



Forbrukerklageutvalget

Vedtak i Forbrukerklageutvalgets sak 82998

Sakens parter

Klager: Annette Wensås Bakken, Sagbukta brygge 12, 3060 Svelvik

Prosessfullmektig: Bent Bakken, Røyskattlia, 1362 Hosle

Innklaget: Odin Gramstad, Hoslebakken 26, 1362 Hosle

Kort oppsummering av saken og utfall

Kjøp av bruktbil mellom private parter. Klage på flere feil, deriblant defekt turbo og oljelekkasje, samt opplysningssvikt. Krav om prisavslag og erstatning. Ikke medhold.

Sammendrag av faktiske forhold og partenes anførsler

Klageren opplyser at hun den 31.08.2023 kjøpte en bruktbil av typen Skoda Oktavia 2014-modell, med registreringsnummer DP 73220, av innklagde for 71 000 kroner. Bilens kilometerstand var ved kjøpstidspunktet 155 600.

Klageren har fremlagt kjøpekontrakten, der det er krysset av for «ja» på at servicehefte fulgte med bilen og «ja» for at kjøper besiktiget og prøvekjørte bilen. Det fremkommer av kontrakten at bilen ble EU-godkjent 08.11.2021. Det er videre krysset av på «ja» for at selger kjenner til feil eller problemer ved bilen, hvorpå følgende er spesifisert:

«Sensor for fjernlys defekt
Ulyd i venstre hjullager
Bremseskjold venstre foran mangler
Små bruksmerker/riper i døråpning»

Bilen skal ha blitt kjøpt på bakgrunn av salgsannonse lagt ut av innklagde på annonseringsstedet finn.no, påfølgende korrespondanse og besiktigelse av bilen. Det er fremlagt skjermbilde av annonsen, der det blant annet gis følgende beskrivelse av bilen:

- «*Stabil og god familiebil
- *Isofix i bakseter
- *registerreim og vannpumpe byttet januar 2022 (ved 135000 km)
- *bremseklosser og skiver byttet foran mars 2022
- *reservehjul
- *bluetooth
- *Service og EU kontroll blir gjennomført»

Hva gjelder siste punkt om at service og EU-kontroll blir gjennomført er det med håndskrift tilføyd «3.sept»

Ved besiktigelsen, forut for kjøpet, skal klageren ha avdekket ulyd som antakelig skyldtes hjullager, et bremseskjold som manglet, og at vinterdekk var 10 år gamle. Partene skal ha bitt enige om reduksjon i prisen fra 85 000 kroner til 71 000 kroner, slik at klageren selv skulle sørge for service, EU-kontroll, reparasjon av hjullager og bremseskjold, samt gå til innkjøp av nye vinterdekk. Klagerens far skulle stå for reparasjonene.

Når det gjelder service, forklarer klageren at det ved kjøpet ble lagt frem servicehefte med service utført av Møller Bil til og med 2018. Klageren forklarer at innklagde ikke lenger hadde tilgjengelig kvittering på servicer etter 2018, men at han forsikret om at service var utført i henhold til produsentens krav, slik det fremgikk av salgsannonsen.

Bilen ble overtatt på kjøpsdagen, den 31.08.2023.

Klageren opplyser at de utførte service på bilen rundt 20.10.2023. Ifølge klageren var tilstanden på delene som ble byttet ut så slitt at hun lurte på om det i det hele tatt var utført service på bilen siden 2018.

Klageren skal videre ha hatt bilen inne til EU-kontroll, hvor det ifølge klageren ble avdekket at fjærene foran var knekt. Klageren forklarer at støtdempere bør byttes samtidig ved utskiftning av fjærene. Klageren har fremlagt prisoverslag fra Bærum Bilverksted AS pålydende 10 471,99 kroner for bytte av fjærer og støtdempere. Klagerens far skal ha utført skifte av fjærer og støtdempere.

Bilen skal deretter ha blitt EU-godkjent 22.10.2023. To dager etter skal klageren ha opplevd at bilen bare gikk for halv kraft, hvor det lyste to motorfeillamper på bilens dashboard. Klageren fikk derfor bilen undersøkt på et verksted. Ifølge klageren ble det konkludert med at hele turboen måtte byttes, og der tilhørende ventiler måtte renses/byttes. Klageren har fremlagt faktura fra Møller Bil Vest AS av 30.11.2023 på 1 000 kroner, der følgende fremgår:

«Glødelampe motorlampe, og lampe for partikkelfilter lyser.

Avlest feillager, registrerer feil på ladetrykksregulator turbo.

Kontrollert for TPI, finner ingen TPI.

Turbo må skiftes, da man ikke får løs regulator.

Må prøve å kjøre service regenerering etter skift av turbo.

Nærlyspære (Xenon) høyre side er defekt, og varsler for inspeksjons nå. Bilen har ikke servicehistorikk siden 2018? Er service fulgt?»

Klageren skal ha fått opplyst at en reparasjon av turbo ville koste over 42 000 kroner, og hun har fremlagt prisoverslag fra Møller Bil Vest AS av 30.11.2023 på 42 542 kroner inkl. mva. for skifte av turbo og serviceregenerering av partikkelfilter.

Klageren opplyser at hun reklamerte til innklagde 18.12.2023, hvor hun påpekte at bilen var i langt dårligere stand enn forventet. Av fremlagt brev fra klageren til innklagde datert 10.12.2023 refereres:

«Den 24. oktober, 2 dager etter at EU-kontrollen var godkjent så gikk bilen for bare halv kraft og to motorfeillamper lyste på dashboardet, EGR feil lyste og glødelampevarselet blinket hele tiden.

Jeg leste av feilmeldingen fra bilen og de viste feil på turbo. Bilen ble så testet hos Møller Bil på Rud, og de har også konkludert med at hele turboen må byttes og tilhørende ventiler renses/byttes. En kostnad på kr 42.000.- se vedlegg.

Ifølge faglig ekspertise hos Møller Bil og firmaer som er spesialister på turboer så er den vanligste årsaken til feil på turboen at det ikke er byttet luftfilter, olje og oljefilter regelmessig. Ifølge Møller Bil så er det ikke registrert service på denne bilen siden 2018, hverken hos dem eller andre autoriserte verksteder.

Ifølge annonsen på Finn så var det tatt regelmessig service på bilen, men det stemmer ikke. Jeg tok ut luftfilteret og det var så gjengrodd av møkk at det kan

ikke ha vært byttet siden 2018, jeg har tatt vare på filteret hvis du vil sjekke det.

Det er ikke foretatt service på bilen ifølge produsentens retningslinjer.

I tillegg de feil som er nevnt i kontrakten, så var begge fjærene knekt, disse har jeg byttet.»

Det fremgår av fremlagt e-postkorrespondanse mellom partene at innklagde hevdet at det ikke var riktig at bilen ikke hadde fulgt service, foruten den siste servicen som klageren var klar over ved kjøpet. Innklagde viste til at service var utført på Snap Drive Sandvika. Innklagde skal ha oversendt dokumentasjon på utførte servicer hos Snap Drive AS, som ifølge klageren viser at det var utført service i varierende tidsintervaller.

Av fremlagt faktura fra Snap Drive AS Sandvika av 09.09.2019 fremgår det at det ble utført «90 000 km Longlife/72 mnd service», som klageren opplyser at er utført innenfor anbefalt intervall på 12 måneder. Det er videre fremlagt faktura fra Snap Drive AS Sandvika av 06.01.2021 der det fremkommer at det ble utført «120 000 km/96 mnd service», og hvor det er bemerket «litt oljesvetting fra motor» og «litt oljesvetting fra høyre støtdemper bak». Klageren viser til at denne service er utført 15 måneder etter forrige service. Endelig er det fremlagt faktura fra Snap Drive AS av 05.01.2022 der det blant annet fremkommer «135 000 km», «batteritest viser noe svakt batteri» og «dekk bak er fra 2013, ca 4,5mm». Klageren oppgir at denne service er utført innenfor anbefalte 12 måneder, men at innklagde hadde bestilt neste service til 03.09.2023 hvilket var 18 måneder etter forrige service. Klageren forklarer at hun ikke var klar over dette, og at hun foretok service på bilen 20.10.2023.

Klageren hevder at det i perioden 2019 til 01.09.2023 skulle vært utført fire servicer, men at dokumentasjonen viste at det bare var utført tre servicer, der det var nesten to år siden siste service. Klageren forklarer at det også skal byttes olje minst hver 15 000 kilometer.

Fra klagerens e-post til innklagde av 23.12.2023 refereres:

«Fint at jeg fikk oversendt kvitteringene på utført service, disse var ikke registrert hos importøren/forhandleren. Ser at siste service var utført 5. jan 2022, ett år og åtte måneder før bilen ble solgt.

Dette er langt over det som er anbefalt serviceintervall, det kan også være en forklaring på hvorfor luftfilteret var unormalt skittent. Du prøver å flytte ansvaret for skadene over på kjøper men det blir for useriøst, det gikk bare 7-8 uker fra

bilen ble overtatt til ny service ble utført og i den tiden var også bilen stillestående pga. bytte av fjærer mm.

På det tidspunktet bilen ble solgt så var ikke service utført etter produsentens anvisninger slik det var annonsert og dette kan ha en sammenheng med at turboen måtte byttes.»

Innklagde ba om å få oversendt kvittering/dokumentasjon på servicen gjennomført etter kjøpet. Han stilte videre spørsmål om denne ble gjennomført før eller etter at turboen røk. Klageren opplyste til innklagde at service ble utført før EU-kontroll, rundt den 20.10.2023, hvilket var før turboen røk. Innklagde svarte som følger i e-post av 30.12.2023:

«Da forstår jeg det som at turboen gikk i stykker ca fire dager etter at du hadde utført service på bilen selv?

Hvordan kan du/vi være sikre på at turbofeilen ikke skyldes noe som har skjedd i forbindelse med denne servicen? Jeg antar det er en god del ting som skal gjøres på riktig måte i forbindelse med en slik service? Tross alt ble ikke servicen gjennomført på et godkjent verksted, så det er vanskelig for oss å være sikre på at alt er gjort på riktig måte og at alle prosedyrer ble fulgt. Det blir åpenbart feil om vi skal stå til ansvar for noe som potensielt kan ha blitt påført bilen etter salget av bilen.

Altså, basert på det jeg svarte i forrige brev, samt disse ytterligere usikkerhetene, føler jeg ikke at det er grunnlag for å ta noe reklamasjonsansvar for dette.

Vil også minne om at dato for siste service var kjent for kjøper. Dette var på kvitteringen for registerreimskifte som ble vist og overlevert ifm salget. Som sagt ga vi også informasjon om at service etter planen skulle gjøres 3. sept (men at kjøper valgte å gjøre dette selv mot redusert pris).»

Klageren skal også etter oversendelse av dokumentasjon på service ha blitt gjort kjent med at det i forbindelse med service utført på bilen i januar 2021, ble bemerket at det var lekkasje på støtdempere og at disse måtte byttes, samt oljelekkasje på motor. Ifølge klageren ble disse opplysningene ikke videreformidlet av innklagde ved kjøpet. Følgende refereres fra brev fra klageren til innklagde av 17.01.2024 som er sendt per e-post:

«Eu-kontrollen avdekket i tillegg at fjærene foran var knekt og bytte av disse koster ca. 10 472.- kroner på verksted. I tillegg bør støtdempere byttes samtidig

ved en slik reparasjon, (de var fra da bilen var ny), det er i tillegg bemerket ved service på bilen jan. 2021 at støtdempere bør byttes. Det visste selger, men kjøper fikk først vite det etter at reklamasjonen ble framsatt for kjøper. Prisen for hele denne reparasjonen anslår jeg til å være 15 000.- kroner på verksted. Undertegnede har allerede utført reparasjonen selv.

Etter at kjøper hadde tatt service på bilen og reparert bremseskjold, fjærer og støtdempere så stoppet turboen å virke, den 24 okt. 2023. Dette ble testet hos merkeforhandleren Møller Bil som konkluderte med at hele turboen måtte byttes, pris 42 542.- kroner.

Det er kjent at det som i hovedsak ødelegger en turbo er dårlig luftfilter eller dårlig olje pga. manglende service. Kjøper fikk tilgang til servicehistorikken via mail fra selger 19.12.2023 og den viser at siste service var tatt 5. jan. 2022 og at kjøper hadde planlagt service i forb. med salget den 3. sept. 2023. Det er 8 måneder for sent i forhold til den årlige service som produsenten angir. Det antas derfor at selger er ansvarlig for at turboen røk slik at de samlede reparasjonskostnadene utover det som var kjent ved salget blir ca. 53 000.- kroner, og sett i forhold til salgssummen må man kunne si at kjøper ikke har fått en vare som holder forventet stand.

I salgsannonsen står det at bilen har fått service i henhold til produsentens krav, dette stemmer ikke siden serviceintervallet var overskredet med 8 måneder, noe som er en betydelig overskridelse siden serviceintervallet skal være 12 mnd. ifølge produsenten. Luftfilter var ikke byttet siden sept. 2019, det var tett og fullt av møkk da jeg byttet det selv. I tillegg gikk det 17 måneder/19000 km fra service i 2019 til service 2021, istedenfor de foreskrevne 12 måneder, se vedlagt servicehistorikk. Denne bilen skal ha service med oljebytte årlig eller senest ved kjørte 15000 km. Se vedlegg del 3.

Partene kom ikke til enighet, og klageren brakte saken inn for mekling i Forbrukertilsynet den 19.01.2024. Saken ble avsluttet som uforliket ved Forbrukertilsynets brev av 31.10.2024. Klageren brakte deretter saken videre inn for Forbrukerklageutvalget ved klage av 25.11.2024.

Klageren forklarer at det våren 2025 ble oppdaget en oljelekkasje som var for omfattende til at bilen kunne EU-godkjennes. Klageren skal ha utbedret oljelekkasjen i juni 2025, og har til støtte for dette fremlagt faktura fra Hauger Bil AS av 21.06.2025 på 28 986 kroner, der følgende fremgår:

«Skiftet sim ring øvre registerreim område, kamaksel.

Skiftet plugg øvre ved sim ring.

Skiftet simring flens nedre veivaksel, regreim område.

Demontert, monteft DPF filter, montert eksos pasta.

Demontert bunnpanne motor, skiftet pakning.

Skiftet reg reim, bare reim grunnet mye olje søl på gamle reim.»

Klageren forklarer at Møller Bil avdekket feil på turbo, samt ga et prisoverslag på reparasjon, men at hun ikke ba om å få en uttalelse på årsakssammenheng da hun på dette tidspunktet ikke var klar over manglende service på bilen. Klageren gjør imidlertid gjeldende at det er naturlig å tro at manglende service er årsaken til feil på turbo når denne røk etter et 21 måneder langt serviceopphold og et oljeskiftintervall som nesten var det dobbelte av det som er forskrevet. Hertil viser klageren til fremlagt uttalelse fra NAF ved Audun Bergerud – «Vurdering av levetid på turbolader» – av 28.10.2025, der følgende refereres:

«Det er fra Møller Bil Rud den 30.11.2023 ved kjørelengde 159.257 km bekreftet at turbo er defekt.

Forventet levetid på turbo er ved normalt bruk og vedlikehold mellom 150 og 200.000 km eller mer under gunstige forhold. Det er opplyst undertegnende at det har vært mangelfullt vedlikehold/service på bilen. Mangelfullt vedlikehold (spesielt oljeskift, manglende eller for sent) vil kunne medføre unormal stor slitasje på turbo, som medfører utskifting tidligere enn forventet.»

Klageren forklarer at hun fant et rimeligere alternativ for reparasjon av turbo enn pristilbudet hun tidligere mottok fra Møller bil. Hun forklarer at reparasjonen ble utført for 30 998 kroner, og har fremlagt faktura fra Hauger Bil AS 15.12.2023 pålydende 30 998 kroner for:

«Skifte av turbo og pakningssett

Skiftet olje, oljefilter, oljepluggsett.

Data kort test, slettet feilkoder.

Rep av slange vakuum til magnetventil.»

Etter dette gjør klageren gjeldende at bilen er mangelfull som følge av at turbo røk, knekte fjærer og lekkasje på støtdempere og oljelekkasje i motor.

Klageren viser til at innklagde unnlot å informere om oljelekkasje i støtdemper og motor, selv om det var varslet av verkstedet i forbindelse med service i januar 2021.

Hva gjelder turbohavari, viser klageren til at turbo røk 24.10.2023, der årsaken mest sannsynlig er manglende service og overholdelse av anbefalt serviceintervall. Klageren anfører at fremlagt dokumentasjon på service som viser at serviceintervall ikke er overholdt etter produsentens anvisninger, hvilket innklagde har holdt tilbake informasjon om. Klageren hevder at innklagde har forsøkt å legge skylden over på kjøper ettersom det gikk noe tid fra bilen ble kjøpt til service på bilen ble utført. Klageren anfører imidlertid at det er de alt for lange serviceintervallene under innklagdes eiertid som er årsaken til turbohavariet. I den forbindelse bemerker klageren at hun ikke var klar over at serviceintervallet allerede var overskredet med åtte måneder da bilen ble kjøpt. Klageren hevder at innklagdes påstand om at all informasjon angående service ble overlevert ved salget, ikke stemmer. Ifølge klageren var det bare servicehefte med siste service 12.11.2018 som fulgte med bilen ved salget.

Klageren hevder at reparasjonskostnadene for skjulte mangler viser at tilstanden på bilen var vesentlig dårligere enn hva hun kunne forvente. Klageren gjør gjeldende at hun ikke hadde kjøpt bilen om all informasjon om bilen hadde vært lagt frem ved salget.

På denne bakgrunn krever klageren erstatning på 62 261 kroner og prisavslag på 10 472 kroner. Hun krever også forsinkelsesrenter. Erstatningskravet omfatter følgende poster:

- utbedring av oljelekkasje med kr 28 986
- utbedring av turbo med kr 30 998.
- diagnose hos Møller Bil med kr 1 000,-
- gebyr for behandling av saken med kr 1 277,-

Prisavslaget gjelder påstått mangel ved bilens fjærer og støtdemper, som ville kostet 10 472 kroner å utbedre på verksted.

Innklagde avviser klagerens krav, og bestrider at bilen er mangelfull.

Innklagde viser til at han hadde bestilt service og EU-kontroll til 03.09.2023, men at denne ble avbestilt etter initiativ og ønske fra kjøper, der et ble avtalt 14 000 kroner i avslag på annonsert pris. Innklagde mener derfor at klageren har tatt en kjent og økt

risiko for mulige feil – mot redusert pris – ved ikke å gjennomføre service og EU-kontroll før kjøpet.

Innklagde bestrider at han har holdt tilbake opplysninger om bilens tilstand og servicehistorikk. Innklagde fremholder at servicehistorikken var kjent for klageren. Ifølge innklagde ble papirkopier av kvitteringer fra servicer og EU-kontroller, samt andre reparasjoner, levert klageren ved kjøpet. Innklagde viser til at det i kontrakten fremkommer at «servicehefte følger med bilen». Når det gjelder klagerens påstand om avvik fra anbefalte serviceintervaller, forklarer innklagde at han ikke har inngående kjennskap til når de ulike servicene og service-punktene skal gjennomføres, men at han har forholdt seg til bilens display når det gjelder tidspunkt for gjennomføring av servicer, og der han har basert seg på at verkstedet har tatt hånd om når olje, luftfilter, oljefilter, med mere skal byttes. Innklagde forklarer at han med sikkerhet vet at bilen ikke viste «tid for service» i displayet i 8 måneder før salget. Hertil bemerker innklagde, at klageren ventet nesten to måneder med å gjennomføre service. Uansett fremholder innklagde at hovedpoenget er at dato og kilometerstand for alle servicene var kjent for klageren ved kjøpet.

Innklagde bestrider at det før kjøpet var kjent at det forelå behov for å bytte støtdemper. Innklagde anfører at dette ikke står i fakturaen fra Snap Drive AS da det kun er bemerket «litt oljesvetting fra høyre støtdemper bak». Innklagde forklarer at merknaden om «litt oljesvetting» fra den ene støtdemper ikke ble bemerket ved service 05.01.2022. Innklagde legger derfor til grunn at feil enten ble utbedret eller ikke lenger var et problem, slik at dette ikke ble inntatt i kontrakten. Uansett anfører innklagde at dette er informasjon som ble overlevert ved salget, og noe klageren derfor var klar over.

Ifølge innklagde gjelder tilsvarende hva gjelder klagerens klage over oljelekkasje motor og påstand om manglende opplysninger. Innklagde viser til at merknad om «litt oljesvetting» ved service i januar 2021 ikke ble bemerket ved service i januar 2022, slik at han legger til grunn at feil enten ble utbedret eller ikke lenger var et problem. Uansett anfører innklagde at det er lite sannsynlig at klagerens klage over oljelekkasje i 2025 har sammenheng med merknaden om oljesvetting fra mer enn fire år tilbake i tid. Innklagde viser til at registerreim med mere ble skiftet ved større service i 2022, og at det er naturlig å tro at en «liten oljesvetting» har blitt fikset når store deler av motoren er tatt fra hverandre for å bytte registerreim og vannpumpe. Innklagde anfører at det faktum at

oljesvetting ikke ble bemerket ved den nyeste service i 2022 er en sterk indikasjon på at det ikke lenger var et problem.

Dersom fjærene var knekt/svekket ved kjøpstidspunktet, gjør innklagde gjeldende at det var ukjent for både klageren og innklagde. Uansett anfører innklagde at feilen virker å være noe som anses som «normal slitasje», og ikke noe som gir grunnlag for å hevde at bilen var i vesentlig dårligere stand enn hva man kan forvente, gitt bilens alder, kilometerstand og salgspris. Innklagde bemerker i den forbindelse at klageren fikk et avslag på kr 14 000 for at service og EU-kontroll - der de eventuelt knekte fjærene trolig ville ha blitt avdekket – ikke skulle gjennomføres før kjøpet.

Når det gjelder klage på turbohavari, viser innklagde til at det var kjent for klageren at service burde gjennomføres snarest da dette fremkom i displayet på bilen. Til tross for dette valgte klageren å vente til 20.10.2023 med å gjennomføre service. På denne bakgrunn anfører innklagde at det er uheldig at klageren utsatte service ytterligere to måneder etter overtakelse av bilen. I tillegg bemerker innklagde at klageren (klagerens far) gjennomførte service selv – ikke på et godkjent verksted. Innklagde viser til at turboen røk 24.10.2023, altså fire dager etter at klageren utførte service selv. Innklagde fremholder at det ikke kan utelukkes at klagerens far gjorde noe galt da service ble utført, som har ført til eller bidratt til turbohavariet.

Til dette anfører klageren at det ikke medfører riktighet at hun fikk overlevert dokumentasjon på service fra og med 2019 ved salget. Klageren forklarer at det er riktig at innklagde muntlig opplyste at service var utført, men ifølge klageren opplyste innklagde at han ikke hadde dokumentasjonen tilgjengelig. Klageren fastholder at hun først fikk dokumentasjon på service fra og med 2019 per e-post den 19.12.2023 etter at hun reklamerte på kjøpet. Klageren stiller spørsmål om hvorfor innklagde sendte denne dokumentasjonen på e-post den 19.12.2023 dersom dette allerede var overlevert ved salget. Klageren fremholder at det er selgers ansvar å dokumentere hva som ble framlagt av informasjon ved salget.

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 19.01.2024 brakt inn for Forbrukertilsynet og fikk saksnummer 24/1093. Forbrukertilsynet henvendte seg skriftlig til innklagde første gang 01.10.2024. Saken ble henlagt som uforlikt ved Forbrukertilsynets brev av 31.10.2024. Klagen til Forbrukerklageutvalget er datert og mottatt 25.11.2024, og er rettidig.

Saken ble lagt frem i Forbrukerklageutvalgets møte den 28.01.2026.

Klagerens påstander

Klageren har nedlagt påstand om erstatning med 62 261 kroner og prisavslag på 10 472 kroner. Klageren har også krevd renter.

Utvalget ser slik på saken

Saken gjelder kjøp av bil mellom private, og vurderes derfor etter kjøpsloven 13. mai 1988 nr. 27 (kjl.), jf. lovens § 1.

Det er ikke holdepunkter for at bilen ble solgt «som den er». Mangelsvurderingen skal derfor foretas etter de alminnelige mangelsbestemmelsene.

Etter kjl. § 17 tredje ledd jf. første ledd foreligger det en mangel når varen ikke er i samsvar med de krav til art, mengde, kvalitet, andre egenskaper og innpakning som følger av avtalen. Det foreligger også mangel når tingen ikke svarer til opplysninger som selgeren i sin markedsføring eller ellers har gitt om tingen, dens egenskaper eller bruk og som kan antas å ha innvirket på kjøpet, jf. kjl. § 18 første ledd.

En mangel vil også foreligge der selgeren har unnlatt å opplyse om vesentlige forhold ved tingen eller dens bruk som han eller hun måtte kjenne til, og som kjøperen hadde grunn til å regne med å få, dersom unnlattelsen kan antas å ha virket inn på kjøpet, jf. analogisk anvendelse av kjl. § 19 første ledd bokstav b.

Hvorvidt tingen er mangelfull skal vurderes ut ifra forholdene ved levering, jf. kjl. § 21 første ledd, jf. § 13 første ledd, jf. §§ 6 og 7.

Det følger videre av alminnelige bevisregler at det er klageren som har bevisbyrden for den eller de omstendigheter kravet er grunnet på.

Klageren gjør for det første gjeldende mangel som følge av knekte fjær avdekket ved EU-kontroll etter kjøpet, med videre behov for å skifte støtdempere. Klageren har ikke dokumentert feil i form av knekte fjær. Uavhengig av om det legges til grunn knekte fjærer, finner ikke utvalget det godtgjort at dette er en feil som utgjør en mangel i lovens forstand. Det foreligger ingen dokumentasjon på hvorvidt knekte fjær er upåregnelig sett hen til bilens alder og kilometerstand. I den forbindelse bemerker utvalget at det var avtalt mellom partene at klageren skulle få utført EU-kontroll etter kjøpet, og at hun dermed må sies å ha tatt en bevisst risiko med tanke at det kunne avdekkes skjulte feil. Det er etter dette ikke godtgjort at forholdet utgjør en mangel.

Klageren gjør videre gjeldende mangel som følge av manglende opplysninger om oljelekkasje støtdemper bak og oljelekkasje motor, som ble bemerket ved service i januar 2021 forut for salget. Innklagde bestrider at forholdene utgjør mangler, og anfører uansett at klageren var kjent med disse forholdene all den tid hun fikk overlevert servicedokumentasjon ved kjøpet.

Det følger av kjl. § 20 første ledd at kjøper ikke kan gjøre gjeldende en mangel han kjente, eller måtte kjenne til før kjøpet.

Det er ikke omtvistet at klageren fikk overlevert servicehefte ved kjøpet, og at dette viser utførte servicer til og med 2018. Partene er imidlertid uenige om hvorvidt dokumentasjon på servicer utført etter dette hos Snap Drive AS ble overlevert klageren ved kjøpet.

I kontrakten er det kun vist til at «servicehefte» følger med. Utvalget deler ikke innklagdes oppfatning om at dette tilsier at også annen service- og verkstedsdokumentasjon fulgte med bilen. Etter utvalgets oppfatning var det innklagde som ved avtaleinngåelsen stod nærmest til å sørge for å innta opplysninger om at øvrig servicedokumentasjon fulgte med kjøpet i kontrakten, eller på annen måte dokumentere dette. Utvalget finner det etter dette ikke sannsynliggjort at klageren var kjent med service – og verksteddokumentasjonen fra Snap Drive AS av henholdsvis 09.09.2019, 05.01.2021 og 06.01.2022. Klageren var følgelig ikke kjent med opplysningene som fremgikk vedrørende oljesvetting fra høyre støtdemper bak og oljesvetting motor forut for kjøpet. Hun er dermed ikke avskåret fra å gjøre forholdene gjeldende som mangel. Spørsmålet er om nevnte forhold utgjør mangler.

Det er dokumentert at det forut for kjøpet ble avdekket «litt oljesvetting fra høyre støtdemper bak», jf. faktura fra Snap Drive AS Sandvika av 06.01.2021. Dette var over halvannet år før klageren kjøpte bilen. Bilen ble etter dette EU-godkjent i november 2021, og oljesvetting fra støtdemper er ikke bemerket ved den siste servicen som ble utført før salget, jf. fremlagt faktura fra Snap Drive AS av 05.01.2022. Videre har ikke klageren dokumentert lekkasje på støtdemper bak i etterkant av overtakelsen, ei heller at det er behov for å skifte støtdemper. Det bemerkes at klageren ved reklamasjon på knekte fjærer først viste til at støtdemper også bør byttes ved utskiftning av fjærer – uten at det ble nevnt noe om oljelekkasje støtdemper. Utvalget finner det etter dette ikke godtgjort at det forelå? oljelekkasje fra støtdemper. Forholdet utgjør følgelig ingen mangel, ei heller som følge av misligholdt opplysningsplikt fra innklagde.

Klageren gjør også gjeldende mangel som følge av oljelekkasje fra motor. I likhet med oljesvetting bakre støtdemper, er det i faktura fra Snap Drive AS Sandvika av 06.01.2021 bemerket «litt oljesvetting» fra motor, uten at dette ble bemerket ved service ett år senere. Bilen ble videre i mellomtiden - i november 2021 - EU-godkjent, og på nytt EU-godkjent i oktober 2023 etter klagerens overtakelse. Oljelekkasje/oljesvetting ble heller ikke bemerket da bilen var inne på verksted grunnet motorproblemer, jf. faktura fra Møller av 30.11.2023. Klageren har vist til at det først våren 2025 ble oppdaget så omfattende oljelekkasje fra motor at bilen ikke ble EU-godkjent. Klageren har kun fremlagt dokumentasjon på utbedring, men denne sier ikke noe konkret om hva slags lekkasje det er tale om eller hvor/hvilke komponenter i motoren det er lekkasje fra. Utvalget finner det etter dette ikke godtgjort at oljelekkasjen oppstått våren 2025 stammer fra oljesvetting avdekket i januar 2021, og finner det heller ikke godtgjort at det forelå en oljelekkasje ved kjøpstidspunktet. Det foreligger følgelig ingen mangel, ei heller som følge av opplysningssvikt fra innklagde.

Utvalget finner det godtgjort at det var nødvendig å skifte defekt turbo, jf. fremlagt faktura fra Møller Bil Vest AS av 30.11.2023. Utvalget legger videre til grunn klagerens forklaring om at problemet oppstod 24.10.2023, altså i underkant av to måneder etter overtakelsen. I henhold til den sakkyndige uttalelsen fra NAF ved Audun Bergerud – «Vurdering av levetid på turbolader» – av 28.10.2025 er «forventet levetid på turbo er ved normalt bruk og vedlikehold mellom 150 og 200.000 km eller mer under gunstige forhold». Det fremgår videre av uttalelsen at «mangelfullt vedlikehold (spesielt oljeskift, manglende eller for sent) vil kunne medføre unormal stor slitasje på turbo, som medfører utskifting tidligere

enn forventet». Klageren anfører at innklagde ikke har overholdt bilens anbefalte serviceintervall, og at dette er årsaken til at turboen røk. Mangel forutsetter at defekt turbo kan føres tilbake til forhold på leveringstidspunktet.

Utvalget legger til grunn klagerens ubestridte forklaring om at innklagde opplyste at bilens serviceintervall var fulgt. Slik saken er opplyst, er det imidlertid utvalgets oppfatning at klageren må ha vært kjent med at siste serviceintervall var overskredet ved kjøpet, selv om hun ikke var klar over tidspunkt for siste service. Det vises til partenes avtale om at klageren selv skulle sørge for gjennomføring av servicen som opprinnelig var planlagt 03.09.2023, og innklagdes forklaring om at han har forhold seg til bilens display når det gjelder tidspunkt for service. Det anses videre godtgjort at bilens serviceintervall heller ikke var overholdt hva gjelder service utført 06.01.2021, ettersom forrige service var utført 09.09.2019. Det foreligger imidlertid ingen dokumentasjon som sier noe om sannsynlig årsak til at turbo røk, ei heller sannsynlig tidspunkt for når feilen oppstod. I den forbindelse bemerker utvalget at det gikk om lag syv uker fra klageren overtok bilen til service ble utført 20.10.2023. Klagerens far utførte servicen selv, der det kun gikk fire dager før det oppstod problemer med motor, og senere ble avdekket at turbo hadde røket. Sett i sammenheng med manglende dokumentasjon om årsaken til feil i dette konkrete tilfeller, finner ikke utvalget det godtgjort at feilen kan føres tilbake til leveringstidspunktet, selv om bilens serviceintervall ikke var overholdt under innklagdes eiertid. Hertil bemerker utvalget at bilen ble kjøpt med en kilometerstand på over 155 000 kilometer, som i henhold til uttalelsen fra NAF av 28.10.2025 er innenfor normal levetid på 150 000-200 000 kilometer, jf. uttalelsen fra NAF av 28.10.2025. Utvalget finner det etter dette ikke godtgjort at defekt turbo utgjør en kjøpsrettslig mangel.

Klageren har ikke fremsatt selvstendig krav knyttet til mangelfull servicehistorikk/overholdelse av service, og utvalget finner det følgelig ikke nødvendig å ta stilling til hvorvidt det foreligger mangel som følge av opplysningssvikt hva gjelder service.

Klagerens krav fører etter dette ikke frem.

Konklusjon og vedtak

Forbrukerklageutvalget fatter slikt vedtak:

Klagen tas ikke til følge.

Vedtaket er enstemmig.

Porsgrunn, den 28.01.2026

Signe Eriksen

Rune Erstad

Markus Hoel Lie

Saksbehandler: Lena Kallåk