

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2026-124

4.2.2026

Fremtind Forsikring AS

Motorvogn

Bilbatteri sluttet å virke – plutselig skade – unntak for fukt?

Sikredes bilbatteri sluttet å virke. Ifølge sikredes forklaring i skademeldingen, inntraff skaden plutselig mens han kjørte på veien. Det ble fremlagt flere sakkyndige uttalelser i saken. Sikrede fremla en uttalelse fra Tesla, som mente at skaden sannsynligvis skyldes at trådbindinger i battericellene hadde knekt. Videre uttalte Tesla at det ikke var grunn til å tro at skaden hadde skjedd som følge av vanninntrenging i batteripakken. Foretaket fremla en rapport fra tekniker som mente at skaden skyldtes fukt og irr over lang tid. Denne rapporten ble imidlertid innhentet ett år etter at skaden oppstod, og sikrede anførte at fukt kunne ha rammet batteriet i mellomtiden. Partene var uenige om skaden hadde oppstått plutselig, og om unntaket i vilkårene for fukt kom til anvendelse. Nemnda kom til at saken måtte avvises av bevismessige hensyn.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for skade på bilbatteri under maskinskadedekningen.

Sikredes bil er omfattet av en maskinskadedekning med følgende vilkår:

2.1.1 Maskinskade

(...)

Maskinskade dekker tilfeldig og plutselig skade på:

- Høyvoltsbatteri, bilens ladeenhet og ladekontakt, AC kompressor og PTC heater når de har funksjon mot høyvoltsbatteri.
- (...)

Dekkes ikke

Skade som:

- (...)
- Skyldes slitasje og skader som utvikles gradvis, forhøyet oljeforbruk, varmgang, irr og fukt.

Sikrede meldte om skade på bilbatteriet i sin Tesla til foretaket i mai 2024 og opplyste i skademeldingen:

Kjørte som normal til barnehagen i dag rundt 0730 uten noen problem, men bilen har stått ute på gårdsplassen nå i dag og når jeg skulle kjøre å hente datteren min 1720 ca så første jeg fikk beskjed om var en feil kode om at batterimengden var halvert, og 2 minutter senere ca. så får jeg beskjed om å parkere bilen med engang og forså komme en feilkode til med at bilen slås av og at jeg må kontakte service senter. Jeg mistet all drivkraft fremover så jeg trillet til nærmeste parkering ved et bakeri ved (adresse). Nå har jeg ikke mulighet lengre for å kjøre i D eller R så nå står den på det stedet. Har fått masse feilkoder som jeg har sendt via appen på bilen inn til tesla.

Verkstedet som undersøkte bilen konkluderte med at skaden skyldtes fukt/lekkasje i batteripakken, som over tid hadde ført til feil på batteriet. Foretaket avsto erstatning den 11.6.24

og henviste til at skaden ikke oppstod «plutselig».

Sikrede klaget og opplyste bl.a. om at skaden på batteriet skjedde raskt:

Jeg kan bekrefte at skaden på batteriet skjedde relativt raskt. Da jeg skulle kjøre fra punkt A til punkt B, en strekning på ca. 2,5 km, startet jeg bilen og kjørte ut i gaten vår, (gatenavn). Det var da jeg mottok en melding om at batterikapasiteten ble halvert, men at jeg fortsatt kunne kjøre. Jeg fortsatte ut på hovedveien og ned til (veinavn) (Ca. 1km). Der mottok jeg ytterligere instruksjoner om at jeg måtte stoppe bilen øyeblikkelig og kontakte service-senteret, da jeg mistet all kraft fremover.

Sikrede fremla følgende uttalelse fra «Tesla»:

The BMS detected an excessive SOC imbalance in the high voltage battery. One of the bricks (group of cells) in the high voltage battery has failed and has too high brick voltage deviation compared to the rest of the groups of cells in the pack. This is likely because of cells becoming resistive or broken wire bonds in the cell groups. We do not have any reason to think that this has happened as result of water ingress in the pack.

Foretaket fremla uttalelsen fra Tesla for deres biltekniske konsulent, som uttalte følgende:

De 2 vedlegg fra Tesla som sier ingen vannskade er utført med FJERN DIAGNOSE, det vil si at diagnosen ble stilt uten bilen til stede. Vi har ALDRI mottatt en fjerndiagnose som sier at det er vann/fukt som er årsak, de oppgir alltid cellefeil som årsak. Film fra verksted viser at det er 2 lekkasjepunkter, 1 punkt der tetningsmassen ikke holder tett i skjøtmellomøvre og nede batteri kasse og et sted oppe på batterikassen i nærheten av tilkoblingspunkt for kabler der det er en annen skjøt.

Det er en original batterikasse som ble resealt etter innkalling fra produsent før kunde kjøpte bilen. Skiftende varme og kulde i batteriet gjør at batteriet vil ventilere gjennom disselekkasje punkter og dermed trekke inn fukt under kjøling og over tid vil denne fukten skade elektronikk / batterier. Pga .dårlig erfaring med Tesla og deres tilbakehold av info ble det etter dialog intern i takst maskinskade valgt å frakte bilen til Tesla fortrykk test av batteri pakke.

Foretaket fastholdt etter dette avgjørelsen om at skaden ikke var oppstått plutselig.

Sikrede klaget igjen og forklarte hvorfor han mente at det var usannsynlig at skaden skyldtes fukt:

De aktuelle battericellene som sluttet å fungere ligger (slik Tesla har forklart) forseglest inne i selve batteripakken. Det er dermed en form for tottrinnetting. Gitt at det har kommet fukt eller kondens inn i selve batteripakken som huser alle cellegruppene og (dette har forårsaket skade, som for øvrig ikke er bevist), så har skaden uansett oppstått i egne lukkede battericeller.

Foretaket besluttet etter dette å foreta ytterligere undersøkelser og sendte i april 2025 bilen til verksted M for å avklare skadeårsaken. Skaderapport fra skadeinspektør V uttaler at skaden skyldtes fukt og korrosjon. Det ble avdekket «lekkasje inn ved enveisventiler på batterihuset», «Vann/fukt og rust på celledmodul» og «Irr på BMB kort».

Foretaket fastholdt sin opprinnelige vurdering, og saken ble klaget inn for Finansklagenemnda den 13.6.25.

I anledning klagesaken opplyste sikrede om følgende:

Bilen er undersøkt hos Tesla fysisk, og batteripakken ble demontert fra bil og undersøkt.

Selskapets takstmann ba selv spesifikt om dette.

- Det er ikke avdekket en vannlekkasje i batteriet. Det er som Tesla sier: ingen indikasjoner på vannlekkasje i batteriet.

Foretaket fremla etter dette en kommentar fra skadeinspektør V, som bl.a. uttalte følgende:

Det er korrekt at ubalanse i batteriet og spenningsdifferanse mellom celler/celledmoduler (SoC imbalance) kan oppstå som følge av endret motstand i battericellene eller som følge av brudd i ledningsforbindelse i cellegruppene, men selv om dette hadde vært tilfelle så er heller ikke dette noe plutselig skade. Endring av motstand i battericellene er noe som oppstår over tid og som følge av slitasje på komponenten.

Dette har også en sammenheng med at kapasiteten i hver enkelt battericelle svekkes med tiden. Det igjen fører til at det blir en ubalanse mellom battericellene som har forskjellig kapasitet og indre motstand.

Ved forskjellig motstand/kapasitet/slitasjegrad så tappes noen celler raskere enn andre og vil til slutt føre til at spenningsdifferansen faller utenfor de fastsatte toleranse verdiene som er satt av fabrikanten.

Når det til slutt går så langt så kan det resultere i feilmeldinger og fremdriftsproblemer. Uansett så er ikke dette en plutselig skade som oppstår.

(...)

Når det kommer til feilmulighet nr 2 som representanten nevner, brudd i ledningsforbindelse i cellegruppene, så er dette den ledningen som forbinder BMB kortet (Battery Monitoring Board) til cellegruppene. Denne feilen oppstår som følge av dårlig lodding i produksjonen som igjen fører til at denne løsner over tid da den blir utsatt for vibrasjoner. Det kan også oppstå som følge av vann/fukt i batteriet som fører til at forbindelsen irrer/korroderer og løsner fra cellegruppen. Vi kan heller ikke se bort ifra at de 'tror' at det ikke skyldes vann/fukt. Dette er på ingen måte bekreftet eller dokumentert av Tesla (...).

Sikrede anfører at foretaket er ansvarlig for å dekke skaden på bilbatteriet. Skaden skjedde raskt. Under kjøring mistet bilen plutselig all kraft, og det var ingen tegn på gradvis svikt i batteriet før hendelsen. Dette indikerer en plutselig feil, ikke en gradvis skadeutvikling. Foretaket hevder at skaden skyldes fukt, som er unntatt fra dekning. Tesla har gjennomført verkstedsundersøkelser av batteriet, inkludert trykktest og inspeksjon i dreneringsposisjon – som er standard prosedyre ved demontering. Disse undersøkelsene viste ingen tegn til vann eller fukt, men avdekket cellefeil som årsak til batteriproblemet. Foretakets anførsel om at batteriet er fjerndiagnostisert er derfor uriktig. Det påpekes også at Tesla har inngående kjennskap til eget produkt. Det kan ikke vektlegges at foretaket ett år etter skadedatoen, avdekker rust. Bilen har stått utildekket siden skaden skjedde. Det er ikke sannsynliggjort at skaden utgjør en slitasjeskade. En enkeltcelle i batteriet har kollapset. Dette er ikke en vedlikeholdsdel på bilen.

Forsikringsforetaket anfører at skaden på bilbatteriet ikke er dekningsmessig under forsikringen. Det er ikke dokumentert noen plutselig skade, slik forsikringsvilkårene krever for at skaden skal være omfattet av maskinskadedekningen. Tesla sin uttalelse fra september 2024 kan vanskelig ha særlig bevisverdi. Foretaket har bekostet en grundig takst der kjøretøyet ble demontert og vurdert av sakkyndige. Deres uttalelser må bevismessig tillegges større verdi enn en enkeltstående e-post fra Tesla, uten tilsvarende inngående undersøkelser. Som tekniker V opplyser om i sin uttalelse; Tesla svarer gjennomgående at skade skyldes cellefeil, når skadeårsaken likevel er fukt. V er av den oppfatning at skaden skyldes fukt over tid. Vilkårenes unntak for fukt kommer derfor til anvendelse i dette tilfellet. Det er sikrede som har bevisbyrden for at det har inntruffet en dekningsmessig skade. I dette tilfellet har ikke sikrede oppfylt sin bevisbyrde for at skaden skyldes et dekningsmessig forhold. Kjøretøyet ble ikke undersøkt fysisk før 10.6.24. Før dette var det kun fjerndiagnostisering. Tesla har ikke utført arbeid på batteriene, eller åpnet disse. Teslas vurdering har skjedd via en PC. Ifølge V har Tesla heller ingen forutsetninger for å vurdere denne typen feil og skader.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket er ansvarlig under maskinskadedekningen.

Nemnda mener denne saken reiser bevismessige spørsmål som ikke egner seg for skriftlig saksbehandling, jf. vedtektene for Finansklagenemnda pkt. 4.1 bokstav d) hvorefter 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 nemndsavgjørelse **2023-196**.

Det er fremlagt flere sakkyndige uttalelser om skaden på batteriet som angir ulike skadeårsaker. Sikrede har fremlagt en uttalelse fra Tesla, som sier at skaden trolig skyldes at trådbindinger i battericellene kan ha brukket. Videre uttalte Tesla at de har ingen grunn til å tro at skaden har skjedd som følge av vanninntrenging i batteripakken.

Foretaket har fremlagt en rapport som kan indikere at skaden skyldes fukt og irr over lang tid, men denne rapporten ble innhentet ett år etter at skaden oppstod. Det er uklart for nemnda i hvilken utstrekning denne rapporten kan vektlegges, dersom bilen i mellomtiden har stått utildekket. Foretaket har opplyst at det første verkstedet som undersøkte bilen uttalte at skaden skyldtes fukt/lekkasje i batteripakken. Dette samsvarer imidlertid ikke med Teslas forklaring om at battericellene som sluttet å fungere ligger forseglest inne i selve batteripakken. Videre fremstår det som noe uklart om Tesla kun har foretatt en fjerndiagnose av bilbatteriet, eller om de faktisk har åpnet batteriet, slik sikrede hevder. Disse spørsmålene bør belyses med muntlige forklaringer av sikrede og de sakkyndige i en hovedforhandling.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Saken avvises.

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