

# RETNINGSLINJER FOR REPARASJON OG SKIFT AV BILGLASS



NORGES  
BILBRANSJEFORBUND  
[www.nbf.no](http://www.nbf.no)

BILGLASSBRANSJEN  
I NORGE



Finansnæringens  
Fellesorganisasjon

# INNHOOLD

**KAP 1:** FORSIKRINGSSKADER

**KAP 2:** SKADER I SYNSFELTET

**KAP 3:** SLAGSKADER

**KAP 4:** SLITASJE

**KAP 5:** RIPER

**KAP 6:** SIKKERHET

# FORORD

Utbetalingene fra forsikringsselskapene gjeldende bilglass har fordoblet seg de siste fem årene. I 2011 betalte forsikringsnæringen ut mer enn en milliard kroner i forbindelse med bilglass, og dersom denne utviklingen fortsetter kan både egenandel og forsikringspremier øke. Forsikringsnæringen har derfor gjennom FNO iverksatt et arbeid for å se nærmere på årsakene til denne utviklingen.

Gjennom det kartleggingsarbeidet som forsikringsnæringen har gjennomført, er det blitt avdekket forhold som normalt sett ikke skulle vært dekket via bilglassforsikringen. Disse forholdene kan tilskrives både verksteder og bilforhandlere, og man har i fellesskap erkjent at dette er en uakseptabel utvikling, samt at det er behov for en tydeliggjøring av retningslinjer og rutiner på området.

Derfor har forsikringsbransjen, bilbransjen og de ledende aktørene i glassbransjen i fellesskap utarbeidet retningslinjer for reparasjon og skift av bilglass, som presenteres i denne veiledningen. Arbeidsgruppen har konsentrert seg om front, side – og bak ruter. Panorama tak er ikke innbefattet i arbeidet.

Partene vil følge den videre utviklingen på området tett, og derigjennom sikre at vi i Norge også i fremtiden vil ha bilglass som en naturlig del av motorvognforsikringen.



# FORSIKRINGS- SKADER

## DEFINISJON

Forsikringselskapene dekker **bruddskader** på bilens glassruter. Det vil si at slitasjeriper dekkes ikke av forsikringen siden dette ikke ansees som en bruddskade.

Alle ruter må tilfredsstille kjøretøysforskriftene for at de skal dekkes av forsikringen. Det vil si at en glassrute som ikke er godkjent i henhold til kjøretøysforskriftene (på grunn av slitasje) dekkes **ikke** av forsikringen selv om den har en bruddskade.

## INNMELDING OG REGISTRERING AV SKADE

Forsikringselskapenes avtalepartnere kan utbedre skaden uten at de kontaktes først hvis de er brukere av DBS (Data Besiktigelses System). Forsikringstaker skal fylle ut en skademelding før skaden utbedres, den fås på verkstedet eller den kan – for noen forsikringselskaper – lastes ned fra hjemmesiden deres på internett. Denne skal være underskrevet av forsikringstaker eller fører av bilen på ulykkestidspunktet.

For valg og henvisning til verksted skal forsikringselskapene kontaktes.

Forsikringselskapene kan ikke garantere at reparasjon eller skift som ikke er utført hos en av våre avtalepartnere er utført på korrekt måte.

## REPARASJON/SKIFT AV BILGLASS

Hvis glassruten kan repareres slik at den er godkjent i henhold til kjøretøysforskriftene skal dette gjøres. Forsikringstaker kan ikke velge å skifte ruten hvis den kan repareres.

Verkstedet som skal utbedre skaden er ansvarlig for å velge riktig reparasjonsmetode. Under arbeid med en reparasjon, kan glassruten sprekke. Verkstedet kan ikke holdes ansvarlig for dette, og forsikringstaker må selv dekke egenandelen ved glassruteskiftet om ikke verkstedet har utvist uaktsomhet.

Hvis det benyttes et verksted som ikke er avtalepartner, dekkes det beløpet som er definert i forsikringsvilkårene. Overskytende beløp må selv dekkes av forsikringstaker, og verkstedet er selv ansvarlig for å opplyse om og kreve inn dette.

Ved steinsprutreparasjon hos en av forsikringselskapets avtalepartnere er det ingen egenandel for forsikringstaker hvis man har kasko eller delkasko.

## EGENANDEL, MERVERDIAVGIFT OG BONUS

Ved skift av bilglass må man betale en egenandel. Denne kan variere ut fra forsikringsdekning, og hvilket forsikringselskap man har. Egenandelen betales til verkstedet som har skiftet ruten.

Ved feil beregning av egenandel kan verkstedet eller forsikringselskapet kreve denne innbetalt i etterkant.

Forsikringselskapene har ikke fradrag for merverdiavgift. Derfor må næringslivskunder med biler som har merverdiavgiftsfradrag betale denne selv til verkstedet sammen med egenandelen.

Ved reparasjon av bilglass er det normalt ingen egenandel for forsikringstaker hvis man har kasko eller delkasko. Det er ikke bonustap ved glasskade.

# SKADER I SYNSFELTET

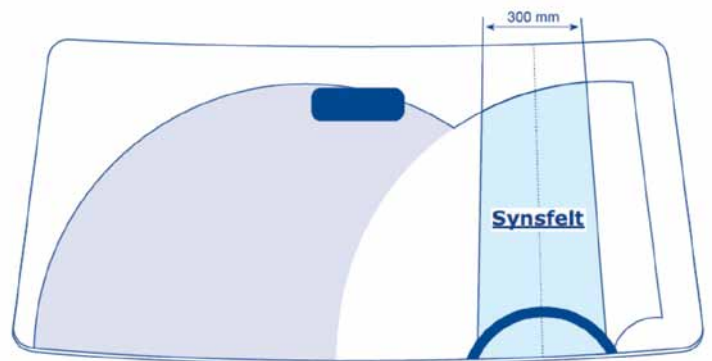
## DETTE SIER LOVEN

### Synsfeltet

- I synsfeltet skal det ikke forekomme skader med diameter over 10 mm.
- Etter eventuell reparasjon skal den «matte flekken» heller ikke ha en diameter på mer enn 10 mm.

### Øvrig ruteareal

- Utenfor synsfeltet godtas reparasjon av skader, sprekker og lignende, dersom de ikke har vesentlig betydning for sikt og sikkerhet.



## ANBEFALT PRAKSIS

- Reparasjon i synsfeltet anbefales *ikke* da det forringer den optiske kvaliteten i glasset, og kan representere en fare for trafikksikkerheten.
- Slagskader med sprekker som går ut til rutekanten, kan ikke repareres.
- Reparasjon anbefales ikke hvis det er to slagskader innenfor en diameter på 100 mm.

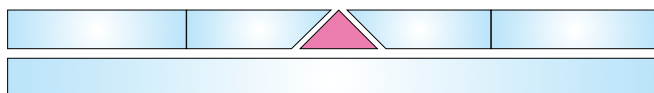
## REPARASJON KAN FORSØKES HVIS;

- Skaden er begrenset til det ytre glasset.
- Senter på treffpunktet er minst 3 cm fra kanten av glasset.
- Diameteren på treffpunktet er maks 1 cm.
- Skadens totale diameter er maks 6 cm.

■ Slagskader oppstår vanligvis som følge av steinsprut, dvs. at de skyldes stein som treffer frontruta med høy hastighet. Avhengig av steinens vekt og hastighet vil den forårsake et større eller mindre krater, med eller uten sprekker ut fra krateret.

På grunn av at frontruten består av et ytre og et indre glass, med en 0,76 mm plastfolie mellom lagene, vil det som regel bare oppstå skade i det ytre glasset. Dersom både ytre og indre glass får skade kan ikke frontruten repareres, men må skiftes. Steinsprutskader som ikke utbedres vil ofte medføre at ruten sprekker.

Når det oppstår slagskader i frontruten, vil reparasjon så raskt som mulig etter at skaden har oppstått, gi det beste resultatet. Ved reparasjon er det alltid en risiko for at ruten sprekker, men etter utbedring har ruten praktisk talt samme styrke som før skaden oppsto. Ved reparasjon av slagskader vil skaden bli mindre synlig, men man kan alltid se at det har vært en skade i glasset. Vi anbefaler derfor ikke reparasjon i felt rett foran fører (synsfeltet).



*Skjematisk fremstilling (tverrsnitt) av skade i laminert frontrute. Dersom begge lagene er skadet, kan ikke ruten repareres!*

◀◀ SLAGSKADER OPP-  
STÅR VANLIGVIS  
SOM FØLGE AV ▶▶  
STEINSPRUT.

3  
SLAGSKADER





# 4 SLITASJE

Overflaten på frontruter slites av svevestøv og sandpartikler i luften. Slitasjen akselereres med økende kjørehastighet, og større trafikk-tetthet. Slitasjen består etter hvert av utallige mikroskopiske «sår» som skaper lysspredning gjennom ruta.

Lysspredningen nedsetter den optiske kvaliteten i glasset, og reduserer etter hvert sikt gjennom frontruta som gir vanskelige synsforhold. Dette merkes best i mørke/regn, og er en betydelig ulykkesrisiko. Simulatorforsøk gjennomført av Väg- och Trafikinstitutet i Sverige (VTI rapport 657-2009) viser at førerens reaksjonsmønster påvirkes negativt av frontruter som er brukt i 150.000 kilometer.

Vurdering av rutens tilstand kan i mange sammenhenger være vanskelig. En anerkjent metode for visuell besiktigelse er å betrakte frontruten fra fører sete og opp mot en lyskilde – for eksempel et lysarmatur. Jo mindre vinkel det er mellom frontruta og horisontalplanet, jo mindre slitasje tåler ruta før den optiske kvaliteten nedsettes til et ikke akseptabelt nivå.

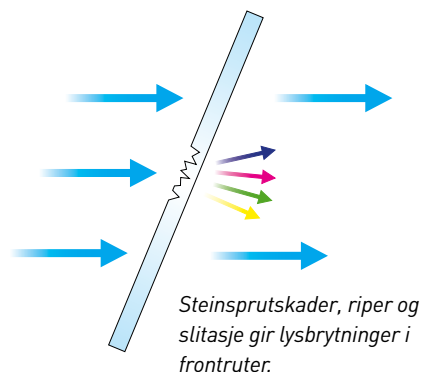
# 5 RIPER

Riper kan oppstå når sand og støv har festet seg til gummien i vinduspusserbladene, ved nedslitte viskerblader eller ved fjerning av is og rim på ruta med harde redskaper.

Ved sliping av frontruten vil glasstykkelsen i området som slipes bli redusert. Dette vil medføre at den optiske kvaliteten forringes og man får en forvrengning av synsbildet. Sliping av frontruter bør derfor frarådes.

Polering gir en blankere overflate, men fjerner ikke ripene. Polering må regnes som kosmetisk, men den optiske kvaliteten på glasset forbedres ikke, snarere tvert i mot.

Riper medfører at man får lysspredning gjennom ruta slik at den optiske kvaliteten forringes. Dette er særlig merkbart i motlys med lav sol og under mørkekjøring.





# SIKKERHET

■ Bilens glass er en viktig del av det selv bærende karosseriet, og må monteres korrekt, fagmessig og i henhold til bilprodusentenes retningslinjer for å opprettholde bilens aktive- og passive sikkerhet.

Frontruten fungerer blant annet som en «vegg» for kollisjonsputene. Skader som reduserer denne viktige funksjonen, medfører en alvorlig sikkerhetsrisiko for fører og passasjer.

Dårlig innfesting av limt frontrute kan skyldes bruk av feil limtype, manglende eller feil bruk av tilhørende kjemikalier eller mangelfull opplæring og kunnskap i faget. Limte frontruter som har mangelfull innfesting til karosseriet må demonteres og monteres på nytt av kompetent fagpersonell.



## RETNINGSLINJER FOR REPARASJON OG SKIFT AV BILGLASS

Denne veiledningen er i fellesskap utarbeidet av forsikringsbransjen, bilbransjen og de ledende aktørene i glassbransjen. Partene mener det er behov for en tydeliggjøring av retningslinjer og rutiner tilknyttet reparasjon og skift av bilglass, og veiledningen er ment å være et bidrag til dette.

### BESTILLING

Veiledningen kan bestilles av Norges Bilbransjeforbund, enten via [www.nbf.no](http://www.nbf.no) eller ved å ringe 22 54 21 00.

### ØVRIG KONTAKTINFORMASJON

Finansnæringens Fellesorganisasjon (FNO), tlf. 23 28 42 00

«Bilglassbransjen i Norge» v/Riis Bilglass, tlf. 09009 og Hurtigruta Carglass, tlf. 09500