



Forbrukerklageutvalget

Vedtak i Forbrukerklageutvalgets sak 135486

Sakens parter

Klager: Espen Taftø Brevik, Trøaveien 3, 6525 Frei

Innklaget: Biltema Norge AS, Industrivegen 17, 2069 Jessheim

Kort oppsummering av saken og utfall

Kjøp av MC batteri mellom forbruker og næringsdrivende. Klage på feil på MC-batteri som medførte motorhavari. Krav om frifinnelse for betalingsplikt og erstatning. Ikke medhold.

Sammendrag av faktiske forhold og partenes anførsler

Klageren kjøpte et MC-batteri av innklagde den 18.06.2021 for 279 kroner. Det er fremlagt kopi av kvitteringen.

Klageren forklarer at han prøvde to batterier på sin motorsykkel som ikke fungerte grunnet cellebrudd. Han fikk derfor et tredje batteri av innklagde, og ba dem om å sjekke at det var strøm på batteriet. Det viste seg at dette batteriet også hadde samme type cellebrudd. Klageren opplyser at han trillestartet motorsykkelen da batteriet var tomt, og kjørte deretter 15 kilometer før batteriet eksploderte. Klageren mener derfor at det var feil på innklagdes sortiment av batterier.

Videre forklarer klageren at han på bakgrunn av anmodning fra innklagde leverte motorsykkelen til undersøkelse hos Berge Motor AS, for å få undersøkt skadene. Klageren opplyser at Berge Motor AS konkluderte med at årsaken til skaden var batteriet. Klageren opplyser at motorsykkelen nå er kondemnert og at det for øvrig ikke hadde vært noen feil med motorsykkelen før han kjøpte batteri av innklagde. Han opplyser også at

det var en ny spenningsregulator «som var knapt et år gammel.den var kjøpt hos berge motorsenter så det var en original del».

Klageren har fremlagt en uttalelse fra Berge Motor AS av 22.08.2023, hvor det fremgår at det var en Honda 2000-modell, med registreringsnummer UT6417, som ble undersøkt, og at kostnaden knyttet til undersøkelsen var 26 495 kroner. Videre fremgår følgende av uttalelsen:

«Blir kontaktet av Erik Hansen Biltema Kristiansund som vi at vi skal feilsøke på sykkelen da batteriet har kortsluttet og muligens har forårsaket feil på elektriske komponenter.

Kunde kommer med sykkel- så en stikkfamme ut fra området der batteri er plassert samtidig som motor stanset, ingen strøm til start forsøk

monterer nytt batteri-sprenger hovedsikring når tenning settes i posisjon på

feilsøking på strømkrets, mangler jordingssignal fra batteri til ecm, mangler strømsignal fra ecm til startmotor, mangler strømsignal fra ecm til instrument

Her har vi en stor skade på strømkrets som krever videre feilsøking

feisøking på forbindelser fra stator, tenningsystem, startersystem, instrument- finner avvik i signal til instrument, finner avvik i signal til Hiss (startsperr) mangler signal ut fra ecm på gul rød kabel

åpner strøpne hovedkabel nettet , sjekker for skader, finner brennmerker og smelteskader i flere jordingpunkter, (grønn kabel) smelteskader i

koblingspunkter på jord kabel, mot epc og stor smelteskade i kobling mot instrument (grønn kabel med også smelteskade på gul/rød kabel)

mistenker at ecm er kortsluttet, dette er hoved-komponent og er utgått kan derfor ikke kjøpes ny. må kjøpes komplett med tenningslås og startsperr enhet

starter leting etter brukt deler, finner en komplett i England- bestiller denne

monterer brukt ecm og startssperre i mc-

hovedsikring er nå ok- men mangler fortsatt forbindelse til instrument og startsperr –

forklaring ECM (engine kontroll modul)

grønn kabel: jord

gul/rød kabel : startsperr

Ved manglende forbindelse til startspærre og instrumenter avsluttes videre arbeid. skaden skyldes kortslutning i strømkrets forårsaket av batteri, overopphet av grønn kabel (jord) grønn kabel viser tydelige spor etter overoppheting, smelteskader og kabelbrudd på flere steder

Km stand ikke lesbar grunnet ikke stømforsyning til display (Km oppgitt fra eier ca.46000)

Konklusjon:

Skaden på ledningsnett og komponenter er forårsaket av kortslutning i batteri . ved kortslutning blir det stor spenning over null motstand. og fra Ohms lov bl da strømmen $I=U/R$ uendelig stor når du deler på null. du får da enorm varme utvikling. ledninger smelter og danner et stort fysisk hull i kretsen

I ledningsnettet til mc ser vi tydelige spor av at kortslutning i batteri der strømmen går den korteste veien utenom motstand med varmgang og skader på kat og følsomme komponenter»

På denne bakgrunn har klageren fremmet krav om erstatning og frifinnelse for betalingsplikt. Han legger til grunn at markedsverdien på motorsykkelen er om lag 65 000 kroner, men har for øvrig ikke fremlagt noen dokumentasjon på dette.

Innklagde avviser klagerens krav.

Innklagde forklarer at de har kontaktet Berge Motor AS med spørsmål om hvordan de kan konkludere med at årsaken til skaden er batteriet og hvordan de kan utelukke ytre påvirkning fra overlading eller øvrige feil i det elektriske anlegget. Innklagde har fremlagt følgende svar fra Berge Motor AS av 08.03.2024:

«Vi har undersøkt denne mc etter arbeidsordre fra kunde Espen Brevik, mc ble levert til oss uten batteri med opplysninger fra kunde om at batteri var kortsluttet. Vi ble kontaktet samme dag som mc ble levert av Erik Hansen Biltema Kristiansund som vil at vi skal feil søke på sykkelen med opplysning om at batteriet som stod montert i mc var kortsluttet og muligens har forårsaket feil på elektriske komponenter.

Vi har ikke hatt tilgang til batteriet og derfor ikke kunne undersøke om dette er årsaken til skadene. Uten sjekk av det batteriet som stod montert, kan vi ikke konkludere at det var dette batteriet som er årsaken til skadene på ledningsnettet,

det vi kan konkludere med er at skadene samsvarer med skader som oppstår ved kortsluttet batteri .

Vi har feilsøkt på ledningsnettet på mc med et nytt batteri montert, videre prosedyrer for feilsøking er beskrevet på verkstedordre 12039

Stator er sjekket i henhold til system inspeksjon , sjekk av resistans mellom alle tre gule terminaler – standard 0,1-1 ohm – måleresultat 0,4 ohm

Regulator er sjekket i henhold til system inspeksjon :

terminal rød/hvit kabel – skal registrere 12 v,(registrert 12 v) , stator linje gul-gul kabel , skal registrere 0,1-1 ohm, registrert 0,541 ohm , Jording, grønn kabel , skal ha forbindelse med jord , resultat forbindelse med jord

vi har ikke kunnet måle lade strøm inn til batteri , for å kunne måle denne er vi avhengig av at motor går og måling skal gjøres på 5000 rpm (anbefalt ladespenning 15,5 v ved 5000 rpm)

legger ved bilde av koblingsskjema der det kommer frem hvilken strømkrets som er skadet,».

Innklagde forklarer at deres kontakt med Berge Motor AS, innebar spørsmål om en besiktigelse av motorsykkelen, samt prisoverslag på reparasjon, «som innen rimelighet vil anses som verdien av én verkstedtime». Innklagde opplyser at verkstedregningen er uforholdsmessig høy og mer enn det som er avtalt, og stiller derfor spørsmål ved om dette er noe klagerens selv har avtalt med Berge Motor AS. Innklagde stiller også spørsmål om dette er noe klageren selv har avtalt med Berge Motor AS, og for øvrig hvem Berge Motor AS mener skal betale dette kravet.

Innklagde mener at det ikke er dokumentert at batteriet har en mangel, og viser til at det foreligger en del usikkerhetsmomenter knyttet til at det gjaldt en gammel motorsykel.

Innklagde har videre fremlagt en uttalelse av 19.02.2025 hvor følgende fremgår:

«Dette er en sak med etter hvert veldig mange uttalelser og vedlegg. Vi ser det derfor mest nyttig å prøve å oppsummere fakta rundt det rene skadeårsak spørsmålet. I tillegg vil vi presisere noen ting i de tidligere vedleggene.

Motorsykkelen i saken er en 2000 modell, og i år altså et 25 år gammelt kjøretøy. Snittalderen på tunge motorsykler er av «Opplysningsrådet for veitrafikken» opplyst i Norge å være 22,4år. Altså et langt høyere tall enn for bilparken, men

fortsatt vil kjøretøy med denne alderen ha et vesentlig levd liv bak seg, og med det må det i større grad kunne forventes at feil vil oppstå og deler i større grad må skiftes ut. Det elektriske systemet i et kjøretøy vil med årene oppleve slitasje og komponenter kunne feile, på lik linje som mekaniske komponenter eller andre deler.

En viktig vurdering i denne saken er å gjøre seg opp en formening om hvilken tilstand denne motorsykkelen var i før man installerte et nytt batteri. Som det er omtalt flere steder tidligere i denne saken er alle enige om at batteriet har kokt under kjøring, men at et batteri koker er ikke i seg selv en feil, det er et resultat / en konsekvens av en feil.

Det er til oss fra kundemottaket i Biltema Kristiansund i epost a 30.8.2023 informert at batteriet ved innlevering/ fremvisning 23.6.21 viser tydelige tegn på å ha kokt, og at det fortsatt var varmt. Batterisyre hadde kommet ut fra ventilasjonshullene på batteriet. Disse hullene er installert på alle blysyrebatterier nettopp for å avverge en mulig eksplosjon, dersom batteriet skulle oppleve en situasjon med overlading og koking. Disse tar ut trykket som ellers ville bli bygget opp i batteriet. I vurderingen av om det er sannsynlig at motorsykkelen hadde en feil før det ble satt inn nytt batteri, ønsker vi å poengtere at sykkelen under tidsrommet for saken, aldri har latt seg starte med et batteri. Det i seg selv fremstår underlig. Ut fra kundens beskrivelser i saken virker det som at det for ingen av batteriene som har vært benyttet har vært antydning til liv. Til og med et ganske så utladet batteri vil i de fleste situasjoner gi noen motorrotasjoner før det stopper. Man vil altså kanskje ikke klare å få start på sykkelen, men samtidig ikke være helt dødt. Kunden må før han handlet batterier hos Biltema også ha hatt ett batteri fra tidligere, men dette har da tydeligvis heller ikke sykkelen startet på. Et delvis utladet batteri vil på ingen måte heller kunne skade en motorsykel når det kobles til, og det er det som har vært påstanden at batteriene har vært ved kjøp, ovenfor Biltema.

I dialog med varehuset i Kristiansund august 2023, henvises det av kunde på at da han opprinnelig var innom varehuset for å etterspørre det som ble batteri 3, ble det gjort en test av samtlige batterier av denne typen der alle på varehuset fikk status cellebrudd. Dette kan kanskje høres alvorlig ut, derfor ønsker vi å kommentere dette. Biltema benytter profesjonelle batteritestere i sine varehus, og

det er her benyttet en Midtronics EXP-800 batteritester. Tilstanden cellebrudd er ikke nødvendigvis en fysisk tilstand i denne målingen. Varehuset har her valgt å kjøre en belastnings / startstrømstest på batteriet, og da er det en forutsetning at det må være en viss strøm og spenning på batteriet for å tilfredsstillende kunne gi et resultat. Ellers risikerer man at celler kan feile under test med bakgrunn i dette og man får en misvisende test. Det betyr ikke nødvendigvis at det er noen annen feil med batteriet annet enn at det trenger lading, og ut fra situasjonen i varehuset der man bare har gått over med måling på alle batteriene er det ikke noe rart at man kan ha fått det resultatet. Et batteri kan også ha et reelt fysisk cellebrudd som vil si at en eller flere celler i batteriet kortslutter og disse da bortfaller. Det vil ikke skje noe spesielt der og da, men cellen vil ikke lenger kunne lagre energi. Dette vil være særdeles sjelden på en ny vare da batteriet i denne tilstanden aldri ville bestått produksjonsprosessen hos produsent. At ett varehus på et tidspunkt skulle hatt flere av samme vare med denne feilen i hylla, er veldig usannsynlig. De andre batteriene som var i hylla og ble testet har også blitt solgt, samlet er det av denne batteritypen solgt et 30talls batterier i Kristiansund etter skadetidspunktet i denne saken. Hverken før eller etter er det registrert noen skader eller problemer hos noen andre kunder med disse batteriene.

For å faktisk starte sykkelen har man til slutt valgt å trille denne i gang. Når sykkelen er i drift betyr det også at ladesystemet for batteriet vil gå som normalt. Den vanligste årsaken til at et batteri koker i et kjøretøy, når det først skjer, er at ladesystemet lader med en høyere spenning enn det skal gjøre.. Ladesystemet har komponenter som normalt sikrer at batteriet får rett lading, men dersom noen av disse feiler kan systemet lade med både høyere og lavere spenning enn systemet er laget for. At batteriet ved kjøp har vært noe utladet kan ha gitt en buffer slik at det en stund har taklet en eventuell overspenning, men til slutt vil det feile, som f.eks kan komme tilsyne gjennom koking.

*

Vi ba tidligere i saken Berge Motor om en uttalelse vedrørende en påstand som var angitt i de opprinnelige verksteddokumentene. Det var her angitt at årsaken til skaden var at batteriet fra Biltema hadde kortsluttet. Det fant vi underlig at de kunne konkludere på da motorsykkel ble levert inn til dem uten batteriet i saken. De har altså aldri sett selve batteriet.»

(...)

«For vurderingen av saken medfører dette at uttalelsen/ konklusjonen de har gitt rundt dette i de opprinnelige verksteddokumentene må strykes.

Siden Biltema selger tilnærmet alle våre produkter under egen merkevare har vi også en produktavdeling som står for teknisk vurdering av våre produkter samt innehar faglig/ teknisk kompetanse for varegruppene vi omsetter. I tillegg til å arbeide med produktutvikling og testing bistår de også Biltema sine varehus med faglige vurderinger enten det er ved eksempelvis produkttilsyn fra myndigheter eller i eksempelvis saker ved produktskade. Disse tjenestene leveres til Biltemas avdelinger i alle land gjennom selskapet Biltema Nordic Services (BNS)

*

BNS er også i denne saken forelagt all informasjon og bedt om å stille en teknisk faglig uttalelse på vegne av Biltema.

Vurdering gjort fra BNS 28.3.24 og oversendt Biltema Norge:

- Det är inte genom dokumentation bevisat att vare sig batteri nr1 eller batteri nr2 haft något ursprungligt fel, inte heller att polspänningen varit för låg vid köp.
- Berge Motor har gjort bedömningen att ett kortslutet batteri kan vara förklaringen till skadorna, men enligt Biltemas erfarenhet finns fler lika möjliga orsaker. T.ex. att ett batteri anslutits felaktigt (polvänt) vilket gett strömrusning i felaktig riktning, att motorcykelns laddningskrets varit kortsluten eller felfunktion hos annan komponent i motorcykelns elsystem. Det är okänt vad för fel som fanns på kundens tidigare batteri som gav anledning för Espen att köpa batteri av Biltema, kundens händelsebeskrivning skulle kunna förklaras med att det tidigare batteriet haft fel som orsakat skadorna på motorcykeln vilket gav startproblem trots att nytt batteri köptes av Biltema.
- Biltema anser inte att Espen visat att det funnits något ursprungligt fel på något av batterierna, överhettningen hos batteri nr2 som senare lett till explosion kan förklaras av ett tidigare fel hos motorcykelns laddningskrets.

Biltema motsätter sig därför samtliga krav på ersättning.

Som for alle andre kan ikke vi konkludere 100% med årsak i saken, men ut fra sykkelens alder vil vi anslå at sykkelens elektriske system utgjør en vesentlig risiko for feilkilde. Slik saken er beskrevet fra kunde og ut fra hvordan batteriet har reagert, er dette den langt på vei mest sannsynlige og vanligste årsaken i et tilfelle som vi ser her. Biltema opprettholder derfor avslag om erstatning.»

Forbrukerklageutvalget går ikke nærmere inn på partenes anførsler i sakssammendraget, enn det som er beskrevet ovenfor. Utvalget har mottatt alle saksdokumentene og har satt seg inn i disse.

Sakens gang

Saken ble 21.09.2023 brakt inn for Forbrukertilsynet og fikk saksnummer 23/12312. Forbrukertilsynet henvendte seg skriftlig til innklagde første gang 24.01.2024. Saken ble henlagt som uforlikt ved Forbrukertilsynets brev av 03.05.2024, og klagen til Forbrukerklageutvalget er datert 16.05.2024. Forbrukerklageutvalget mottok klagen 24.05.2024, og klagen er rettidig.

Saken ble lagt frem i Forbrukerklageutvalgets møte den 25.06.2025.

Klagerens påstand

Klageren har fremsatt krav om frifinnelse for betalingplikt pålydende 26 495 kroner, samt erstatning pålydende 65 000 kroner.

Utvalget ser slik på saken

Saken gjelder et kjøp mellom en næringsdrivende og en forbruker, og forholdet vurderes derfor etter forbrukerkjøpsloven 21. juni 2002 nr. 34 (fkjl.), jf. lovens § 1. Utvalget bemerker at forbrukerkjøpsloven ble endret fra 01.01.2024. Fordi kjøpet skjedde før denne datoen, reguleres denne saken av forbrukerkjøpsloven slik den lød før dette tidspunktet.

Etter fkjl. § 15 første ledd skal tingen være i samsvar med de krav til art, mengde, kvalitet, andre egenskaper og innpakning som følger av avtalen. Det fremgår av fkjl. § 15 andre ledd, bokstav b at tingen skal svare til det som forbrukeren har grunn til å forvente ved

kjøp av en slik ting når det gjelder holdbarhet og andre egenskaper. I motsatt fall foreligger det en mangel, jf. fkjl. § 16 første ledd bokstav a.

Det er ikke en mangel hvis årsaken til feilen skyldes forbrukeren eller forhold på forbrukerens side, jf. fkjl. § 26 første ledd.

I henhold til alminnelige bevisregler er det klageren som har bevisbyrden for å sannsynliggjøre den eller de omstendigheter som kravet er grunnet på.

Uttalelsen fra Berge Motor AS konkluderer med at skaden på ledningsnett og komponenter er forårsaket av kortslutning i batteriet. Det fremgår videre av Berge Motor AS sin tilleggsuttalelse at motorsykkelen ble levert til deres undersøkelse uten det aktuelle MC-batteriet, og at de derfor ikke har undersøkt om dette batteriet var årsaken til skadene på motorsykkelen. De opplyser derfor at de kun kan konkludere med at skadene på motorsykkelen samsvarer med skader som oppstår ved kortsluttet batteri.

Innklagde mener at det kan være flere mulige årsaker til skaden på motorsykkelen, deriblant at dens tidligere batteri kan ha forårsaket skadene.

På bakgrunn av de fremlagte opplysningene i saken mener utvalget at det ikke er sannsynliggjort at MC-batteriet kjøpt av innklagde er årsaken til skadene på motorsykkelen. Det vises til at det ikke foreligger dokumentasjon på at det faktisk foreligger feil med det aktuelle batteriet.

Klageren har etter dette ikke fått medhold i sitt krav.

Konklusjon og vedtak

Forbrukerklageutvalget fatter slikt vedtak:

Klagen tas ikke til følge.

Vedtaket er enstemmig.

Porsgrunn, den 25.06.2025

Mette Thorne Lothe

Irene Lundeker

Markus Hoel Lie

Saksbehandler: Grethe Walmann Bakken