

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN-2019-867

11.11.2019

Codan Forsikring

Motorvogn

Påtent motorvogn – ikke opplyst om modifisert motor ved avtaleinngåelse/fornyelse – uriktige eller ufullstendige opplysninger under skadeoppgjøret? – ulovlig interesse? – fal. §§ 4-1, 4-2, 4-3, 4-6, 4-7, 4-9, 4-14, 8-1 fjerde og femte ledd.

Sikredes bil ble påtent idet den stod parkert utenfor et bilverksted. Sikrede opplyste i politiavhør at motoren var trimmet. Dette hadde han ikke opplyst til selskapet ved avtaleinngåelsen/fornyelsen. Selskapets sakkyndige rapport konkluderte blant annet med at det var foretatt softwareendringer på en slik måte at de kunne skade deler av motorkonstruksjonen. Selskapet avslo erstatning blant annet under henvisning til at sikrede hadde utvist svik ved tegning/fornyelse ved å ikke opplyse om inngrepet i motoren, og at sikrede hadde gitt uriktige eller ufullstendige opplysninger under skadeoppgjøret. Selskapet viste blant annet at rapporten viste til at det var gjort en softwareendring kort tid før brannen. Sikrede anførte at selskapet hadde reklamert for sent og derfor tapt sine innsigelser, jf. fal. § 4-14. Videre mente sikrede at selskapet hadde misforstått rapporten. Nemnda kom til at saken måtte avvises av bevismessige hensyn.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning etter brann i motorvogn, og spørsmålet om selskapet er fri for ansvar og kan si opp forsikringsavtalen pga. svikaktig brudd på opplysningsplikten ved avtaleinngåelsen/fornyelse, jf. fal. §§ 4-1–4-3, eller uriktige opplysninger ved skadeoppgjøret, jf. forsikringsavtaleloven (fal.) § 8-1, fjerde og femte ledd.

Sikrede meldte om brann i den forsikrede bilen til selskapet. I skademeldingen datert 18.1.18 er det opplyst at bilen ble parkert av "eier" kl. 07.00 den 31.12.17. Brannen ble oppdaget av forbipasserende den 8.1.19 ca. kl. 04.10.

På spørsmål om bilen er forsøkt solgt de siste seks månedene, er det svart "nei". Sikrede har krysset av for "nei" på spørsmål om det var kjente feil/mangler på girkasse/drivverk som ikke var utbedret før skaden. På spørsmål om det var kjente feil/mangler ved motoren som ikke var utbedret før skaden, har sikrede krysset av for "ja" og skrevet "glødeplugg og glødeveke skulle byttes". Det er krysset av på "nei" på spørsmål om det er utført større reparasjoner nylig.

Sikrede jobber som vakter og var på jobb da brannen fant sted. Sikrede ble informert om brannen ca. kl. 06.30 av politiets operasjonssentral. I politiavhør den 11.1.18 har sikrede forklart blant annet følgende:

(...)

Mistenkte kjøpte bilen som brant, en BMW530D med 3 liters motor 31.10. 2014. Det er en diesebil. Det er en 2010 modell. Den er ombygd til M-sport, og er påkostet mye. Den har 550 eksos, det er også ekstrastyr. Mistenkte regner med at bilen nesten har like mye verdi i ekstrastyr som i verdien på bilen slik den er som standard ny.. Bilen har regnr X. Han kjøpte den for 565 000kr. Bare dekk og felger på den koster 40 000 på

sommerhula, det er 20 toms felger. Motor var på 245 hk. Mistenkte vet ikke om det var gjort noe med motoren, han har ikke gjort noe med motoren i alle fall. Han har ikke chippet, tunet den eller endret ytelse på den mens han har hatt den i sin eie. Han tror ikke det er gjort noen ting ekstra med motoren, og begrunner det med at den gikk slik en sånn bil skulle. Det er en dyr og spesiell bil, den er for entusiaster.

Det er en av de bedre biler han har hatt, den hadde masse utstyr, og den var veldig god å kjøre.

Mistenkte forteller at han har tenkt på å kvitte seg med bilen lenge. Han hadde nå bestilt og betalt glødeplugg og gløderreele. Bilen skulle også ha en service, han har ikke bestilt service enda- han hadde tenkt å ta det på A.T etter at bilen var ferdig på K.B. Den skulle også på EU kontroll der. Det var derfor den sto parkert der den gjorde.

Han har kjøpt deler selv og så var det K.B/L.B som skulle skifte disse tingene. I tillegg skulle de lakkere en skade på plastlista på sideskjørtet på passasjersida. Han hadde ikke avtalt om lakkinga enda, men hadde tenkt til å snakke med dem om dette denne uka.

Han fikk hjelp av sin fetter M.O. , med å legge ut bilen på Finn.no. Den ble første gang lagt ut for salg i mai/juni i 2017, men så hadde han en vilt påkjørsel og bilen ble reparert for 66.000 kroner, han brukte 4000 kr i egenandel på dette. Forsikringsselskapet hans er KODAN. I denne forbindelse var bilen også på BMW i T. for å nullstille/ kode om all elektronikken og alle feilkoder som kom opp i forbindelse med vilt påkjørselen. Bilen har aktivt panser, og da blir det store skader på bilen, og mindre skader på det man kjører på.

Mistenkte hadde flere interessenter på bilen før vilt påkjørselen, men siden han hadde flere biler til reparasjon på K.B ble ikke salget på BMW en prioritert etter dette, da han brukte bilen selv. Prisen han la ut bilen på Finn var ca 390 000kr. BMW en var ferdig på reparasjon i sept/okt 2017.

(...)

Kriminalteknisk avdeling, Seksjon for brann og kjemi, fortok den 15.2.18 undersøkelser av blant annet deler av bilens sittepute, gulvmatte og antatte rester av en sort bensinkanne, hvilket viste at disse inneholdt etter all sannsynlighet bensin. Politiet foretok også DNA- og fingeravtrykkundersøkelse av det man antok var rester av en sort bensinkanne. Konklusjon var imidlertid at materiale var for nedsotet og brent slik at det var uegnet for en DNA-analyse.

Selskapets utreder gjennomførte en samtale med sikrede den 7.2.18. Av referatet fra samtalen fremgår det at sikrede blant annet opplyste om følgende:

Forsikringstaker ble bedt om å redegjøre for årsaken til at bilen sto parkert der den gjorde. Forsikringstaker opplyste at han skulle bytte glødeplugg og relé. Det var deler han selv hadde kjøpt inn. Forsikringstaker har tidligere hatt en skade på bilen i forbindelse med påkjørsel av rådyr. I forbindelse med reparasjonen av denne skaden, måtte bilen til BMW i T. for å få tilbakestillt feilmeldinger som kom som en følge av nevnte skade. Det kom også der frem at glødepluggene var dårlige. Dette merket han også ved at det kunne være problemer med å starte bilen når det var kaldt. Innkjøpet av delene ble gjort på Black Friday, så de har han liggende hvis det er ønskelig å se disse.

Det fremkommer at han skulle ha den på service og EU – kontroll hos A.T, men at det ikke var bestilt enda. På spørsmål om hvorfor han ikke bare gjorde alt på A.T, siden han åpenbart tidligere har gjort flere jobber på bilen der jfr. dokumentasjon sendt politiet, forklarer forsikringstaker at det handler om pris. Det er dyrere på A.T, i tillegg til at de ikke gjør utskiftninger av denne typen med deler kjøpt inn av kunden. Det gjør de på K.B.

(...)

Forsikringstaker opplyste videre at han parkerte bilen utenfor verkstedet på morgningen om nyttårsaften. Han har vært i dialog med dem før jul angående bytte av glødeplugg, men det var ikke avtalt noe konkret om når det skulle gjøres. Etter den forrige reparasjonen etter rådyrpåkjørselen, lå det fortsatt en nøkkel til bilen inne på verkstedet.

(...)

Forsikringstaker opplyser videre at K.B verkstedet uansett ikke er i ordinær drift, siden de har mistet godkjenningen. Han mener det har vært en form for inspeksjon der, som medførte at de måtte gjøre tiltak for å bli godkjent igjen.

(...)

På spørsmål om bilen var i kjørbær stand da han parkerte bilen der den 31.12.17, sier forsikringstaker at den var det. Det eneste var at den var tung å starte når det var kaldt. Forsikringstaker opplyste videre at han snakke med dem på verkstedet fredagen før brannen. Det ble heller ikke gjort noen konkret avtale, bare at de skulle se på bilen, og at forsikringstaker skulle stikke innom med glødepluggene når det ble aktuelt å ta jobben. Det var også snakk om en firmabil som de hadde oppretting på. Problemene med oppstart gav seg utslag i at bilen ristet litt før den startet når det var kaldt.

(...)

Selskapets utreder fikk avlest bilens to nøkler hos B. AS den 7.2.18. Avlesingen ga ifølge utreders rapport følgende informasjon:

Nøkkel nr. 1 – Nøkkelen som forsikringstaker (sikrede), leverte ut til rapportskriver som den nøkkelen han siste brukte da bilen ble parkert: Kilometerstand 118 831.

Nøkkel sist benyttet 1.1.18 kl. 0655.

Eneste registrerte feilmelding er lavt lufttrykk i høyre fremre dekk.

Fullstendig utskrift mottatt.

Nøkkel nr. 2 – Nøkkel hentet ut fra K.B A/S:

Kilometerstand 108 064

Nøkkel sist benyttet 19.8.17 kl. 2013

Feilmelding om "filbytteadvarsel" og "fotgjengarskydd".

Fullstendig utskrift mottatt.

Jeg fikk også utskrift fra det som er skrevet etter at B. hadde bilen inne til kontroll etter reparasjonen fra rådyrpåkjørrel. Fakturadato er 24.8.17.

På denne feilrettingen fremkommer det at alle feilmeldingene etter reparasjonen har blitt rettet og funnet i orden. Unntaket er feil på gløding, der det er bemerket at motoren fuser noe ved oppstart av kald motor.

Sikrede var til nytt politiavhør den 27.2.18. Det fremgår av politidokumentene at sikrede fremdeles står for den forklaringen han gav den 11.1.18, men at han gir noen justeringer:

Siktete forklarer at han hadde en oppgradering av styreenheten på bilen i P. i mai 2015, da var jo således bilen i hans eie. Bilen ble omprogrammert i styreenheten fra opprinnelig 245 hk til 285-290 hk. EGR ventilen ble også rensert ved dette tilfellet. Firmaet som gjorde dette heter O.P (adresse). Han husker ikke hva han betalte for dette. Det er vanlig at en slik oppgradering koster ca 3000-5000 kr. Han betalte med kort mener han å huske. Det er mulig å få ut i alle fall 330 hk på denne modellen, men det var ikke gjort på hans bil. Det ble ikke noe galt med motoren etter dette. Alt virket som det skulle.

(...)

Bilens DDE (motorstyreenhet), IBS (strømanalyseenhet) og rester av en plastboks ble sendt til S. for analyse. S. konkluderer i sin rapport av 6.3.18 med følgende:

5.1 Kjøretøyet har ingen lagrede feil i innsendte enheter.

5.2 Motorstyreenhet har vært åpnet tidligere.

5.3 Kjøretøyets originale software er endret utover fabrikkens spesifikasjoner.

5.4 Softwareendringene er gjort på en slik måte at de kan skade deler av motorkonstruksjonen.

5.5 Softwareendringene er gjort på en slik måte at de vil tillate økning av kjøretøyets eksos temperatur utover fabrikkens spesifikasjoner.

Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut (DBI) foretok en undersøkelse av den utbrente bilen den 23.1.18. Rapporten fra undersøkelsen forelå den 19.3.18 og konkluderte med følgende:

Ud fra undersøkelsen kunne det udelukkes, at branden var opstået som følge af en elektrisk, mekanisk eller teknisk fejl i bilen.

Se sammenfatning for videre årsag.

Av sammenfatningen i pkt. 7.1 i rapporten følger det:

Ud fra brandsporene i bilen, hvor de kraftigste var i den forreste del af kabinen, samt at der ikke fandtes tekniske, mekaniske eller elektriske fejl, der kunne have været årsag til brandens opståen, sammenholdt med at bilen havde været parkeret lang tid forud for branden, kan det udelukkes, at en varm motordel/udstødningsdel havde været årsag til brandens opståen og at der efter fjernelse af de øverste brandlag i bunden af bilen kom kraftig lugt fra benzin, sammenholdt med ovennævnte, indikerer, at branden i bilen med stor sandsynlighed er påsat med brandbar væske.

Sekretariatet forstår det slik at selskapets utreder kontaktet DBI den 23.3.18. Av notatet fra samtalen fremgår det:

Han ønsker ikke å endre rapporten til DBI, da dette var slik bilen fremstod ved undersøkelsen. Han har vurdert opplysningene fra S. og disse kan være med på å forklare hendelsesforløpet til brannen.

Normalt vil en endring av motoreffekten på bilen fremkomme ved feil på motorrenheten som kan leses ut fra motorstyreenheten. En har i dette tilfellet gått inn i hovedstyreenheten og foretatt justeringene. Ved softwareendringene kan dette ha overstyrt normale feilinnstillinger. I dette tilfelle er motoreffekten stilt så høyt som mulig, samt at temperaturen på eksosgassen er satt ut av spill.

Etter både S.s vurdering og DB Is vurdering vil det under testing av motoren føre til unormale høye temperaturer i katalysatoren og i partikkelfiltret. Temperaturen vil mest sannsynlig føre til at partikkelfiltret vil bli antent av den høye temperaturen. Det er derfor fullt mulig at under testing av bilen kan filtret har blitt antent eller skadet. Ved at bilen bare er kjørt 14,34 km etter at endringen ble utført og har en drifts tid på 53,48 minutter er det sannsynlig at nevnte feil/antennelse kan ha oppstått.

Det kan ikke utelukkes at etter testing av motoren har man tent på bilen i den hensikt å skjule sporene etter softwareendringene.

Sikrede var til nytt avhør hos politiet den 9.5.18 hvor han ble bedt om å kommentere rapportene innhentet under utredningen:

Siktede mener at det er en del feil og mangler i rapportene som ikke er logiske.

Dpf generering betyr diesel partikkel filter generering. Partikkelfilteret samler opp partikler. Når dettet filteret er fullt så skjer det en regenerering. Det skjer ved at enten det blir tilført mer drivstoff slik at temp på avgassene øker- og da forbrenner partiklene, slik at filteret blir reint igjen. Det er også andre måter en regenerering kan foregå på- ut fra type bil mener siktede.

Fra dok 31.

Motorstyreenheten har vært åpnet tidligere

Siktede sier at dette ble gjort i 2015. Dette har han forklart seg om tidligere. O.P i P. var det firmaet som gjorde dette. Siktede husker at motorstyreenheten ble åpnet og at de merkene som er på bildet i dok 32 side 3 ble gjort da. Det ble satt noe bort på de punktene som laget spor. Bilen ble chippet da. Det var feilkoder etter dette, men de ble slettet av O.P før han fikk bilen tilbake.

Kjøretøyets originale software er endret utover fabrikkens spesifikasjoner.

Det var det som skjedde i 2015. Han har forklart seg om dette

Softwareendringene er gjort på en slik måte at de kan skade deler av motorkonstruksjonen.

Dette mener siktede at er feil. Han mener at O.P er et godt kjent sted for å tjene/chippe bilen- og det ble kun ble tatt ut 290 hk av bilen. Programvaren er hentet fra O.T i Tyskland. Det er "TUE" godkjent. "TUE er et godkjenningorgan i Tyskland, slik som for eksempel Veritas er i Norge.

Dette er helt vanlig- mange med BMWer gjør dette. Det er også mulig å sette inn en ny styreehet med 285-290 hk som BMW går god for. Siktede mener at på grunn av at det er godkjent i Tyskland der BMW er laget, så vil det ikke være skadelig på bilen. Det vil føre til mer slitasje, men ikke skade slik han har lest seg opp på dette i alle fall.

Softwareendringene er gjort på en slik måte at de vil tillate økning av kjøretøyets eksos temperatur utover fabrikkens spesifikasjoner.

Siktede mener at dette nok kan stemme. Øker du effekten vil jo temperaturen øke, ja dette er logisk.

Motoreffekten er satt så høyt som mulig samt at temperaturen på eksosgassen er satt ut av spill. Temperaturen vil mest sannsynlig føre til at partikkelfilteret vil bli antent av den høye temperaturen. Nei, dette er han ikke enig i. Han har chippet /tjuntet bilen i 2015, og det har ikke vært problemer med dette etter dette. Det er ikke tatt ut max effekt av hans bil, så han kan ikke skjønne at det skal kunne skje.

Bilen er kjørt 14,34 km etter at endringen ble utført og har en driftstid på 53,48 minutter.

Siktede har ikke gjort noen endringer på bilen hva angår ytelse etter chippingen i 2015. Han tenker at det som utreder forstår med: Bilen er kjørt 14,34 km etter at endringen ble utført og har en driftstid på 53,48 minutter

Er at det har skjedd en Dpf generering. Dette betyr diesel partikkel filter generering. Partikkelfilteret samler opp partikler. Når dette filteret er fullt så skjer det en regenerering. Det skjer ved at enten det blir tilført mer drivstoff slik at temp på avgassene øker- og da forbrenner partiklene, slik at filteret blir reint igjen.

Siktede viser til S. sin rapport punkt 4.14, der det står skrevet: Kjøretøyet har kjørt 14,34 km siden siste ferdige DPF regenerering. Det er lagret at dette er 56 minutter 48 sekunder siden. Du må se dette punktet sammen med 4.13.

Siktede sier at de minuttene og den strekningen han kjørte etter den siste regenereringen må ha vært at han kjørte hjemmefra opp til L. på selvvasken og vasket bilen og så kjørte han hjem. Noe seinere, han tror det var en annen dag kjørte han bilen ned på K.B.

Advokat S. og siktede mener at utreder i dok 31 har laget et feilaktig sammendrag av rapportene fra S. og DBI. De mener at han tar trukket konklusjoner som han ikke har dekning for.

Selskapet besluttet den 29.6.18 å avslå erstatning og si opp forsikringsavtalen. Selskapet viste til at det var utvist svik ved tegning, jf. fal. §§ 4-2, jf. § 4-1. Subsidiært viste selskapet til at erstatningen ville falle bort som følge av at sikrede ikke hadde opplyst om chippingen, i strid med pkt. 1.1.F i forsikringsbeviset, og fal. §§ 4-6 og 4-7. Selskapet anførte videre at forsikringsavtalen uansett var ugyldig etter NL 5-1-2 da bilen representerer en ulovlig interesse. Selskapet anførte også at det var fri for ansvar som følge av at sikrede hadde gitt uriktige opplysninger under skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd, og at forsikringstilfellet var forsettlig fremkalt, jf. fal. § 4-9. Selskapet viste til følgende i avslaget:

Vi har fått opplyst fra P.E AS som har foretatt analyse av motoroljen at jernnivået viser seg å være høy. Jern kan komme fra sylinderforinger. Selskapet vil foreta ytterligere undersøkelser av motor, katalysator og partikkelfilter og videre tar vi forbehold om ytterligere anførsler og bevis.

I den sammenheng forbeholder vi oss også retten til å tilbakekreve de kostnader vi har hatt i anledning saken. Vi vil i så tilfelle komme nærmere tilbake til beløpets størrelse.

Avslaget ble påklaget den 17.9.18. Selskapet opprettholdt sitt standpunkt etter en ny vurdering av selskapets interne klageorgan den 26.2.19.

Selskapet anmodet politiet om etterforskning av antatt forsikringsbedrageri, jf. strl. §§ 375 og 376, den 27.8.18. Selskapet ba også om at dets borgerlige rettskrav ble tatt med i en eventuell straffesak, jf. strpl. § 3, nr. 4, totalt kr 169 637,75. Politiet henla saken grunnet bevisets stilling den 19.12.18.

Sikrede krever dekning for skadene på bilen og anfører at selskapet ikke har reklamert "uten ugrunnet opphold", jf. fal. § 4-14. Sikrede opplyste at bilen var chippet i politiavhør den 27.2.18, og selskapet må ved mottaket av dette avhøret anses for å ha en "kvalifisert mistanke" til at sikrede svikaktig har brutt informasjonsplikten ved tegning, jf. fal. § 4-2, jf. § 4-1. Selskapet må i alle tilfeller hatt kvalifisert mistanke ved rapporten fra S. som forelå den 14.3.18. Avslaget er først gitt den 29.6.18. Dette er ikke "uten ugrunnet opphold", og selskapet er derfor ikke fri for ansvar

selv om sikrede svikaktig skulle ha brutt informasjonsplikten. Av samme grunn har selskapet også tapt sin rett til å gjøre gjeldende misligholdsbeføyelser etter §§ 4-6 og 4-7.

Selskapet har også reklamert for sent for å kunne påberope seg ansvarsfrihet eller fal. § 4-9 og § 8-1 fjerde ledd. Dessuten bygger selskapets argumentasjon på den forutsetning at sikredes bil var ødelagt etter softwareendringen som ble foretatt 14.34 kilometer kjørelengde før brannen. Det ble ikke foretatt noen softwareendring rett i forkant av brannen, men en DPF regenerering, som er en automatisk prosess ved at temperaturen i dieselpartikkelfilteret økes slik at partikler som er samlet opp brenner opp, og filteret renses. Når S. anmerker at det er gjennomført en DPF-regenerering har dette med andre ord ingenting å gjøre med en softwareendring eller en økning av effekten i motoren. Bilen hadde ingen feilkoder som den opplagt ville ha hatt dersom bilen var skadet i forbindelse med testing.

Selskapet har dessuten ikke sannsynliggjort at bilen utgjør en ulovlig interesse, og kravet kan derfor ikke avslås på dette grunnlag.

Selskapet avviser ansvar og sier opp forsikringsavtalen og anfører at sikrede svikaktig brøt informasjonsplikten ved avtaleinngåelsen eller fornyelsen, jf. fal. §§ 4-1–4-3. Sikrede har bevisst unnlatt å opplyse om at bilen har blitt chippet. Selskapet ville ikke ha forsikret bilen om det fikk disse opplysningene.

Subsidiært anfører selskapet at erstatningen må falle bort som følge av chippingen, jf. §§ 4-6 og 4-7, og pkt. 1.1 f i forsikringsbeviset.

Atter subsidiært anfører selskapet at forsikringsavtalen er ugyldig etter NL 5-1-2, fordi bilen representerer en ulovlig interesse etter at den ble chippet på ureglementert måte.

Atter atter subsidiært anfører selskapet at det er fri for ansvar som følge av at sikrede forsettlig har fremkalt forsikringstilfellet, jf. fal. § 4-9 og gitt uriktige opplysninger under skadeoppgjøret, jf. fal. § 8-1 fjerde ledd. Det ble gjort endringer med tanke på bilens effekt så sent som 14,34 kilometer kjørelengde før brannen. Selskapet fester ikke lit til sikredes forklaring om at de eneste manglene ved bilen var at det måtte skiftes glødeplugger. Selskapet mistenker dessuten at sikrede står bak brannen, og forbeholder seg retten til å komme med ytterligere anførsler og bevis.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet er fri for ansvar etter brannen pga.

1. svikaktig brudd på opplysningsplikten ved avtaleinngåelsen eller fornyelsen,
2. uriktige eller ufullstendige opplysninger under skadeoppgjøret,
3. ulovlig interesse hvoretter avtalen er ugyldig,

evt. om selskapets ansvar kan reduseres eller falle bort etter fal. §§ 4-6 og 4-7.

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 FinKN-2018-077.

Saken reiser en rekke bevismessige problemer som bør belyses med muntlige forklaringer under en hovedforhandling. Spørsmålet om reklamasjonsfristen er overholdt henger så nær sammen med de øvrige spørsmålene at nemnda heller ikke finner det hensiktsmessig å ta stilling til dette.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Saken avvises.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Lars Enger Barnholdt (selskapsrepresentant), Terje Løyning (selskapsrepresentant), Hege Sundby (forbrukerrepresentant) og Gyrid Giæver (forbrukerrepresentant).