



Forbrukerklageutvalget

Vedtak i Forbrukerklageutvalgets sak 48595

Sakens parter

Klager: André Mork, Langnesvegen 16, 6409 Molde

Prosessfullmektig: Advokat Matora Yoga, Postboks 1870 Vika, 0124, Oslo

Innklaget 1: Torill Neset, Plassen 20, 6856 Sogndal

Prosessfullmektig: Advokat Harald Hjermann, Postboks 35, 6851 Sogndal

Innklaget 2: Drift- og Vedlikeholdsservice Sogn AS, Plassen 20, 6856 Sogndal

Prosessfullmektig: Advokat Harald Hjermann, Postboks 35, 6851 Sogndal

Kort oppsummering av saken og utfall

Kjøp av bruktbil. Klage på høyt oljeforbruk og motorfeil. Spørsmål om klageren er å anse som næringsdrivende og spørsmål om rettidig reklamasjon. Krav om erstatning og renter. Ikke medhold.

Sammendrag av faktiske forhold og partenes anførsler

Klageren kjøpte 20.10.2022 en BMW X5 M 2016-modell med registreringsnummer BT96522 for 700 000 kroner. Bilen ble solgt med en kilometerstand på 86 500 km. Kjøpekontrakten er signert av klageren og innklagde 1. I kjøpekontrakten står det at bilen har vært trimmet/chippet. Videre står det følgende:

«Bilen selges som den er i forhold til paragraf 19 i kjøpsloven, kjøper bes sette seg inn i de vilkår som da begrenser kjøpers anledning til reklamasjon, garantier og hevelsesrett. Innbyttebil kjøpes inn av selger på samme vilkår».

Bilen var annonsert på Finn.no av innklagde 2. Innklagde 1 er daglig leder og styreleder i dette selskapet. Salgsannonsen er fremlagt, hvor det står følgende: «Bilen har strøken servicehistorikk som følger bilen ved kjøp». Videre står det om reklamasjonsrett ved kjøp fra forhandler.

Klageren har forklart at han merket etter ca. 500 kjørte km at bilen brukte en del olje, og at han kontaktet innklagde vedrørende dette, som beroliget han med at dette var normalt på denne bilen. 14.01.2023 begynte varsellampe å lyse på bilen, og klageren tok bilen inn på service hos Kvikkservice AS. Det er fremlagt en uttalelse fra verkstedet, hvor det står følgende opplysninger:

«Vi utførte service og tok pkk på bilen den 06.02.2023 km stand 9139 under service ble det oppdaget spon i motoroljen og oljefilter.

Oljens farge / glans med påfølgende mengde spon i oljen og filter << etter vår klare oppfatning >> viser at motoren har hatt feil over lengre tid den må også ha vært der lenger en bileiers bilhold tilsier da han kjøpte bilen 17. oktober 2022 med en km stand på 86 500.

Vi anbefalte derfor eier av bilen å ikke kjøre den noe mer men lever den inn for reparasjon hos GS Bilverksted siden de har mer kapasitet til motorjobber på biler av merket BMW og eieren rekvirerte da selv transport fra vårt verksted til GS Bilverksted i bud».

Klageren reklamerte til innklagde 07.02.2023, som svarte med at bilen brukte olje etter fabrikkens anvisning i hennes eie, og at bilen bruker mye olje da det er en «race preppa motor». Innklagde mente også at feilen måtte ha oppstått etter salget, og at de ikke kunne ta ansvar for klagers bruk av bilen. Klageren varslet 09.03.2023 at han hadde engasjert advokat i saken. Saken ble sendt inn til Forbrukertilsynet 05.10.2023.

Klageren har fått bilen reparert hos GS Bildeler AS for 340 000 kroner. Faktura datert 09.06.2023 er fremlagt, hvor det fremgår følgende opplysninger vedrørende arbeidet:

«Utført arbeid: Demontert motor pga rådebank og sendt til cylmo. Når motor kom tilbake fra cylmo så kom det frem att den har høyt oljeforbruk. Kontrollert sylindervekker osv for skade. Fant dype riper i sylindervegger.

Demontert alle utvendige deler på motor og sendt tilbake til cylmo.

Montert sammen motor med nye dyser og plugges samt nye pakninger og o-ringer på alt. Vasket ren alle slanger osv innvendig før montering. [...]».

Klageren har fremlagt en uttalelse fra GS Bildeler AS vedrørende reparasjonen:

«Bil hadde vært på kvikk service på oljeskift og ble oppdaget spon i motorolje. Vi fikk sett oljeprøve av motorolje fra service hos kvikk service. Så tydelig spon partikler i motorolje. Fargen på spon var mulig forenelig med rådelager. Kunde fikk fraktet bil fra Kvikkservice til GS Bilverksted Bud. Den ble aldri startet etter service hos Kvikkservice. Ifølge kunde og kvikkservice var det ingen tegn til ulyder fra motor. Kunde hadde bestilt en intervallservice hos Kvikkservice da dette ble tilfeldig oppdaget.

Siden disse motorene kan være utsatt for rådelagerhavari ble det besluttet å ta ut motor av oss og sende den til Cylmo Trondheim for skift av rådelager. Cylmo skiftet rådelager. Fikk da beskjed fra Cylmo at rådelager ikke var så mye slitt som vi først hadde sett for oss. Cylmo sa da at stålspon i motor ikke kan komme fra rådelager da de ikke har nevneverdige striper/skader.

Motor ble sendt tilbake til oss for videre inspeksjon pga stålspon i oljen ikke var funnet årsak til enda. I tillegg så har motor et høyt oljeforbruk i følge bileier.

Vi gjorde nødvendige kontroller ved å ta av noen utvendige komponenter på motor og gikk inn med kamera. Der fant vi skader på sylindervegger. Riper og i tillegg skader som kan se ut som bittesmå hull i sylindervegger.

Motor ble sendt til Cylmo igjen for demontering og pristilbud. Ble da utført skifte av sylindreforinger med tilhørende deler hos Cylmo. Motor ble satt inn igjen av oss».

Klageren mener at feilene utgjør en mangel. Han underbygger dette med at reparasjonskostnadene beløp seg til over 50% av kjøpesummen, og knytter seg til «grunnleggende funksjons- og sikkerhetsaspekter ved en bil». Verken kjøpesummens størrelse, bilens alder og historikk, selgers markedsføring eller andre omstendigheter ved kjøpet ga grunnlag for noen forventning hos klageren om særlig risiko for de feilene som materialiserte seg. Feilene fremstår dermed som upåregnelige, og gjør at bilen er i vesentlig dårligere stand enn det klageren kunne forvente. Klageren mener at dette ikke

er noe han ville kunne oppdaget ved en undersøkelse før kjøp, men bemerker for øvrig at hans onkel besiktiget bilen før kontraktinngåelsen.

Klageren mener videre at det fremstår som høyst sannsynlig at bilen hadde unormalt høyt oljeforbruk allerede ved overtakelsen, og at skadene på motor har sammenheng med det høye oljeforbruket. Klageren har opplyst at det ikke er noe ved hans kjøremønster som skulle tilsi at feilene har oppstått i hans eiertid, all den tid bilen har blitt brukt som familiebil og har hatt en forholdsvis beskjed kjørelengde i hans eie.

Innklagde har avvist klagerens krav.

Innklagde parter har vist til at det var innklagde 1 som både formelt og reelt var eier av bilen ved salget, og som dermed er den rette selgeren. Dette underbygges med at bilen var registrert på henne, og at det er hun som står som selger i kjøpekontrakten. Årsaken til at innklagde 2 er trukket inn i saken, er at det var foretaket som bestilte salgsannonsen på Finn.no, men at dette ikke medfører at foretaket har et selgeransvar i saken. Det bemerkes at telefonnummeret oppgitt i annonsen er innklagde 1 sitt private nummer. Innklagde foretak har som formål «Drift og vedlikehold av eiendom, bygninger og maskiner», og omsetning av biler inngår dermed ikke i virksomheten. Innklagde har videre forklart at selv om fakturaene for innbytteobjektene ble fakturert foretaket, så ble ikke dette registrert i firmaets regnskap og fakturaene er dermed ikke bokført i foretaket.

Innklagde har videre vist til at klageren er selv eier av et foretak som driver med kjøp og salg av kjøretøy. Bilen ble betalt med kontant innbetaling på 300 000 kroner, samt med en varebil, en ATV og en tilhenger i innbytte. Det var klagerens foretak som stod registrert som eier av varebilen på kjøpstidspunktet. Innklagde mener at dette reiser spørsmål om foretaket var den reelle kjøperen av bilen, ettersom en vesentlig del av kjøpesummen ble betalt via foretaket. Innklagde mente det derfor ville være av interesse å få avklart hvem som betalte inn kontantbeløpet, og hvordan transaksjonen ble behandlet regnskapsmessig. Innklagde mente uansett at det måtte legges vekt på at klageren har betydelig erfaring fra kjøp og salg av brukte biler.

Innklagde har påpekt at innklagde 1 kun hadde eid bilen i litt over to måneder før salget. I denne tiden ble det ikke registrert noe unormalt ved bilen som ga grunn til bekymring. Det kom heller ingen varsler på bilen om at det var lavt oljenivå eller behov for service. Innklagde bemerker at saken gjelder en spesiell bil, som retter seg mot et lite marked av

kjøpere med særlig interesse for biler. Klageren valgte å kjøpe bilen usett, men hadde anledning til å prøvekjøre bilen. Innklagde hadde også i salgsannonser gitt tilbud om å skaffe en tilstandsrapport på klagerens regning før kjøpet.

Det har også blitt påpekt at det er fremlagt skriftlig dokumentasjon på at klageren reklamerte i februar 2023. Innklagde bestrider at de ble kontaktet vedrørende bilens oljeforbruk før dette, slik som klageren hevder. Klageren har opplyst at han måtte fylle olje på bilen etter å ha kjørt kun 500 km. Ut ifra dette, så mener innklagde at klageren måtte mest sannsynlig fylle olje igjen omkring 1. november 2022, og kanskje tidligere, og at det dermed gikk rundt tre måneder før klageren reklamerte. Ifølge innklagde burde klageren ha reklamert straks etter han oppdaget bilens høye oljeforbruk, og mener at klageren derfor har reklamert for sent. Innklagde har også vist til en avgjørelse i Forbrukerklageutvalget, FTU-2015-1957, hvor det ble lagt til grunn at en reklamasjon fremsatt to og halv måned etter feilen ble oppdaget, var ikke fremsatt innen rimelig tid. Ut ifra fremlagte dokumenter, fikk ikke GS Bildeler opplysninger om høyt oljeforbruk da de mottok bilen fra Kvikkservice og dette ble følgelig heller ikke formidlet til Cylmo da motoren ble sendt dit første gang. Innklagde stiller spørsmål om det i det hele tatt har vært registrert høyt oljeforbruk, og at den sikreste opplysningen om dette kommer frem av faktura fra GS Bildeler av 09.06.23. Dersom man legger dette alternativet til grunn, er det ikke godtgjort at de skader som ble registrert av GS Bildeler, var til stede på overtakelsestidspunktet. Det framstår tvert om som mer sannsynlig at de har oppstått i løpet av de over 6 600 km som klageren kjørte bilen.

Innklagde mener også at reklamasjon må anses som fremsatt for sent grunnet klagerens passivitet. Innklagde har også påpekt at de ikke hørte noe mer fra klageren etter de avviste ansvar i saken per tekstmelding 10.03.2023. De ble først kontaktet vedrørende saken ved Forbrukertilsynets e-post av 19.04.2024, som er mer enn 13 måneder etter reklamasjonen var fremsatt – dette som følge av klagerens manglende svar på Forbrukertilsynets henvendelser. Det gikk ytterligere seks til syv måneder før innklagde ble orientert om at saken var klaget inn til Forbrukerklageutvalget. Klageren har derfor opptrådt passivt i saken over en lengre periode. Innklagde mener at klagerens manglende oppfølging av saken hos Forbrukertilsynet må være relevant, og at klageren på denne bakgrunn ikke har oppfylt sin «plikt» til å følge opp reklamasjonen, og at det dermed må legges til grunn at det er reklamert for sent. Innklagde har vist til rettspraksis,

Rt-1992-166, hvor det fremgår at for at kjøper må følge opp saken innen rimelig tid dersom reklamasjonen skal få rettsvirkning.

Innklagde har påpekt at det i faktura fra GS Bildeler er påvist rådebank, som er en annen feil enn det reklamasjonen gjelder. Innklagde forklarer at rådebank er kjent feil i en motor som avgir en tydelig bankelyd, som selv en lite rutinert bilfører ville reagert på. Ettersom innklagde ikke opplevde noe slikt ved bilen i sin eiertid, mener de at dette underbygger at denne feilen må ha oppstått i klagerens eie. Dersom man legger til grunn at bilen hadde rådebank på salgstidspunktet, så hadde klageren oppdaget dette dersom han prøvekjørte bilen.

Innklagde har opplyst at de har fremmet regresskrav mot tidligere eier som innklagde kjøpte bilen hos. Brev av 11.07.2024 fra tidligere eiers advokat er fremlagt, og etter tidligere eiers synspunkt, så har problemet mest sannsynlig oppstått som følge av spon fra ødelagt rådelager, som har ripet opp sylinderveggene, som igjen har ført til motorens forhøyede oljeforbruk. At hverken MG Bildeler, eller Cylmo AS som er en landets største spesialister på motoroverhaling, ikke skulle oppdage disse påståtte stripene i sylindere, når GS Bildeler demonterer motoren og Cylmo AS hadde motoren inne første gang, fremstår som veldig lite sannsynlig.

Det er fremlagt dokumentasjon på at det ble utført service med skift av olje og filter hos Automatservice AS ved faktura av 11.01.2021.

Innklagde har videre anført at beløpet klageren krever i henhold til faktura fra GS Bildeler AS i det vesentlige overstiger det som er nødvendig for en fagmessig utbedring av mangelen. Det bemerkes at motoren har vært sendt til Cylmo to ganger for undersøkelse, hvilket innklagde mener har medført at utbedringskostnaden ble uforholdsmessig høy. Innklagde har også vist til at reparasjonen kunne vært gjort rimeligere ved å sette inn en brukt, overhelt motor, og fremlagt en annonse på en motor prissatt til ca. 210 300 norske kroner i dagens valuta. Ettersom klageren ikke har reklamert på problemet med rådebank, så mener innklagde at de ikke er forpliktet til å dekke kostnaden for skifte av rådelager.

Innklagde har vist til at reparasjon ble iverksatt omtrent samtidig som det ble reklamert. Klageren har dermed fratatt innklagde muligheten for å undersøke bilen, og eventuelt rette feilen ved å sørge for utbedring.

Innklagde har innhentet en fagkyndig uttalelse fra Polly Motorsport AS per e-poster av 11.11.2025 og 13.11.2025, som har kompetanse innenfor blant annet trimmede motorer. Av denne fremgår følgende vurdering vedrørende rådebank:

«Ser at det står rådebank som er linket til oljeforbruk. Dette stemmer ikke.

Rådebank kommer av for stor klaring mellom rådelager og veivaksel, og vil i seg selv ikke føre til økt oljeforbruk. Rådebank er en høy 'bankelyd' fra motor, en mekanisk lyd som gjerne høres best ved litt turtall, gjerne fra 2.000 o/min og oppover på motortypen på angitte BMW motortype.

Spon i oljen blir det typisk fra deler av lager som 'slites bort', så det er direkte forenelig med rådebank at det er spon i oljen.

Rådebank oppstår som følge av dårlig smøring, oljefilm som forsvinner mellom lager og veiaksel [...]».

I uttalelsen nevnes det flere typiske årsaker til at rådebank kan oppstå, blant annet høy belastning og for lavt oljenivå på motor. Det opplyses at en skade som forårsaker rådebank kan skje i løpet av sekunder. Videre står det følgende:

«Tenker jo at firma Autoservice AS om byttet olje og filter ville reagert på spon både i olje og oljefilter når de byttet dette den 11.01.2021 ved km 73.923.

Kvikkservice AS skriver at de oppdaget feilen ved et slikt oljeskift den 06.02.1013 ved km 93.139. Siden en slik feil kan oppstå plutselig, er det ikke mulig å kunne si noe om hvor lenge rådebank feilen har vært tilstede.

[...] Kommentar til arbeidsliste fra GS Bildeler, ser de har først sendt motor for bytte av rådelager, deretter sendt motor for reparasjon skader sylindervegger. Sistnevnte jobb med skade sylindervegger medfører komplett demontering av motor, inklusive råder og rådelagre.

Det betyr at første del av motorreparasjonen er utført to ganger».

Når det gjelder bilens oljeforbruk, så står det opplistet i uttalelsen ulike måter dette kan oppstå: lekkasje via innsugsventiler i toppen, lekkasje forbi stempel/sylindere, tuningfeil, lekkasje ut tetning på turbo, lekkasje fra pakninger og/eller sprekk i topp. Når det gjelder lekkasje forbi stempel/sylindere, opplyses dette som den mest typiske årsaken til høyt

oljeforbruk ved en slitt/defekt motor, samt at «en slik feil kan også oppstå plutselig, spesielt på en trimmet bensinmotor med turbo».

Videre skriver de følgende når det gjelder biler med trimmet motor:

«Det er fra verksted konstatert at oljeforbruket stammer fra dype riper/slitasje i sylindervegger, så gjerne greit å forholde seg til punkt 2 for oljeforbruket. [...] Vil ellers opplyse om at på motorer som er trimmet, så er det gjengs i markedet både i innland og utland at det ikke er noen garanti på motor og drivverk i denne forbindelse. Det er vel også de fleste 'bilmenn' kjent med. Bilfabrikantene fraskriver seg ethvert ansvar på motor og drivverk som er eller har vært trimmet. Forsikringsselskaper likeså, det vil si, der får en forsikret dersom trimmingen er godkjent i vognkort».

Når det gjeldet reparasjonskostnaden, fremgår følgende av uttalelsen:

«Ift arbeid Cylmo rådelager skifte og motoroverhaling, ekstra arbeid/kostnad dette har medført, litt vanskelig å si slik det står stykket opp i faktura.

Vet ikke hvor mye de gjorde ut av jobben første gang, fra fakturaprisen så virker det som de kun har byttet lagrene fra bunnen av motoren, så om en skal tolke det slikt, så er differansen et anslag mellom kr. 20.000 og kr. 40.000 eks. mva.

En nyoverhalt motor fra vår leverandør ville kostet ca. kr. 300.000 inklusive mva, og så tilkommer arbeid for å bytte den.

Brukte motorer fra Finndel, ligger 2 skt her, en til kr. 125.000 kroner og en til kr. 150 000. Priser inklusive mva så vidt jeg kan se. Motorer med kode S63B44B.

Ut ifra priser og deler medgått på faktura, så kan en anta at det har vært full motoroverhaling når motor ble sendt opp for andre gang med oljeforbruk. Så faktura kreves det da dekning av full motoroverhaling, og ikke kun dekning av oljeforbruk og rådebank? Flere ting som står på tisten som gjerne inngår i en total overhaling, men som gjerne ikke ville inngått i prisen på reparasjon.

Eksempler på slike deler som en finner på listen:

Tennplugger, injektorer, kamkjede/registerkjede/drev/kjedestrammer/skinner, justeringsenhet kamaksel innsug, justeringsenhet kamaksel avgass.

Er jo kjekt med nytt altså, og gjerne anbefalt når en likevel har alt fra hverandre, bare stiller spørsmål til hva som eventuelt det kreves dekning for og ikke».

I uttalelsen er det også skrevet kommentarer til skriv fra Kvikkservice AS:

«Denne BMW Motortypen har innsatsfilter for olje, en av fordelene med dette er at en enklere ser spon og urenheter i oljen når en bytter oljefilteret. Det var derfor enkelt for Kvikkservice å oppdaget feilen ved olje og filterskifte. En slik feil ville derfor også andre bilverksteder ha oppdaget ved olje og filterskifte. En kan derfor også anta at skaden ikke var tilstede ved forrige olje og filterskifte, utført av Automatservice AS.

Som tidligere forklart er rådebank en hendelse som brått kan inntre, spon fra lagrene vil da blande seg med oljen, og deretter i oljefilteret. Sponet vil blande seg i løpet av minutter. Alvorlig rådebank og spon i motoroljen er pr definisjon motorhavari, selv om motoren ennå ikke har stoppet helt opp. Det medfører også følgeskader av dette.

Alvorligheten og hvor mye det er slitt vil avgjøre hvor lenge en kan kjøre før det er helt stopp. Utifra skriv fra Kvikkservice forstår jeg det slik at det var store mengder spon i olje og filteret. Ref: «med påfølgende mengde spon i oljen og filteret».

En tilstand med store mengder spon og rådebank varer ikke lenge, så Kvikkservice gjorde helt rett i å anbefale eier å ikke kjøre videre. Siden tilstanden ikke kan vare lenge, så må jo også tilstanden ha oppstått ganske nylig».

Innklagde har innhentet en tilleggsuttalelse fra Blytt ved Polly Motorsport AS, datert 17.12.2025. De opplyses at alle godkjente verksteder bør kunne utføre feilsøk og sjekk av motor slik det her skisseres med spon i oljen, herunder også GS Bildeler AS. Dette gjelder også for arbeid med bytte av rådelager. Selve maskinering av veivaksel, eller maskinering av sylindre for nye stempel, er derimot en jobb for motorverksted. I uttalelsen stilles det spørsmål rundt forklaringene til verkstedene som har utført utbedringsjobben, herunder når det gjelder hvordan det har kommet spon i oljen.

Klageren har kommentert innklagdes anførsler.

Klageren har forklart at han tok opp lån for å finansiere kjøp av varebilen som ble gitt i innbytte i forbindelse med kjøp av den omtvistede bilen, og har fremlagt bekreftelse på

dette fra banken, som viser at lånet ble finansiert til klager som privatperson. Han har også vist til at mellomlegget på 300 000 kroner ble betalt via hans brukskonto.

Når det gjelder innbytteobjektene i forbindelse med kjøp av bilen, så har klageren forklart at han kjøpte ut varene fra eget foretak og benyttet de som innbytteobjekter, samt at han betalte mellomlegget i penger. Det er fremlagt fakturaer datert 20.10.2022 for en ATV, «CFMOTO CFORCE» for 97 000 kroner og en tilhenger, «Tysse 6207 NFH 1400Kg», for 27 900 kroner. Fakturaen er utsendt i klagerens sitt foretak, og adressert til innklagde 2, som er innklagde 1 sitt foretak. Klageren har forklart at dette er fordi det var ønskelig fra innklagdes side at disse ble fakturert direkte i byttehandelen, slik at innklagde kunne få fradrag for merverdiavgift via sitt firma. Varebilen som ble tatt i innbytte ble også kjøpt ut av klageren, men registrert direkte over på innklagde, fordi innklagde ønsket å unngå et ekstra eierskifte i registeret som mellomledd. Klageren har dermed for sin del både eid og betalt for bilen privat.

Når det gjelder spørsmålet om hvilken lov som gjør seg gjeldende, så har klageren per brev 15.10.2025 opplyst at det tidligere er lagt til grunn at det er innklagde 1 som er selger av bilen, og at saken har blitt vurdert etter kjøpslovens bestemmelser, hvilket klageren ikke er uenig i.

Klageren bestrider ikke at han har erfaring fra kjøp og salg av brukt biler, men mener at det ikke gjør han mer rustet på det biltekniske enn andre kjøpere og at det derfor ikke kan stilles skjerpende krav når det gjelder kjøpers forventninger ved kjøpet eller til når han burde oppdaget feilene.

Når det gjelder reklamasjonsspørsmålet, så har klageren vist til at det er enighet om at han i hvert fall reklamerte i februar 2023, som er under fire måneder etter kjøpet. Klageren mener at dette må være innenfor rimelig tid etter han ble kjent med feilen, ettersom han først fikk tilstrekkelig oppfordring til å reklamere i etterkant av verkstedbesøket i februar 2023. Klageren har opplyst at han hverken forstod eller burde forstått at bilens oljeforbruk kunne lede til motorhavari eller andre alvorlige følger. Klageren bemerker også at da han meldte fra om det høye oljeforbruket allerede første gang bilen varslet om dette. Innklagde ga uttrykk for at dette var helt normalt. Klageren tok bilen på verksted når han fikk opp varselampe i februar 2023, hvor feilen ble påvist, og reklamerte til selger samme måned. Under disse omstendighetene, mener derfor klageren at reklamasjon må anses rettidig fremsatt.

Klageren har vist til at han i sine tekstmeldinger har opplyst at han har reklamert flere ganger tidligere, men at innklagde har avvist reklamasjonene. Klageren har forklart at når han først reklamerte, så forelå det kun indikasjoner på feilen som følge av at han måtte fylle på olje jevnlig. Det var først etter han fikk bilen undersøkt at omfanget av feilen ble avdekket.

Når det gjelder anførsel om passivitet, så avvises denne av klageren. Selv om det gikk nærmere syv måneder fra kravet ble avvist, til klageren sendte saken inn til Forbrukertilsynet, så mener likevel klageren at det ikke kan anses å være for sent. Klageren underbygger dette ved å vise til sak FKU-2022-5457, hvor Forbrukerklageutvalget kom frem til at kravet ikke var tapt som følge av passivitet, selv om det var gått langt over ett år: «Selv om det aktuelle tidsrommet kan ha gitt innklagde en forventning om at kravet var bortfalt, er det i norsk rett lite rom for bortfall av krav på grunn av passivitet før kravet er foreldet». Videre har klageren påpekt at han ikke kan lastes for at Forbrukertilsynet og Forbrukerklageutvalget ikke kontaktet innklagde på et tidligere tidspunkt etter at saken var sendt inn til dem.

Når det gjelder anførsel om at klageren burde avdekket rådebank på bilen, så har klageren forklart at han ikke oppdaget noen uvanlige bankelyder, og at rådebank ikke ble nevnt av Kvikkservice AS når bilen ble undersøkt av dem. Av faktura fra GS Bildeler AS, så fremstår det som at det høye oljeforbruket har sammenheng med rådebank, og at dette ikke ble avdekket før bilen var ferdig hos Cylmo. Klageren mener derfor at rådebanken i seg selv ikke er et selvstendig reklamasjonsgrunnlag, men henger sammen med oljeforbruket som klageren allerede har reklamert på.

Klageren påpeker at uttalelsen fra Polly Motorsport AS baserer seg kun på de skriftlige dokumentene i saken, uten at den fagkyndige har foretatt egne undersøkelser av bilen. Klageren mener derfor at uttalelsen ikke kan tillegges avgjørende vekt.

Når det gjelder reparasjonen og pris, så har klageren opplyst at de som utførte reparasjonen skulle gi best mulig pris på deler og arbeid. Klageren reklamerte til innklagede, som ga uttrykk for at de ikke ville dekke noe av kravet, og klageren anså det som nødvendig å få bilen utbedret.

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 05.10.2023 brakt inn for Forbrukertilsynet og fikk saksnummer 23/13176. Forbrukertilsynet henvendte seg skriftlig til innklagde første gang 19.04.2024. Saken ble henlagt som uforlikt ved Forbrukertilsynets brev av 10.07.2024, og klagen til Forbrukerklageutvalget ble sendt inn 19.07.2024. Klagen er rettidig.

Saken ble lagt frem i Forbrukerklageutvalgets møte den 18.02.2026.

Klagerens påstand

Klageren har nedlagt påstand om 341 277 kroner i erstatning. Klageren har også krevd renter.

Utvalget ser slik på saken

Saken reiser spørsmål om klageren opptrådte som forbruker ved kjøpet, ettersom bilen ble delvis finansiert via innbytteobjekter som stod registrert på klagerens firma.

Forbrukerklageutvalget kan i medhold av forbrukerklageloven § 1 første ledd behandle tvister i forbrukerkjøp. Forbrukerbegrepet defineres i forbrukerklageloven § 1 første ledd som en «fysisk person som ikke hovedsakelig handler som ledd i næringsvirksomhet». Det er etter bestemmelsen en forutsetning at forbrukeren er på kjøpersiden.

Klageren har opplyst at han har både kjøpt og brukt bilen privat. Bilen er registrert på klageren, og ikke hans firma. Selv om denne ble delvis finansiert via innbytteobjekter han hadde i sitt firma, så har han dokumentert at disse ble kjøpt ut av firmaet før han overførte dem til innklagde. Han viser også til at han tok opp privat lån for å finansiere bilen. Han har opplyst at bilen ble brukt som familiebil.

Ut ifra det ovennevnte, finner utvalget det sannsynliggjort at formålet med kjøpet var å bruke bilen privat, og at klageren dermed opptrådte som forbruker ved kjøpet. Saken faller dermed under utvalgets virkeområde, jf. forbrukerklageloven § 1.

Selv om saken egner å reise spørsmål om hvorvidt bilen ble solgt privat av innklagde 1, eller via foretaket, innklagde 2 – så har begge parter i sine vurderinger lagt til grunn at det er innklagde 1 som var den reelle selgeren av bilen, og at saken skal vurderes etter kjøpsloven 13. mai 1988 nr. 27 (kjl.), jf. lovens § 1. Ut ifra sakens opplysninger, så er begge parter av den oppfatning at bilen ble solgt av innklagde 1 privat. Utvalget finner dette sannsynliggjort, og legger det til grunn. Innklagde 2 frifinnes dermed for klagerens krav.

Innklagde har anført at klageren har reklamert for sent. Det følger av kjl. § 32 første ledd at det skal reklameres innen rimelig tid etter at kjøperen oppdaget eller burde ha oppdaget mangelen.

I Ot.prp. nr. 44 (2001–2002) på side 179 er det gjort nærmere rede for hvordan dette kriteriet er å forstå:

«Det kan ikke kreves at kjøperen i enhver detalj skal kjenne til de faktiske forhold som er nødvendig for å avgjøre om det foreligger en kjøpsrettslig mangel. Det som må kreves, er at de faktiske forholdene står såpass klare for kjøperen at han eller hun har oppfordring til å gjøre forholdet gjeldende som en kjøpsrettslig mangel.

Avgjørende er om kjøperen skjønner at det foreligger slike faktiske forhold at det er grunnlag for å konstatere en mangel. [...] Det må være tilstrekkelig at forbrukeren i hovedsak forstår rekkevidden av det han eller hun har oppdaget».

Klageren har opplyst at han oppdaget at han måtte etterfylle olje etter å ha kjørt kun 500 km, og at han kontaktet innklagde vedrørende dette, som opplyste at dette var normalt. Dette er bestridt av innklagde, og det er ikke fremlagt dokumentasjon som underbygger klagerens forklaring på dette punkt. Vurderingen må derfor ta utgangspunkt i reklamasjonen som var fremsatt 07.02.2023, hvilket er én dag etter det ble påvist spon i oljen hos Kvikkservice AS. Spørsmålet er om når klageren burde ha oppdaget at bilen hadde et unormalt oljeforbruk.

Klageren har forklart at det var først etter han fikk bilen undersøkt at omfanget av feilen ble avdekket, og at det tidligere kun forelå indikasjoner på feilen som følge av at han jevnlig måtte etterfylle olje.

Økende oljeforbruk er en type feil hvor klageren ofte må innrømmes noe tid til å områ seg og undersøke forholdet nærmere. Det foreligger ingen målinger på hvor mye olje bilen brukte i perioden etter kjøpet, herunder hvor mye høyere forbruket var enn det som er normalt på en bil som dette. Det er dermed vanskelig å vurdere på hvilket tidspunkt oljeforbruket økte til et nivå som tydet på at noe var galt.

Utvalget har kommet frem til at klagerens reklamasjon må anses som rettidig, og han har dermed ikke tapt sin rett til å gjøre mangelen gjeldende.

Innklagde har også anført at det høye oljeforbruket og rådebank er to separate feil, og at det kun ble reklamert på høyt oljeforbruk. Ut ifra sakens opplysninger, ble rådebank vurdert som en mulig årsak til problemet, og forholdet må ses i sammenheng med problemene klager opplevde på bilen med høyt oljeforbruk, hvorav reklamasjonen er fremsatt rettidig.

Innklagde har anført at klagerens krav overfor innklagde er tapt som følge av passivitet. Utvalget vil derfor ta stilling til dette.

Etter alminnelige prinsipper for reklamasjon kan rettigheter gå tapt ved passivitet dersom man venter for lenge med å følge dem opp. Slik saken er opplyst legger utvalget til grunn at klageren har forholdt seg passiv overfor innklagde fra tekstkorrespondansen i mars 2023 og til innklagde mottok henvendelse fra Forbrukertilsynet i april 2024. Klageren meldte saken inn til Forbrukertilsynet i oktober 2023. Saken ble klaget videre til Forbrukerklageutvalget i juli 2024, og partene mottok begge bekreftelse på at klagen var mottatt i mars 2025.

Selv om det aktuelle tidsrommet kan ha gitt innklagde en forventning om at kravet var bortfalt, er det i norsk rett lite rom for bortfall av krav på grunn av passivitet før kravet er foreldet. Dette er også lagt til grunn i Forbrukerklageutvalgets praksis, FKU-2022-5457. At det tok lang tid før innklagde ble kontaktet av Forbrukertilsynet og Forbrukerklageutvalget etter innsending av sak, er ikke et forhold som kan lastes klageren. Utvalget har etter dette kommet til at klagerens reklamasjonsrett ikke er tapt på grunn av passivitet.

Utvalget vil gå videre til å vurdere mangelsspørsmålet.

Selv om tingen er solgt «som den er» eller med liknende forbehold, kan selgeren likevel ha et mangelansvar. Etter kjl. § 19 første ledd foreligger det uansett forbeholdet en mangel dersom selgeren har gitt uriktige opplysninger om tingen som har hatt innvirkning på kjøpet, jf. bokstav a. Videre foreligger en mangel dersom selgeren har forsømt å gi opplysning om vesentlige forhold ved tingen som han måtte kjenne til og som kjøperen hadde grunn til å regne med å få, dersom unnlåtelsen har hatt innvirkning på kjøpet, jf. bokstav b. Endelig foreligger mangel hvis tingen er i vesentlig dårligere stand enn kjøperen hadde grunn til å regne med etter kjøpesummen og forholdene ellers, jf. bokstav c.

Det foreligger ikke holdepunkter for at innklagde har holdt tilbake eller gitt uriktige opplysninger om bilen, jf. kjl. § 19 bokstav a og b. Spørsmålet bli dermed om bilen var i vesentlig dårligere stand enn kjøperen hadde grunn til å regne med etter kjøpesummen og forholdene ellers, jf. bokstav c. Utvalget bemerker at det er en høy terskel for å konstatere mangel etter denne regelen. Tingen må ikke bare være i dårligere stand enn kjøperen hadde grunn til å regne med etter kjøpesummens størrelse og forholdene ellers, men i vesentlig dårligere stand.

Hvorvidt tingen er mangelfull skal vurderes ut ifra forholdene ved leveringen, jf. kjl. § 21 første ledd, jf. § 13 første ledd, jf. §§ 6 og 7. I henhold til alminnelige bevisregler er det klageren som har bevisbyrden for å sannsynliggjøre den eller de omstendigheter som kravet er grunnet på.

Kjøpet gjelder en syv år gammel bruktbil til 700 000 kroner, med en forholdsvis lav kilometerstand på 86 500. Ved kjøp av en bruktbil, må det likevel regnes med utgifter til reparasjoner og vedlikehold. Kostnaden for reparasjonen i denne saken var imidlertid høy, og utgjør nærmest 50% av bilens kjøpesum.

Ifølge uttalelsen fra GS Bildeler, så skyldes feilen skader på sylindervegger i form av riper og bittesmå hull. Hverken uttalelsen fra GS Bildeler AS eller Kvikkservice AS sier noe om årsaken til at slike skader oppstår, og hvorvidt slike skader er påregnelig på en bil som dette, sett hen til alder og kilometerstand. Det må også tas i betraktning at bilen er trimmet, hvilket klageren var klar over på kjøpstidspunktet. Polly Motorsport AS har bemerket dette i sin uttalelse, hvor de opplyser at for motorer som er trimmet, så er det gjengs i markedet at det ikke er noen garanti på motor og drivverk. De har videre påpekt at ved en slitt/defekt motor, så er lekkasje ved sylindere en typisk årsak til høyt

oljeforbruk, og at en slik feil kan oppstå plutselig – spesielt på en trimmet motor. Det er også allment kjent at trimming av bilen vil medføre økt risiko for slitasje på motor og drivverk.

Ut ifra det ovennevnte, og i mangel av dokumentasjon som sier noe om feilens påregnelighet, herunder om hvorvidt feilen skyldes alminnelig slitasje eller ikke og når feilen må ha oppstått, så finner ikke utvalget det tilstrekkelig sannsynliggjort at feilen medfører at bilen var i vesentlig dårligere stand enn det klageren kunne forvente ved kjøpet. Klagen har etter dette ikke ført frem.

Konklusjon og vedtak

Forbrukerklageutvalget fatter slikt vedtak:

Klagen tas ikke til følge.

Vedtaket er enstemmig.

Porsgrunn, den 18.02.2026

Ali Aslam Malik

Irene Lundeker

Charlotte Nordbakken

Saksbehandler: Nathalie Furuseth