

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-697

26.6.2025

If Skadeforsikring NUF

Motorvogn

Skade på bilbatteri – tilfeldig, plutselig ytre hendelse? – fal. § 8-5.

Sikredes bil stanset 7.4.24, og skaden ble meldt til foretaket 24.11.24. Sikrede opplyste at et hull i batterikassen hadde gjort det mulig for fukt å trenge inn og over tid skade fremdriftsbatteriet. Skadeårsak og skadevolder var uklare, men V vurderte at skaden trolig oppsto ved bruk av spett under demontering av batteriet i april 2024, da bilen var til undersøkelse hos Tesla. Foretaket viste til en tidligere skade meldt i 2021 og avviste kravet som foreldet, jf. fal. § 8-5 første ledd. Det ble også påpekt at sikrede ikke hadde dokumentert når eller hvordan skaden oppsto. Ifølge foretaket forelå det verken dokumentasjon på et forsikringstilfelle eller tegn til ytre påvirkning. Foretakets takstmann konkluderte med at skaden skyldtes langvarig fuktpåvirkning, og at den derfor ikke kunne ha oppstått i april 2024. Nemnda kom til at kravet var tidsnok meldt, og at hullet i batteripakken var en dekningsmessig skade. Videre kom til nemnda at foretaket også var ansvarlig for den etterfølgende fuktskaden. Nemndas flertall kom til at foretaket var ansvarlig for sikredes utgifter til advokat etter et objektivt ansvarsgrunnlag.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: totalt ca. kr 132 836

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for defekt bilbatteri under kaskoforsikring.

Sikredes 2013-modell Tesla er forsikret med kaskoforsikring, som ifølge pkt. 5.1.4.5 dekker «skade på motorvognen oppstått ved sammenstøt, utforkjøring, velting, feilfylling eller annen tilfeldig, plutselig ytre hendelse».

Sikrede meldte 24.11.24 til foretaket at kjøretøyet stoppet 7.4.24. Nettskademeldingen gir følgende forklaring:

Beskrivelse av årsak og hendelsesforløp:

Framdriftsbatteri er ødelagt pga kraftig ytre slag. Kostnad 190.000,- som er lik/høyere enn verdien på bilen. Slikt hærverk kan kun ha skjedd med gaffeltrukk under montasje/ service/ installasjon. Slikt hærverk kan kun ha skjedd på verksted som tar ut/ setter inn batteri. Min kasko forsikring dekke forsettelig eller uforsettelig hærverk påført bil, uavhengig av om jeg kan dokumentere hvem som har gjort det.

Gi en beskrivelse av skadene på eget kjøretøy så godt du kan:

Hull på oversiden av batterikassen. Hull i batterikassen betyr at fukt over tid har kommet inn på batteriene. Batteriene er derfor blitt ødelagt. Hull er skapt av kraftig ytre slag/ hærverk. Jeg kan ikke påvise hvem som har utført slikt hærverk, annet enn peke på Tesla under montasje & service gjennom alle år siden leveranse, eller ... [A] gjennom reparasjon i 2021. Mitt inntrykk er at hverken Tesla eller ... [A] vil innrømme noe ansvar for hærverk. Det er også lett å forestille seg at en medarbeider som har skadet batteriet med truck, kan bli fristet til ikke å rapportere det internt, hvis kulturen på vedkommendes arbeidssted ikke fremmer rapportering av slike hendelser. Der er lett å skjule en slik slagskade, da batteriet plasseres skjult og utilgjengelig for eier innelukket, på oversiden av batterikassen

Sikrede opplyste 14.4.25 at skaden skyldtes et kraftig ytre slag under bilen og fremla 21.4.25 ny informasjon om at skaden befant seg på oversiden av batteripakken, som også ble skadet i en tidligere hendelse i 2021. Bilen ble i samsvar med foretakets henvisning reparert etter denne hendelsen, men sikrede var usikker på om verkstedet da demonterte batteriet, og om skaden på batteriets armering kunne ha oppstått i den forbindelse. Sikrede mente skaden enten måtte ha oppstått ved uhellet i 2021, under service hos A etter hendelsen, eller i forbindelse med batteribytte hos Tesla i april 2024. Skaden skyldes uansett en kraftig ytre påvirkning som foretaket måtte være ansvarlig for.

Saken ble brakt inn til Finansklagenemnda 11.11.24.

Foretakets fagansvarlig uttalte følgende 21.11.24:

Skaden ble innmeldt da bilen stoppet under kjøring.

Ved undersøkelse av bilen ble det avdekket hull i bilens hovedbatteri, hvilket har medført isolasjonsfeil i batteriet. Det blir da antatt at bilen har kjørt på noe eller i et hull i veien.

Bilder mottatt fra verkstedet viser at hovedbatteriets underside er uskadet, ingen tegn til ytre påvirkning noen steder. Hullets plassering er på oversiden av hovedbatteriet, opp mot karosseriet. Bilens hovedbatteri er montert direkte til karosseriet men kraftige bolter, hvilket gjør at det ikke vil være bevegelser mellom batteri og karosseri.

Ved undersøkelse av bilens karosseri er det ikke avdekket skader eller tegn til berøring mellom oversiden av hovedbatteriet og bilens karosseri annet enn ved de originale monteringspunktene. Hullet i hovedbatteriet har utvilsomt vært der en god stund. Dette begrunnes med at overflaten har en jevnt lag med skitt, og det rustdannelser langs kanten av hullet.

Hullet i hovedbatteriet har nok oppstått ved en ytre påvirkning, men det framstår som umulig at hullet har oppstått under kjøring så lenge hovedbatteriet har vært montert til bilen.

Sikrede har fremlagt følgende teknisk vurdering fra V datert 24.10.24:

Jeg ..., i egenskap av teknisk kontrollør hos V Kontroll AS, bekrefter at jeg har gjennomgått de tekniske detaljene knyttet til skaden på batteripakken på den aktuelle bilen. Etter en grundig inspeksjon og vurdering av skaden, konkluderer vi med følgende:

- 1. Tilgang til skadestedet:** Skaden er plassert på et område av bilen som krever betydelig mekanisk kompetanse for å få tilgang til. Det er usannsynlig at en ordinær privatperson har den nødvendige kompetansen til å få tilgang til dette området uten spesialutstyr.
- 2. Skadens art:** Skaden viser tegn på å være forårsaket av et spett av en viss størrelse, anvendt med betydelig kraft. Dette indikerer at skaden ikke kan ha oppstått gjennom tilfeldig eller uforsiktig håndtering av bilen.
- 3. Krav til løfteutstyr:** For å kunne påføre skaden med riktig vinkel, lengde og kraft, er det nødvendig at bilen har vært løftet ved hjelp av en to- eller fire-søylers løftebukk. Dette krever spesialiserte verktøy og utstyr som ikke er tilgjengelig for vanlige privatpersoner.
- 4. Indikasjoner på skade:** Det er også observert skrubbemarker på brakt til innfestingen av batterikassen under skaden, noe som tyder på at spettet har vært plassert i spenn mot batterikassen. Dette styrker indikasjonen på at skaden har skjedd under en demontering av batteripakken, snarere enn som et resultat av handlinger fra eier. Basert på ovenstående punkter mener vi det er mer sannsynlig at skaden har oppstått under demontering av batteripakken/kassen, og at ingen ordinær privatperson kan ha forårsaket skaden på batteriet.

Foretaket oversendte 11.12.24 ny vurdering fra dets fagansvarlig datert 9.12.24:

Oppgitt skadedato er søndag 7/4. Bilen stoppet under kjøring, og ft måtte ha veihjelp via V, og bilen ble fraktet til Tesla avd. Innmeldingsdato er 14/4, etter at ft hadde fått tilbakemelding fra Tesla om hullet i driftsbatteriet. Legger derfor til grunn at Tesla har demontert batteriet i perioden mellom 7-4 og 14/4 før de oppdaget feilen. Teorien til V kontroll bekrefter vår vurdering, nemlig at hullet i batteriet ikke kan ha oppstått som følge av et hull i veien.

...

Det framstår som usannsynlig at Tesla verkstedet har skadet batteriet. Det var fukt innvendig i batteriet som følge av vanninntrenging via hullet, og rustdannelsene rundt hullet tilsier at hullet ikke er av nyere dato.

Min vurdering er at fukt har trengt inn i batteriet via hullet og forårsaket driftsstans, alt tyder på at batteriet har vært demontert og blitt skadet på et tidligere tidspunkt en god stund før bilen stoppet under kjøring.

Sikrede har fremlagt ny rapport fra V:

Sannsynlighetsvurdering av skade årsak

V mener at det er usannsynlig at skaden på batterikassen har skjedd under bytte av øvre bærearmer ved verkstedbesøk 20. mars 2019 og 16. desember 2020.

Vi anser det som svært sannsynlig at skaden har oppstått som et resultat av bruk av bendevertøy som f eks spett, under demontering av batteripakken i april 2024. Det er også sannsynlig at rustdannelse i kuttet har oppstått som følge av eksponering for salt og skitt, i kombinasjon med temperaturforandringer, selv om bilen ikke har vært i bruk. Fuktighet og luft kan forårsake overflatekorrosjon etter få dager.

Punkt 1: Dokumenterer korrosjon på anleggsflaten der batterikassen er i kontakt med bilens karosseri.

Punkt 3: Viser tegn på påført betydelig kraft i retning mot batterikassen, noe som bekrefter at skaftet på verktøyet har blitt dyttet ned mot gulvet, bort fra bilens underside. Dette fører til at den skarpe enden av verktøyet ligger an mot batterikassen.

Punkt 2: Den korte avstanden mellom punkt 2 og 3 øker sannsynligheten for at skaden er forårsaket under demontering av batterikassen.

Med hensyn til de korroderte festene skal det legges betydelig vekt på verktøyet for å løsne batterikassen. Når batterikassen først løsner, kan dette enten skje gradvis, men høyst sannsynlig med en uforutsigbar og ukontrollerbar bevegelse.

Foretaket sendte sluttkommentarer 6.1.25, samt ny uttalelse fra fagansvarlig:

Årsaken til driftsstans søndag 7/4-2024 var fuktskader innv. i batteriet, og vanninntrengingen i batteriet har vært via hullet i batterikassen.

Hullet i batterikassen må derfor ha oppstått på et tidligere tidspunkt enn 7/4-2024, Tesla demonterte batteriet som tidligere beskrevet i tidsrommet mellom 7/4-2024 og 14/4-2024 i forbindelse med å finne årsaken til driftsstans 7/4-2024.

Når hullet har oppstått, og hvem som har forårsaket det er derfor ikke mulig og fastslå.

Sikrede krever dekning for reparasjonskostnadene under kaskoforsikringen. Skadeårsak og skadevolder er ikke klarlagt, men ifølge rapport fra V er skaden mest sannsynlig forårsaket av bruk av et spett under demontering av batteripakken. V konkluderer med at skaden oppsto i april 2024. Bilen var på dette tidspunktet til undersøkelse hos Tesla, og det er mest sannsynlig at skaden oppsto i denne forbindelse. Sikrede hevder at det foreligger årsakssammenheng mellom den uaktsomme handlingen, skaden på batteriet og det økonomiske tapet. Skaden (hullet i batteriet) har medført at hovedbatteriet til slutt ble defekt. Fagkyndige synes å være enige om at det er en sammenheng mellom skaden og følgeskaden, som inntraff plutselig og førte til driftsstans. Selv om bilen kunne kjøres en tid etter skaden, sluttet den etter hvert å fungere som følge av vanninntrenging via hullet. Dette samsvarer med vurderingen i FinKN 2020-744, hvor sikrede fikk medhold i en tilsvarende sak. Kostnadene for å utbedre skaden utgjør kr 132 836. Sikrede har ikke fradragsrett for merverdiavgift og krever derfor at også denne kostnaden dekkes. Sikrede krever også dekning for kostnader til advokat.

Sikrede bestrider at kravet er meldt for sent. Sikrede fikk først nødvendig kunnskap om skaden i april 2024. Foreldelsesreglene i fal. § 8-5 kommer derfor ikke til anvendelse, jf. FinKN 2024-157. Feilmelding i bilen førte til undersøkelse hos Tesla i april 2024, hvor det ble avdekket et hull i batteriet.

Foretaket avviser ansvar. Hvis skaden inntraff i 2021 slik sikrede anfører, er den meldt for sent, jf. fal. § 8-5 første ledd. Det er sikrede som må sannsynliggjøre et forsikringstilfelle, men sikrede vet verken hva som har skjedd eller når skaden inntraff. Verkstedbilder viser at batteriets underside er uskadet. Ifølge takstmann skyldes skaden fukt over tid, og kan derfor ikke ha oppstått hos Tesla i april 2024. Det foreligger verken bevis for et forsikringstilfelle eller indikasjon på ytre påvirkning.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket er ansvarlig for skade på bilbatteri, herunder om skaden er for sent meldt.

1. Meldefrist

Foretaket anfører at dersom skaden inntraff i 2021 er meldefristen i fal. § 8-5 oversett.

Fal § 8-5 første ledd angir:

Sikrede mister retten til erstatning dersom kravet ikke er meldt til selskapet innen ett år etter at sikrede fikk kunnskap om de forhold som begrunner det.

Ifølge ordlyden begynner ettårsfristen å løpe når sikrede «fikk kunnskap» om de forhold som begrunner kravet – dvs. her dekning om skade på batteri. Det spiller derfor ingen rolle når skaden inntraff; det avgjørende er når sikrede får den nevnte kunnskapen, jf. også f.eks. FinKN 2023-825.

Ifølge ordlyden kreves positiv kunnskap om kravet, jf. også FinKN 2011-186 og 2022-829. Spørsmålet blir derfor på hvilket tidspunkt sikrede fikk positiv kunnskap om de forhold som begrunnet kravet, dvs. når han fikk faktisk kunnskap om skaden på batteriet. Ifølge sikrede stanset kjøretøyet 7.4.24 og ble levert til autorisert verksted, hvor det ble avdekket et hull i hovedbatteriets overside som hadde sluppet inn fukt og medført varig skade. Sikrede ble kjent med skaden 17.4.24 og meldte den til foretaket 24.11.24. Han opplyste at skaden enten kunne stamme fra et trafikkuhell i 2021, eller være oppstått under påfølgende service hos A dekket av foretaket, eller i forbindelse med batteribytte hos Tesla i april 2024. Ut fra dette kan det vanskelig legges til grunn at sikrede hadde faktisk kunnskap om de forhold som begrunnet kravet før skaden ble påvist på verkstedet.

Det aktuelle hullet er plassert på oversiden av hovedbatteriet, inn mot karosseriet, og befinner seg i et område som verken er lett tilgjengelig eller umiddelbart synlig for en bileier. Skadens plassering gir ikke grunnlag for å si at sikrede hadde kunnskap om den på et tidligere tidspunkt. Det er heller ikke fremlagt dokumentasjon som viser at det på et tidligere tidspunkt ble varslet om skade på batteriet gjennom dashbordmeldinger eller andre signaler i bilen.

Det er uklart for nemnda når foretaket mener at sikrede fikk positiv kunnskap om de forhold som begrunner kravet. Foretaket har anført at meldefristen er oversett som følge av at skaden ikke ble meldt etter trafikkuhellet i 2021. Nemnda forstår det slik at det ble opprettet en sak på forholdet etter hendelsen i 2021. Samtidig har foretaket fremlagt en teknisk rapport som konkluderer med at «det fremstår som umulig at hullet har oppstått under kjøring, så lenge hovedbatteriet har vært montert til bilen». På denne bakgrunn finner nemnda det ikke sannsynliggjort at sikrede hadde positiv kunnskap om skaden før han mottok informasjon fra verkstedet i april 2024.

2. Kaskoskade

Sikredes kaskoforsikring dekker «skade på motorvognen oppstått ved sammenstøt, utforkjøring, velting, feilfylling eller annen tilfeldig, plutselig ytre hendelse».

Begrepet skade betyr negativ fysisk innvirkning på den forsikrede gjenstand. Denne forståelsen er lagt til grunn i langvarig nemndspraksis og er nå stadfestet i HR-2024-2040-A avsnitt 39:

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.

Nemnda forstår saken slik at det foreligger et hull på oversiden av batterikassen som har medført at fukt over tid har kommet inn på batteriene. Et hull i batterikassen er åpenbart en «skade» i vilkårenes forstand.

Skaden må videre være en følge av en «plutselig, ytre hendelse». Begrepet «ytre» betyr at påvirkningen må være ytre i forhold til den forsikrede gjenstanden, slik at egenskaper ved den forsikrede gjenstanden ikke kan regnes som ytre, jf. eksempelvis FinKN 2021-885 og 2020-530. Dette innebærer at skade som følge av slitasje eller materialtretthet ikke er dekket, men at skade som skyldes støt mot vei er det, jf. FinKN 2023-709.

Begrepet «plutselig» er ikke definert i vilkårene. Uttrykket betyr i utgangspunktet «momentant», men kan også forstås som «over natten». HR-2024-2040-A avsnitt 53-54 har følgende uttalelse om uttrykket:

Uttrykket 'plutselig' betyr at skaden skjer fort, med lite eller intet forvarsel, se Bull og Wilhelmsens Forsikringsrett side 250. Det er i langvarig nemndspraksis lagt til grunn at skader som utvikler seg gjennom én dag eller 12 til 13 timer faller innenfor uttrykket 'plutselig', mens skader som utvikler seg over lengre tid, faller utenfor, se FinKN-2024-723. Slik denne saken ligger an, tar jeg ikke stilling til dette på generelt grunnlag.

Formålet med dette forsikringsvilkåret er å unnta fra dekningen skader som utvikler seg gradvis over tid. I Bulls Forsikringsrett side 219 heter det:

'Plutselig' peker i slike tilfelle mot at det må være snakk om en skade som 'slår til' der og da, og ikke en skade som utvikler seg gradvis over tid. Når selskapene ikke vil dekke slike utviklings-skader, er grunnen gjerne at sikre i disse tilfellene iallfall i prinsippet vil ha mulighet til å treffe forholdsregler – skaden kommer ikke som noen overraskelse for ham.

Dommen viser også i avsnitt 55 til en svensk dom som ligger på linje med ordlyden ovenfor:

Den samme forståelsen av uttrykket 'plutselig' i tilsvarende forsikringsvilkår er lagt til grunn i svensk rett, se Högsta Domstolens dom 25. januar 2024 i sak T 4849-22, avsnitt 23:

Att skadan ska vara 'plötslig' innebär att förloppet är momentant; det ska inte gå att förhindra dess utveckling eller omfattning. En sådan begränsning av det som täcks av försäkringen avser att undanta skador som utvecklar sig över tid.

Referansene til «der og da» og «momentant» synes å legge opp til et strammere tidsperspektiv enn «over natten» med 12–13 timer som nemnda har lagt til grunn. Referansene til at sikre ved utviklingsskader har mulighet til å treffe forholdsregler og at det ikke skal «gå att förhindra dess utveckling eller omfattning» tilsier også at det må dreie seg om en momentan skade. Også ved skadeutvikling som skjer i løpet av 12–13 timer kan sikre i prinsippet ha en mulighet til å unngå skadeutviklingen. Det er derfor uklart om Høyesterett tolker plutselig i tråd med nemndspraksis eller som «momentant». Derimot gir dommen ikke holdepunkter for et lengre tidsperspektiv.

Foretaket anfører at forsikringstaker må sannsynliggjøre ett forsikringstilfelle, og at sikre verken kjenner til når skaden angivelig skal ha skjedd, eller hva som faktisk har hendt. Vilkåret om «tilfeldig, plutselig påvirkning» innebærer ikke et krav om at sikre må kunne påvise en konkret skadehendelse, jf. FinKN 2012-283.

De fremlagte takstrapporter tilsier at hullet på batterikassen oppsto under verkstedsarbeid som følge av en plutselig ytre påvirkning, jf. bl.a. fagansvarligs uttalelse 21.11.24 om at «Hullet i hovedbatteriet har nok oppstått ved en ytre påvirkning», og uttalelse 11.12.24 om at «Teorien til V kontroll bekrefter vår vurdering, nemlig at hullet i batteriet ikke kan ha oppstått som følge av et hull i veien». Foretaket har ikke bestridt sikredes forklaring om at skaden kan ha oppstått på verksted. Partene er imidlertid uenige i når skaden kan ha inntruffet. Foretakets takstmann mener at skaden mest sannsynlig oppsto ved en tidligere demontering av batteripakken, og viser til at hullet fremstår som gammelt, bl.a. på grunn av forekomst av skitt og rust. Teknisk kontrollør hos V vurderer derimot at skaden trolig ble påført med et spett under demonteringen av batteripakken hos Tesla i april 2024, og utelukker i stor grad at verkstedsbesøkene i 2019 og 2020 for bytte av øvre bærearmer kan ha forårsaket skaden.

Ut fra dette mener nemnda det er mest sannsynlig at hullet i batteripakken oppsto på verksted i 2019, 2020 eller 2024 som følge av en plutselig, ytre påvirkning. Hullet er i så fall omfattet av forsikringen.

Spørsmålet blir dernest om forsikringen også omfatter den etterfølgende fuktskaden.

Sikrede anfører at vann trengte inn gjennom hullet inntil bilen ikke lenger fungerte og viser til FinKN 2020-744. I den saken ble korrosjon på motorstyreenheten ansett som en plutselig funksjonssvikt og dermed dekningsmessig. Saken gjaldt imidlertid en Superforsikring som omfatter skader på spesifiserte komponenter, og er derfor ikke direkte sammenlignbar med foreliggende sak, som gjelder skade på bilbatteri under en ordinær kaskoforsikring.

Situasjonen her er at det er oppstått en skade i form av et hull som følge av en plutselig ytre hendelse. Hullet må da regnes som forsikringstilfellet under kaskoforsikringen. De etterfølgende fuktskadene er i så fall en følge dels av hullet/forsikringstilfellet, dels av at fuktighet har trengt inn i batteriet gjennom hullet. Det foreligger dermed samvirkende skadeårsaker ved at et inntruffet forsikringstilfelle har virket sammen med etterfølgende fuktighet og ført til økning i skaden. Utgangspunktet i forsikringsretten er at foretaket er ansvarlig for følgeskader etter et forsikringstilfelle så fremt forsikringstilfellet er en nødvendig betingelse for følgeskaden med mindre følgeskaden like gjerne kunne inntreffe uavhengig av forsikringstilfellet, jf. Bull/Wilhelmsen, Forsikringsrett 2024 s. 291 og FinKN 2012-663 og 2013-186. Nemnda mener derfor hele hendelsesforløpet her må regnes som «skade» som følge av en plutselig ytre hendelse. Sikrede krever dekning for advokatkostnader.

Finansklagenemnda Skades flertall, Trine-Lise Wilhelmsen og Heike Kristine Bentsen, bemerker:

Flertallet mener sikrede må gis medhold i slik dekning. Det har vært omstridt i hvilken utstrekning foretaket er ansvarlig for sikredes utgifter til advokat i forbindelse med et avslag fra foretaket som viser seg å være feil. Flertallet viser til FinKN-2024-777, hvor Personskadenemnda peker på at ansvar for advokatkostnader kan forankres både i et ulovfestet objektivt ansvar for mislighold av en betalingsforpliktelse, evt. også villfarelse mht. innholdet i egen kontraktsforpliktelse, jf. FinKN-2024-506, i sedvane og i en analogisk anvendelse av tvisteloven § 20-2. Slikt ansvar er også pålagt etter det ulovfestede profesjonsansvaret, FinKN 2023-630 (skade), FinKN 2022-184 (eierskifte), dels etter fal. § 21-2, jf. FinKN 2023-567(boligselger), FinKN 2025-419 (næring). Flertallet mener det er riktig å bruke et objektivt ansvarsgrunnlag, og at foretaket derfor er ansvarlig for utgifter til advokat.

Nemndas mindretall, Merete Anita Utgård, bemerker:

Føretaksrepresentanten kan ikke sjå at det er grunnlag for å ilegge føretaket sakskostnader. Mindretallet legg til grunn at sakskostnader krev culpa, jf. FinKN 2024-506 og 2025-419, og kan ikke sjå at føretaket har utvist culpa her.

Avgjørelsen er avgitt under dissens.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Sikrede gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Merete Anita Utgård (bransjerepresentant) og Heike Kristine Bentsen (næringsrepresentant).