feil er ikke i seg selv en negativ fysisk innvirkning på bil eller motor. Nemnda kan derfor ikke se at det er dokumentert en slik fysisk skade.

Nemnda kan for øvrig heller ikke se at en mulig skade har inntruffet «plutselig».

Nemnda forstår de fremlagte rapporter slik at det ikke er foretatt fullstendig inspeksjon som kan fastslå verken årsaken til en evt. skade eller tidsforløpet for utviklingen av den. Det er derfor ikke sannsynliggjort verken at det faktisk er inntruffet en skade (og ikke bare en feil) og heller ikke at en evt. skade har inntruffet plutselig.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

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