

UDSKRIFT
AF
SØ- & HANDELSRETTENS DOMBOG

Dom af 13. juli 2007

i sagerne

H 103/03

Mazda Credit (Ford-Credit)

filial af FCE Bank Plc., England

(Advokat Torben Bondrup)

mod

Sagsøgte A/S

(Advokat Carsten Brink)

og

H 107/03

Sagsøgte A/S

(Advokat Carsten Brink)

mod

Mazda Motor Danmark

filial af Mazda Motor Logistics Europe NV/SA, Belgien

(Advokat Torben Bondrup)

Indledning og påstande

Sagerens hovedspørgsmål er om **Sagsøgte A/S** har misligholdt sine forpligtelser i henhold til en forhandleraftale med Mazda Motor Danmark (**Mazda Danmark**) på en måde der berettigede til ophævelse af aftalen, særlig ved salg af biler til andre end slutbrugere, og i benægtende fald hvilken erstatning der tilkommer ham.

Endvidere er der spørgsmål om **Sagsøgte A/S** har krav på erstatning i anledning af at Mazda Credit (Ford-Credit) (**Mazda Credit**) har afbrudt en finansieringsaftale med den virkning at **Sagsøgte A/S** led tab som følge af manglende udlevering af tolldokumenter, og om et tab kan gøres gældende mod Mazda Motor Danmark.

Endelig er det et spørgsmål i sagen om Mazda Motor Danmark i forbindelse med ophævelsen af forhandleraftalen uberettiget har ophævet en reparatøraftale.

I sagen H-0107-03 har **Sagsøgte A/S** nedlagt følgende påstand:

Mazda Danmark skal til **Sagsøgte A/S** betale 10 mio. kr. med procesrente af 5 mio. kr. fra sagens anlæg den 17. november 2003 og af 5 mio. kr. fra den 27. september 2005.

Mazda Danmark har nedlagt påstand om frifindelse, subsidiært betaling af et mindre beløb, og har nedlagt selvstændig påstand om at **Sagsøgte A/S** til Mazda Danmark skal betale 989.702,65 kr. med procesrente af 838.530,41 kr. fra påstandens nedlæggelse den 30. april 2004 og med procesrente af 151.172,24 kr. fra påstandens nedlæggelse den 23. maj 2007.

Over for Mazda Danmarks selvstændige påstand har **Sagsøgte A/S** nedlagt påstand om frifindelse.

I sagen H-0103-03 har Mazda Credit nedlagt påstand om at **Sagsøgte A/S** til Mazda Credit skal betale 182.691,24 kr. med tillæg af 6,53 pct. p.a. fra 2. oktober 2003.

Heroverfor har **Sagsøgte A/S** påstået frifindelse.

Sagsfremstilling

Aftalerne

Forhandleraftalen. **Sagsøgte A/S** ejet af **Person 1** var Toyota-forhandler i Slagelse fra 1990, men blev opsagt til ophør i 2003. I 2002 henvendte **Person 1** sig til forskellige bilimportører med henblik på at blive forhandler, herunder til Mazda Danmark der skulle til at opbygge en importorganisation og et forhandlernet fra den 1. marts 2003 på hvilket tidspunkt den hidtidige, mangeårige importør ophørte.

Af mail af 19. september 2002 fra **Vidne 1**, Mazda Danmark, til **Person 1** fremgår:

"...

Vi er indstillet på at præsentere dig som vores forhandlerkandidat i distriktet Slagelse, Korsør, Skælskør, Sorø, Kalundborg, Næstved, Ringsted, i alt 4,58% af Danmarks personbilssalg (distriktets udbredelse skal drøftes nærmere).

..."

Sagsøgte A/S blev antaget som Mazda-forhandler fra den 1. marts 2003 i henhold til aftale af 18. december 2002 om tilbud om indgåelse af forhandleraftale. Der foreligger ikke endelig forhandleraftale, men parterne er enige om at bestemmelserne i en standardaftale, Mazda Forhandleraftale, må anses for vedtaget af dem. Forhandleraftalen er udformet i overensstemmelse med reglerne i Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2002 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsbranchen [Gruppefritagelse for automobilforhandleraftaler].

Af Mazda-forhandleraftalen § 4 fremgår bl.a. at forhandleren er autoriseret til at sælge Mazda Danmarks Biler

"... inden for det Europæiske Økonomiske Område (EEA[EØS]) til Slutkunder, men vil afstå fra at sælge MAZDAs Biler til personer eller selskaber med henblik på Videresalg ...

Forhandleren kan desuden sælge MAZDAs Biler til alle Autoriserede Forhandlere inden for EEAs område. Såfremt en formidler anmoder Forhandleren om at sælge en af MAZDAs Biler til en Slutkunde ved formidlerens mellemkomst, skal Forhandleren kræve, at formidleren fremlægger en skriftlig eller elektronisk underskrevet og dateret fuldmagt til at købe en bil på Slutkundens vegne. Hvis Forhandleren er i tvivl om eller burde være i tvivl om gyldigheden af transaktionen skal Slutkundens identitet godtgøres ved hjælp af en kopi af dennes pas/ID-kort (eller, hvis det drejer sig om en virksomhed ved passende dokumentation for dennes aktivitet), som skal forelægges på tidspunktet for ordrens afgivelse. Forhandlerens faktura skal angive navnet på Slutkunden.

Hvis Forhandleren misligholder nærværende Aftales bestemmelser om Videresalg af Selskabets Biler uden for Selskabets Autoriserede Forhandlernetværk som følge af egen misligholdelse eller forsømmelse, skal Forhandleren enten betale erstatning i form af en konventionalbod på 10% af bilens pris ...

Forhandleren forpligter sig til at overholde MAZDAs Grundlæggende Salgsbetingelser, processer og procedurer, som Selskabet til enhver tid fastsætter ..."

Efter bilag 7 til aftalen dækker videresalg også forhold hvor videreforsælgeren sælger biler "som stadig er i ny stand, og som vedkommende tidligere har købt i sit eget navn eller på egne vegne, uanset de juridiske betegnelser der anvendes i henhold til civilretten, eller udformningen af den transaktion, hvorved videresalget effektueres..."

Forhandleren havde pligt til at tilbyde autoriseret service i henhold til reparatøraftale og havde pligt til at sørge for at lokaler mv. var i overensstemmelse med faciliteterne hos andre autoriserede forhandlere. Lokalerne skulle være forsynet med skilte i overensstemmelse med Mazdas skiltningsprogram.

Efter § 15 havde Mazda Danmark en række kontrolbeføjelser:

"1) Selskabet eller en af Selskabet bemyndiget repræsentant har ret til at kontrollere Forhandlerens bøger, optegnelser, lagerbeholdninger og forsikringspolicer med tilknytning til nærværende Aftale med henblik på at verificere disses overensstemmelse med nærværende Aftales bestemmelser. Forhandleren har pligt til at opbevare relevante bøger og optegnelser i mindst fem år fra tidspunktet for den sidste indførsel og til at give Selskabet eller Selskabets bemyndigede repræsentant adgang til relevant dokumentation af enhver art, uanset hvor og hos hvem en sådan dokumentation opbevares, med ret til at tage fotokopier, inden for normal åbningstid.

2) Selskabet eller en af Selskabet bemyndiget repræsentant har ret til at få adgang til Forhandlerens lokaler for at kontrollere Forhandlerens faciliteter og resultat med henblik på at verificere disses overensstemmelse med de kvalitative kriterier, der er angivet i MAZDAs Grundlæggende Salgsbetingelser. Selskabet er berettiget til at opkræve et rimeligt beløb for sådanne kontrolbesøg..."

Forhandleraftalen var tidsbegrænset, og hver part havde ret til på et hvilket som helst tidspunkt at opsige aftalen med to års skriftligt varsel til den anden part.

Mazda Danmark havde ret til at opsige aftalen med et års varsel hvis det var nødvendigt for selskabet at omorganisere netværket af forhandlere helt eller delvist. Endvidere var fastsat i § 18, stk. 3:

"Såfremt Forhandleren ikke opfylder bestemmelserne i nærværende Aftale med undtagelse af de i afsnit 4) og 5) nedenfor nævnte tilfælde, vil Selskabet give Forhandleren behørig meddelelse om misligholdelsen

og, hvor dette skønnes passende, give Forhandleren en rimelig frist (højst seks måneder) til at gennemføre de af Selskabet angivne tiltag til at afhjælpe misligholdelsen. Såfremt Forhandleren ikke har gennemført de angivne tiltag til afhjælpning af misligholdelsen inden udløbet af denne frist, kan Selskabet opsige nærværende Aftale med tre måneders skriftligt varsel, uden at dette berører andre af Selskabets rettigheder.

[Stk.4] I tilfælde af misligholdelse af de Basale Forpligtelser i Bilag 6 A vil Selskabet give Forhandleren behørig meddelelse om misligholdelsen og, hvor dette skønnes passende, give Forhandleren en rimelig frist på højst tre måneder til at tage de af Selskabet angivne tiltag til at afhjælpe misligholdelsen. Såfremt Forhandleren ikke har taget de af Selskabet angivne tiltag til afhjælpning af misligholdelsen inden udløbet af denne frist, kan Selskabet opsige nærværende Aftale med omgående virkning, uden at dette berører andre af Selskabets rettigheder.

[Stk.5] Selskabet har ret til at opsige nærværende Aftale med omgående virkning ved at give skriftlig meddelelse herom til Forhandleren, såfremt en af de "ekstraordinære omstændigheder" i Bilag 6 B indtræffer."

Om modregning var anført at forhandleren accepterede "at Selskabet eller en af Selskabets Forbundne Virksomheder kan foretage modregning af eventuelle udeståender fra Forhandleren til Selskabet eller Selskabets Forbundne Virksomheder i beløb, som Selskabet eller Selskabets Forbundne Virksomheder til enhver tid måtte skyldte Forhandleren."

I bilag 6 A angives følgende at være "Forhandlerens Basale Forpligtelser":

Utilstrækkelig indsats indikeret ved manglende evne til at nå salgsmålene, specielt Forhandlerens manglende evne til i tre på hinanden følgende år at opnå mindst 80 pct. af det aftalte salgsmål for MAZDAs Biler.

Mislykket bestræbelse på at nå MAZDAs Kundetilfredshedsstandarder, som kommer til udtryk ved gentagne MSI-resultater under gennemsnittet i Forhandlerens CSP-gruppe.

Gentagne overtrædelser af forpligtelser i forbindelse med MAZDAs Skiltnings-program eller varemærker.

Gentaget salg af MAZDAs nye Biler eller Tilsvarende Biler til uautoriserede forhandlere.

Forhandlerens vægring ved at lade Selskabet eller dets repræsentant udføre sin ret til at foretage kontrol.

Manglende overholdelse af MAZDAs Grundlæggende Salgsbetingelser i Bilag 1.

Vedvarende manglende opfyldelse af en forpligtelse, der ikke er angivet ovenfor, anses for misligholdelse af en Basal Forpligtelse."

Efter bilag 6 B kunne aftalen opsiges med øjeblikkelig virkning i tilfælde af "Ekstraordinære Omstændigheder" som bl.a. var forhandlerens insolvens eller opløsning af forhandlerselskabet.

E-Motive-systemet: E-Motive står for Electronic Mazda Ordering, Tracking and Invoicing of Vehicles in Europe. Mazda Motor Europe indlægger oplysninger i E-Motive om det antal biler som er produceret til det danske marked. Mazda Danmark stiller adgang til systemet til rådighed for forhandlerne som reserverer biler gennem systemet. Når bilen er solgt, indtastes data for kunden og senere registreringsnummer. I forbindelse med salg og registrering skal indsendes en blanket "Registrering af ejerskab" hvorpå kunden med angivelse af sine data og bilens registreringsnummer anerkender at have modtaget garantibevis for bilen.

Som følge af at der i foråret 2003 på det danske marked efterspurgtes flere biler end der blev produceret, indførte Mazda et system til at hindre hamstring af biler. Systemet gik ud på at en bil kunne omdisponeres fra en forhandler til en anden hvis den anden forhandler havde en køber til bilen. Der kunne dog ikke foretages omdisponering hvis den besiddende forhandler allerede havde solgt den pågældende bil og indenfor 30 minutter efter henvendelse kunne fremvise slutseddel vedrørende salget. Der kunne heller ikke foretages omdisponering hvis bilen var indregistreret i forhandlerens eget navn som demonstrationsbil.

Mazda Credit og **Sagsøgte A/S** indgik en lagerkreditaftale af 2. og 5. marts 2003 vedrørende betingelserne for Mazda Credits finansiering af forhandlerens køb af person- og varevogne fra Mazda Danmark især med bestemmelser om indkøb, forrentning og betalingsterminer. Efter aftalens § 5 var Mazda Credit berettiget til at tilbageholde bl.a. toldcertifikater indtil Mazda Credits tilgodehavende var betalt fuldt ud. I aftalens § 15 var bestemt at aftalen ophørte med øjeblikkelig virkning i tilfælde af at forhandleraftalen mellem **Sagsøgte A/S** og Mazda Danmark ophørte.

Der er ikke tvist om skylden i henhold til finansieringsforholdet, men tvist om **Sagsøgte A/S'** ret til modregning med et tab ved at Mazda Credit ikke udleverede toldcertifikater for 12 biler da en repræsentant for **Sagsøgte A/S** **Person 2** henvendte sig den 9. september 2003 med krav om udlevering.

Reparatøraftalen er som forhandleraftalen en udateret uunderskrevet standardaftale. Opsigelse skulle efter aftalen ske skriftligt og være begrundet i henhold til bestemmelserne herom i gruppefritagelsesforordningen. Om aftalens ophør henvises til forklaringerne.

Forløbet efter 1. marts 2003

Den 29. april 2003 gjorde Person 1 opmærksom på at han til sin overraskelse havde konstateret at Virksomhed 1 ApS, var blevet Mazda-forhandler, hvilket gjorde Sagsøgte A/S' markedsføring af selskabet som Mazda-forhandler i Næstved-området ufordelagtigt.

Mazda Danmark sendte den 18. juli 2003 meddelelse til forhandlerne om at der var antaget 7 yderligere forhandlere, herunder Virksomhed 1 ApS.

Forholdet mellem importør og forhandler, herunder forbuddet mod salg til uautoriserede mellemhandlere, blev gennemgået på et forhandlermøde afholdt 15. maj 2003 hvori Person 1 deltog.

Den 23. juni 2003 rettede Mazda Danmark henvendelse til Sagsøgte A/S vedrørende dokumentation for at de af selskabet solgte biler var blevet solgt til slutbrugere. I brevet hedder det bl.a.:

"Hermed følger Mazdas Retningslinier for salg af biler til kunder fra andre EU-lande samt Mazdas Retningslinier for salg af biler gennem formidler.

Ved gennemgang af de registrerede kundenavne i E-Motive har vi konstateret, at et betragteligt antal af Sagsøgte A/S' solgte, leverede og iordreværende biler figurerer som værende solgt til bl.a. Hovedstadens Trafikskole, Car Trade Denmark samt Dansk Baneservice.

I forbindelse med de sidst afholdte forhandlermøder 14. – 15. maj 2003, var der en gennemgang af de juridiske rettigheder og forpligtelser, der påhviler importører og autoriserede forhandlere i henhold til EU-Kommissionen Forordning (EF) nr. 1400/2002 af 31. juli 2002. I indlægget holdt af advokatfuldmægtig Vidne 2 fra vort Advokatfirma 1 blev det bl.a. tydeliggjort, at en importør er berettiget til at pålægge sine forhandlere en pligt til at undlade at sælge til uafhængige videresælgere, der køber bilerne med videresalg for øje.

I henhold til aftalegrundlaget mellem Dem og Mazda Motor Danmark fremgår det af Paragraf 4, 1, at Forhandleren skal afstå fra at sælge Mazdas biler til personer eller selskaber med henblik på videresalg, ligesom det fremgår af Paragraf 4, 2, at Forhandleren i tvivlstilfælde skal sikre sig, at købet ikke sker med henblik på videresalg ved at udbede sig dokumentation for slutkundens identitet. På ovennævnte forhandlermøder blev det ligeledes understreget, at ved enhver berettiget tvivl om, hvorvidt formidleren agerer på vegne af en slutbruger indenfor EU, påhviler det den leverende, autoriserede forhandler at sikre sig at regler for videresalg overholdes gennem fornøden dokumentation.

Da vi er bekendt med, at uklargjorte og uindregistrerede nye Mazda enheder med tydelig Mazda Lo-

gistics Europe forsendelses-identifikation til **Sagsøgte A/S** allerede er leveret i andre danske landsdele via danske vognmænd, skal vi anmode Dem om at fremskaffe dokumentation for, at disse enheder er, eller bliver indregistreret til samt indgår i de købende selskabers drift, ligesom vi går ud fra, at De i fremtiden vil sikre, at de solgte biler vil indgå i det købende selskabs drift. Såfremt enheder er blevet, eller for fremtiden vil blive leveret til slutbrugere i andre EU-lande gennem formidlere, forventer Mazda Motor Danmark naturligvis ligeledes, at De er i stand til at fremvise fornøden dokumentation for, at Mazdas retningslinier for videresalg er overholdt.

...

Vi vil snarest kontakte Dem om et møde"

Af de nævnte retningslinjer fremgik:

"Retningslinier for salg af biler gennem formidler

Den endelige kunde kan benytte sig af en formidler ved køb af en ny bil. I så tilfælde skal formidleren fremvise en gyldig fuldmagt. Denne fuldmagt skal indeholde den endelige kundes navn og adresse, være underskrevet og dateret og vedrøre en nærmere beskrevet bil. Det er dog op til kunden, om fuldmagten skal specificere kravet til motorkøretøjet så som model, årgang, farve etc.

...

Hvis forhandleren er i tvivl om, eller burde være i tvivl om, transaktionens gyldighed, det vil sige, hvis der foreligger mistanke om, at salget sker til uafhængige videresælgere af nye biler, er forhandleren forpligtet til at bede formidleren om yderligere dokumentation i form af kopi af pas eller ID-kort i tilfælde af privatpersoner, eller dokumentation for aktivitet i tilfælde af en virksomhed. I hvert enkelt tilfælde skal der foretages en konkret vurdering af behovet for at bede om dokumentation, således at der ikke systematisk bedes om dokumentation for slutkundes identitet. Forhandleren skal bede om ekstra dokumentation i tilfælde af tvivl.

I alle tilfælde skal forhandlerens faktura angive navnet på den endelige kunde. Kopi af fuldmagten og den eventuelle dokumentation skal indsendes til Mazda Motor Danmark ...

En leverandør kan i medfør af Kommissionsforordning 1400/2002 pålægge en forhandler ikke at sælge til uafhængige videresælgere. Derfor skal forhandleren afvise at sælge til en formidler, hvis denne ikke på ordretidspunktet foreviser de krævede dokumenter, det vil sige fuldmagt og eventuelt dokumentation. Reglerne gælder både for kunder i Danmark og i et andet EU-medlemsland.

Den detaljerede procedure for administration af salg gennem formidlere er således:

Den endelige kunde skal underskrive og datere en fuldmagt (skriftlig eller elektronisk underskrevet),

der bemyndiger formidleren til for kundens regning at købe en nærmere angivet bil.

Forhandleren skal forevise fuldmagten ved ordreafgivelsen og tage kopi heraf.

Hvis der er tvivl om transaktionens gyldighed, skal forhandleren kræve dokumentation for kundens identitet, se ovennævnte bemærkninger derom.

Alle dokumenter, som modtages fra formidleren, skal opbevares i forhandlervirksomheden, så det ved en eventuelt kontrol kan bevises, at alle forholdsregler er iagttaget.

Kopi af slutseddel, fuldmagt og den eventuelle dokumentation skal indsendes til Mazda Motor Danmark..."

Person 1 svarede den 24. juni 2003:

"...

Det er min opfattelse at jeg overholder reglerne for salg af biler.

Med hensyn til bemærkningerne om at uklargjorte biler er leveret i andre landsdele skal jeg anmode om nærmere oplysninger med henblik på at undersøge dette forhold.

Vi kan helt afvise at have solgt biler der ikke er indregistreret af os.

Hertil svarede Mazda Danmark (Vidne 3) den 27. juni 2003:

"...

Idet jeg henviser til din besvarelse dateret 24. juni 2003 på mit brev af 23. juni 2003, skal jeg anmode dig om at kontakte mig snarest muligt for at aftale et møde, hvor dokumentation for salg til de nævnte kunder kan fremlægges og gennemgås.

Gennemgangen af ovennævnte dokumentation har til formål at sikre, at Sagsøgte A/S afstår fra at sælge til personer eller selskaber med henblik på videresalg, samt at firmaet i tvivlstilfælde, før levering, sikrer sig at dette overholdes i henhold til Paragraf 4, 2, ved at udbede sig dokumentation for slutbrugers identitet.

Med hensyn til levering af uklargjorte biler i andre landsdele kan oplyses, at der senest med dansk vognmand er leveret 3 stk. Mazda6 ... til køreanlæg i Odense.

Disse biler var tydeligvis ikke klargjorte idet der stadig var mærkeseddel fra Mazda Logistics Europe med leveringsadresse til Sagsøgte A/S, Slagelse i bilerne. Normalt vil noget sådant ikke forekomme ved levering af klargjort bil til en slutbruger.

For at sikre at ovenstående baggrundsmateriale opfylder kravene, bedes du kontakte mig angående en

dag i næste uge, hvor vi sammen kan gennemgå dokumentation for salg.”

Sagsøgte A/S svarede den 28. juni 2003:

”...

Efter en nøje gennemgang af vor korrespondance sammenholdt med regler i udkast til kontrakt samt de netop fremsendte retningslinjer for salg af biler gennem formidler samt salg af biler til kunder fra andre EU-lande, er det vor overbevisning vi på ingen måde kan have brudt disse ”regler”.

ALLE biler der har forladt os er indregistreret i Danmark med myndighedernes godkendelser som vi har modtaget.

Biler nævnt i korrespondancen leveret til Dansk Bane Service er ligeledes indregistreret i Danmark til dette brug som også er kontrolleret af os.

En af disse biler er netop blevet indleveret med skader der er påført ved anvendelse på kørebaneanlægget i Odense ...

At der kan være tale om at bilerne til Dansk Bane Service der blev leveret til Odense Kørebane har haft enkelte mærkater kan kun tilskrives travlhed/sygdom i vor klargøring men er i øvrigt aftalt og accepteret af vor kunde. Der var dog kun mindre mangler ved klargøringen. Ved vort møde om sagen ønsker jeg at min administrationschef Vidne 4 som i praksis gennemfører disse sager efter de givne retningslinjer deltager, hvilket p.g.a. netop indledt ferie ikke er mulig indenfor 1 uge ...”

Endvidere sendte Sagsøgte A/S den 2. juli 2003 kopier af dokumenter vedrørende salg af Mazda6 biler til Dansk Bane Service og Hovedstadens Trafikskole med fakturaer, erklæringer om anvendelse til banekørsel og godkendelser fra Rigspolitichefen.

Den 4. juli 2003 sendte salgschef Vidne 3 en e-mail til Mazda-forhandlerne vedrørende reglerne for forhandleres brug af E-Motive. Ifølge mailen skulle forhandlerne sikre:

”1) At salgsrapportere SAMTLIGE solgte biler i E-Motive... Dette gælder ALLE solgte enheder på jeres liste - OGSÅ biler tilbage til 1. marts 2003.

At kundemarkere SAMTLIGE biler, der er afgivet til anden forhandler, men stadig figurerer med DIT forhandlernummer. Dette gælder ALLE biler, OGSÅ biler tilbage fra 1. marts 2003.

At kundemarkere SAMTLIGE ^{BILER} i ordre, der ER dækket af slutseddel. Dette vil forhindre forgæves henvendelser fra andre forhandlere.

LAD VÆRE MED at kundemarkere, hvis de IKKE er reelt solgte.”

Mazda Danmark sendte den 13. august 2003 et brev til forhandlerne hvori man bl.a. atter præciserede Mazdas retningslinjer for salg gennem formidlere og Mazdas retningslinjer for salg til kunder i andre EU-lande.

Den 21. august 2003 meddelte **Vidne 3** **Sagsøgte A/S** at Mazda havde haft lejlighed til at gennemgå salgsdokumentation fra selskabets forretning og havde behov for yderligere oplysninger. Han anmodede **Person 1** om at kontakte **Vidne 5**, Mazda, for at aftale en mødedato snarest efter at **Person 1's** ferie var afsluttet den 3. september 2003.

Kontrolbesøget og ophævelsen

Mazda Danmark gennemførte den 3. september 2003 og den 8. september 2003 kontrolbesøg hos **Sagsøgte A/S**. Forhandlertaften blev ophævet ved brev af 9. september 2003 som blev overbragt. I brevet anførte Mazda Danmark at der i en række tilfælde ikke forelå tilstrækkelig dokumentation for slutkundens identitet eller for at videresalg i form af detailsalg til Dansk Bane Service var sket. Endvidere skulle et antal demobiler reelt ikke være til rådighed for demonstration eller være blevet afmeldt som demobiler meget kort tid efter registreringen. Det blev også anført at **Sagsøgte A/S** havde nægtet at udlevere prislister udarbejdet specielt til Car Trade Denmark, Hovedstadens Trafikskole og Dansk Bane Service: Endvidere fremgår:

"...

I tillæg til ovennævnte blev det under besøget konstateret, at der i perioden 9. april - 20. august 2003 er accepteret ikke mindre end 95 bestillinger af Mazda biler til Hovedstadens Trafikskole, herunder 7 Mazda MX-5. Det forekommer åbenbart, at Hovedstadens Trafikskole ikke kan have haft behov for at indkøbe 95 nye Mazdaer til eget brug i denne periode.

Sammenholdes dette med, at der på slutsedlerne til Hovedstadens Trafikskole er angivet det samme telefonnummer, som er angivet på slutsedlerne til Car Trade Denmark ApS, og at personkredsen bag Car Trade Denmark ApS og Hovedstadens Trafikskole er sammenfaldende, burde De have foranlediget undersøgt, hvorvidt salget til Hovedstadens Trafikskole var salg til en slutkunde eller reelt var salg til en videresælger. I denne forbindelse er det en skærpende omstændighed, at Car Trade Denmark ApS driver virksomhed med salg af nye biler...

Det er Mazdas opfattelse, at der ved salg til Hovedstadens Trafikskole reelt er tale om salg til videresælger, og at De har været vidende herom.

Mazda har endvidere konstateret, at der er udstedt COC certifikater til 3 biler, solgt til Hovedstadens

Trafikskole, således at disse biler har kunnet opnå grænse nummerplader. ... Det må således konstateres, at De allerede ved levering af bilerne har været klar over, at bilerne var videresolgt som nye, og at erklæringerne fra Hovedstadens Trafikskole side var i strid med de faktiske forhold.

Mazda har fået indberetning om, at De har leveret en række biler uden behørig klargøring, hvilket tillige klart indikerer, at De aktivt har medvirket til salg med henblik på uautoriseret videresalg af nye biler. Ved gennemgangen den 8. ds. kunne det konstateres, at De i mindst 7 tilfælde har leveret biler til Hovedstadens Trafikskole uden forudgående klargøring, hvilket er i strid med forhandleraftalen. Endvidere er det en bekræftelse af, at De må have været vidende om, at bilerne skulle sælges videre som nye.

For så vidt angår Deres udestående bestillinger i E-motive til Dansk Bane Service og Hovedstadens Trafikskole, måtte det konstateres, at De ikke var i besiddelse af dokumentation for de afgivne "ordrer" i form af ordrebekræftelser eller slutsedler. Først efter Deres henvendelse til Dansk Bane Service og Hovedstadens Trafikskole under Mazdas besøg blev der fremsendt en liste over de bestilte biler, hvilket er en klar overtrædelse af reglerne om bestilling af biler via ordresystemet E-motive.

I tilknytning til dette er det en skærpende omstændighed, at en række af "ordrerne" er søgt opfyldt via omdisponeringer af andre Mazda forhandlers bestillinger, og Deres fremgangsmåde har således haft en direkte negativ virkning for Deres forhandlerkollegaer i Mazda netværket, uden at De kan dokumentere, at De har været berettiget til at foretage denne omdisponering.

...

Ovennævnte forhold bevirker samlet, at Mazda anser vilkårene for autorisation som Mazda forhandler som groft misligholdt, og som følge af denne misligholdelse - og ikke mindst det store omfang - skal Mazda hermed opsige **Sagsøgte A/S** som autoriseret Mazda forhandler med omgående virkning.

De bedes derfor øjeblikkelig fjerne samtlige Mazda skilte mv., der kunne foranledige potentielle kunder til at tro, at De fortsat er autoriseret Mazda forhandler. De vil snarest blive kontaktet af Mazdas forhandlerkonsulent med henblik på den praktiske gennemførelse af Deres ophør."

Sagsøgte A/S gjorde ved sin advokat indsigelse samme dag og imødegik i brev af 11. september 2003 de påberåbte ophævelsesgrunde. Den videre, omfattende korrespondance mellem parternes advokater førte ikke til enighed.

Den 12. september 2003 sendte **Person 3** Mazda Danmark, en mail til **P4** **Person 4 (P4)** **Sagsøgte A/S**, om at: "Der er nu åbnet for jeres ePart/eWarranty system [reserveredelsbestillingssystem] igen. Jeres nye brugergruppe er 80801..."

Sagsøgte A/S samlede salg af biler til Hovedstadens Trafikskole med flere

Sagsøgte A/S har solgt i alt 95 biler til Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice. Fordelingen af salget er opgjort således:

Vidne 5 har efter kontrolbesøgene udarbejdet en oversigt over de biler som **Sagsøgte A/S** på dette tidspunkt havde solgt. Oversigten er månedsopdelt, men det har først været muligt at lave opgørelserne månedsinddelt på grundlag af oplysninger fremkommet efter kontrolbesøgene.

Den samlede oversigt viser at der i alt er modtaget 139 "kuponer" (kvitteringer fra kunden for modtagelse af garantibevis mv.). På kuponen angives produktdetaljer, kundedetaljer, hvoraf for de fremlagte eksemplars vedkommende i vidt omfang ses angivet at kunden var Hovedstadens Trafikskole, samt registreringsinfo. Heraf er 93 solgt til køretekniske anlæg, hvoraf 10, 23, 16 og 25 biler er solgt til Hovedstadens Trafikskole i henholdsvis maj, juni, juli og august 2003. 26 biler er solgt til private, 2 er til firmaer, 12 er til demo og 6 er solgt til registrering på grænsenummerplader. Efter denne oversigt er 66,9% af **Sagsøgte A/S'** salg sket til køretekniske anlæg.

Sagsøgte A/S er i det væsentlige enig i disse tal og har i påstandsdokument angivet af selskabet har solgt i alt 95 biler til henholdsvis Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice.

Mazda har fremlagt en fortegnelse dateret 2. september 2003 over biler solgt til Hovedstadens Trafikskole i tiden fra den 20. februar 2003 til den 22. august 2003, i alt 88 stk.

Hovedstadens Trafikskole, Vibevej 23, 2. sal, 2400 NV har fremlagt lister over "fabriksny uindregistrerede biler [af mærket Mazda, øvrigt salg er overstreget] solgt fra Hovedstadens Trafikskole til Car Trade Denmark ApS". Leveringstiderne er angivet som april 2003, maj 2003, juli 2003 og august 2003.

Der er fremlagt mail-korrespondance mellem **Person 1** (**E-mailadresse 1**) og **Person 5**, Hovedstadens Trafikskole (**E-mailadresse 2**) vedrørende bestilling af biler. I en af disse mails hedder det om bl.a. en Mazda MX5: "... Jeg har lovet min kunde lidt nyt i eftermiddag." Korrespondancen er fra den 9. april 2003 til den 19. august 2003.

Den 14. juni 2003 sendte **Person 1** en mail til **Vidne 5**, Mazda Danmark, vedrørende bestilling af 3 Mazda6 2.0 Stationcar. I denne forbindelse gik der mail til **Person 6**, Mazda Europe, om at køberen af bilerne var Dansk Bane Service i Roskilde.

En samlet oversigt over biler solgt til banekørsel (FF-registreringer) viser en række registreringer foretaget i Mazdas E-motive og den rigtige registreringsdato. Oversigten omfatter 94 biler samt 6 biler solgt til Car Trade Denmark A/S. De første registreringer indtil bil nr.13, inkl. bilerne til Car Trade Danmark, er foretaget af **Sagsøgte A/S**, de øvrige af Mazda Danmark. Om dette forhold henvises til forklaringerne.

Det fremgår af det nævnte materiale at en del af bilerne er store og med udstyr over standard, ligesom der er nogle sportsvogne imellem dem. Bilerne er nærmere specificerede i lister hidrørende fra **Sagsøgte A/S** og fra Hovedstadens Trafikskole.

Betaling for bilerne skete ifølge meddelelser fra Spar Trelleborg til **Sagsøgte A/S** ved overførsel på foranledning af Car Trade Danmark ApS, Vibevej 23, 2., 2400 København NV.

Rigspolitechefen, Dataafdelingen har i brev af 14. oktober 2003 til **Sagsøgte A/S** oplyst følgende om registrering til banekørsel:

"... køretøjer, som udelukkende benyttes til øvelseskørsel på lukket øvelsesplads eller køreteknisk anlæg, skal synes og godkendes hertil af Statens Bilinspektion. Køretøjet skal ikke registreres, men anmeldes til motorkontoret, inden det tages i brug.

Såfremt køretøjet er fabriksnyt og standardtypegodkendt, kan anmeldelse ske på grundlag af en typeattest i overensstemmelse med reglerne i bekendtgørelse om registrering og syn af køretøjer mv.

...

Når et køretøj er anmeldt til et motorkontorer, sender Centralregisteret en meddelelse til den, der oplyser at være køretøjets ejer (bruger)...

Hvis et køretøj ikke længere anvendes i overensstemmelse med anmeldelsen, skal dette meddeles motorkontoret, der "afmelder" køretøjet i registeret.

Ved anvendelse af anmeldelsen kan køretøjet h[er]efter registreres i Danmark efter de almindelige regler for brugte køretøjer, idet anmeldelsen sidestilles med en registreringsattest.

Tilsvarende vil køretøjet kunne registreres i udlandet efter de for det pågældende land gældende regler."

Rigspolitechefen har oplyst at der i alt er givet følgende antal "tilladelser til banekørsel":

2002:	2454 tilladelser (køretøjer)
2003:	3392 tilladelser (køretøjer)
2004:	2225 tilladelser (køretøjer)
2005:	2175 tilladelser (køretøjer)

Person 5 forklarede på et retsmøde den 3. november 2005 i forbindelse med spørgsmål om at pålægge ham at fremlægge visse oplysninger, at Hovedstadens Trafikskole der har solgt nogle af de pågældende biler til eksport, ikke er i besiddelse af slutsedler og oplysninger om hvor man-

ge kilometer de pågældende biler har kørt. Hovedstadens Trafikskole er i besiddelse af fakturaer der indeholder oplysninger om dato for fakturaens udstedelse (ikke nødvendigvis tidspunkt for levering af bilen), angivelse af køber og pris. Hovedstadens Trafikskole ville ikke fremlægge oplysninger om sine salgspriser, men Person 5 forklarede dog at Hovedstadens Trafikskoles salgspriser i nogle tilfælde ville være højere end den pris Hovedstadens Trafikskole selv har betalt.

Parternes krav

Sagsøgte A/S har foretaget to opgørelser af selskabets tab:

Første opgørelse der bygger på salget 1. marts 2003 til 1. september 2003 med følgende poster:

1. Manglende fortjeneste ved salg af nye biler. Fortjeneste 1/3 - 1/9 2003 DKK 1.575.399 Forventet fortjeneste de næste 2 år	6.301.596,00
2. Manglende fortjeneste ved salg af ekstraudstyr. Gennemsnitlig tilkøb DKK 6.000 med en DG på 30%. Forventet salg i de næste 2 år, 588 biler svarende til det realiserede Salg 1/3 - 1/9 2003 gange 4 DKK 6,000 x 30% x 588 stk.	1.058.400,00
3. Manglende fortjeneste ved salg af brugte biler. Der sælges gennemsnitligt 1,6 brugt bil for hver ny bil med en Gennemsnitlig avance på DKK 5.851. DKK 5.851 x 588 stk. x 1,6	5.504.620,00
4. Manglende eftermarkedssalg. Eftermarkedssalget udgør erfaringsmæssigt 10% af nyvognssalget med en avance på 36%. DKK 67.718.292 x 10% x 36%	2.437.858,00
5. Manglende fortjeneste på nye eftermarkedskunder. Disse skønnes til DKK 1.000.000 p.a. DKK 2.000.000 x 36%	720.000,00
6. Kulanceerstatning for dårlig avisomtale som følge af uretmæssig opsigelse	2.000.000,00
7. Afholdte udgifter og krav overfor Mazda	1.120.095,00
8. Afholdte udgifter overfor Mazda Credit A/S Krav i alt	182.691,00
I alt	19.325.260,00

Den anden opgørelse bygger på 'Sagsøgte A/S' resultater for 2000, 2001 og 2002 og fører til følgende:

1. Manglende indtjening for to år, svarende til resultatet for 2002	5.838.000,00
2. Realiseret negativt resultat for 1/9 - 31/12 2003	957.000,00
3. Realiseret negativt resultat for 1/1 - 30/6 2004	2.479.000,00
4. Forventet underskud for perioden 1/7 2004 - 30/9 2005	1.500.000,00
5. Direkte udgifter i henhold til vedlagte bilag	1.217.000,00
6. Advokat og revisor omkostninger anslået	300.000,00
I alt	12.291.000,00

Mazda Danmark har heroverfor foretaget en opgørelse der bygger på 'Sagsøgte A/S' efterfølgers salg af biler (til slutkunder) og på dennes avance. Denne opgørelse fører til at den mistede bruttoavance for 24 måneder kan opgøres til 1.436.343 kr.

Mazda Danmarks krav udgør en mellemregning på 24.426,15 kr., som er anerkendt af 'Sagsøgte A/S' 98.572,50 kr. for betaling af skiltning ifølge regning fra Sign Consult, mens den resterende del af påstandsbeløbet udgør konventionalbod beregnet som 10% af den gennemsnitlige pris på de biler der er solgt i strid med kontraktens bestemmelse om salg til slutbrugere, i alt 989.702,65 kr. Kravet er ikke bestridt beløbsmæssigt.

Forklaringer

Direktør Person 1 har forklaret at Mazda Danmark var interesseret i at få en forhandler der var etableret i forvejen. Han havde indgående drøftelser med Vidne 1 om at han skulle have en større markedsandel end han havde haft som Toyota-forhandler. Ifølge Vidne 1 var Mazdas nye strategi at de kun skulle have 20 forhandlere i Danmark. Vidne 1 sagde at han ville få området: Slagelse, Korsør, Skælskør, Sorø, Kalundborg, Næstved og Ringsted.

Mazda Danmark var i opstartsfasen, og forhandlerkontrakten var ikke kommet endeligt på plads. Han fik derfor kontrakten i udkast og skimmede den igennem uden at hæfte sig synderligt ved dens indhold. Da han den 1. marts 2003 blev Mazda-forhandler, var heller ikke det administrative på plads hos Mazda Danmark; bl.a. manglede der vejledninger for hvordan fakturaerne og hjemmesiderne skulle se ud.

Han fik etableret kontakt til autoriserede Mazda-værksteder i Kalundborg og Holbæk og aftalte med dem at de købte reservedele fra ham og havde Mazda-biler udstillet. Værkstederne

måtte ikke sælge bilerne, men skulle henvise kunderne til ham. Mazda Danmark hjalp med at lave udkast til kontrakter herom.

Da han begyndte som forhandler, blev bestillingerne af biler ikke registreret elektronisk. Man fik en liste over bilerne som man så kunne krydse af. Herefter modtog han ca. 20 biler ad gangen. Da Mazda Danmark gik over til E-motive-systemet, blev han ikke instrueret i brugen heraf; han var bortrejst på introduktionstidspunktet. Mazda Danmark havde ikke tid til at instruere ham på et senere tidspunkt. Pludselig en dag kom de 60-70 biler han havde reserveret, og de skulle betales inden 30 dage hvilket han gjorde.

Kort efter at han havde modtaget bilerne, kom **Person 5**, som han ikke kendte i forvejen, forbi. **Person 5** sagde at han kunne være interesseret i at købe bilerne. **Person 5** havde to firmaer, Hovedstadens Trafikskole og Car Trade Denmark. **Sagsøgte A/S** ville gerne sælge til **Person 5**. Han undersøgte ikke hvem Hovedstadens Trafikskole var, herunder om de havde køretekniske anlæg. Han undrede sig ikke over at Hovedstadens Trafikskole havde samme adresse som Car Trade Denmark. Hans opfattelse var at Hovedstadens Trafikskole havde banetekniske anlæg og skulle bruge bilerne til banekørsel.

Han solgte også biler til Dansk Baneservice der gjorde meget ud af at fortælle hvor mange baner de havde, og at de flere gange årligt skiftede 5-6 biler ud. Dansk Baneservice havde forgæves søgt at købe biler hos Mazda i Odense. **Sagsøgte A/S** solgte tre biler til Dansk Baneservice.

Da han ikke længere havde biler på lager, reserverede han biler til Hovedstadens Trafikskole igennem E-Motive-systemet når **Person 5** spurgte efter biler. **Person 5** ville gerne have rabat, men det fik han ikke; bilerne blev solgt til Mazdas sædvanlige priser. Der er intet mærkeligt ved at Hovedstadens Trafikskole købte forskellige større eller bedre udstyrede biler, for det er lettere bagefter at sælge bedre udstyrede biler. I øvrigt var bilerne til **Person 5** ikke så specielle. MPV'en med 7 sæder er stort set af samme størrelse som de andre biler som blev solgt til banetekniske anlæg.

Han skjulte ikke på nogen måde at han solgte biler til Hovedstadens Trafikskole eller Dansk Baneservice; de blev registreret som kunder i E-Motive. Han fik ikke indsigelser fra Mazda Danmark vedrørende den dokumentation han sendte med oplysning om salg til Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice.

Første gang han hørte fra Mazda Danmark om salg af biler til Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice, var ved Mazda Danmarks brev af 23. juni 2003. Mødet som Mazda Danmark annoncerede i brevet, blev aldrig holdt. Han gennemgik Mazdas retningslinier for salg af biler gennem formidler sammen med sine ansatte og var sikker på at han ikke havde problemer med

Hovedstadens Trafikskole eller Dansk Baneservice da de var slutkunder. **Sagsøgte A/S** sørgede for at bilerne blev indregistreret til banekørsel inden de blev udleveret til Hovedstadens Trafikskole eller Dansk Baneservice, og at Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice underskrev en erklæring om at den pågældende bil skulle anvendes til banekørsel. Selvfølgelig solgte Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice bilerne videre som brugte på et senere tidspunkt, men det havde han intet at gøre med. Efter at han den 2. juli 2003 havde sendt Mazda Danmark kopier af dokumenter vedrørende salg af biler til Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice, hørte han intet fra dem herom før ved brev af 21. august 2003. **Vidne 1** nævnte intet om at de havde noget udestående da de var sammen i Wien på en forhandlertur i juli 2003.

Han havde 7 eller flere demobiler. Han og hans sælgere kørte altid i demobiler hvilket er ganske sædvanligt inden for branchen.

Dansk Baneservice havde sendt en vognmand til **Sagsøgte A/S** for at hente nogle biler som de havde købt. Som følge af sygdom var bilerne imidlertid ikke klargjorte hvilket han meddelte Dansk Baneservice. Dansk Baneservice ønskede alligevel at afhente bilerne.

Bilerne til Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice blev altid hentet af danske vognmænd.

Ved kontrolbesøget var **Vidne 2** meget ubehagelig; Mazda Danmark folkene forlangte papirer uden at vide hvad de søgte.

Vedrørende reparatøraftalen: Da forhandlertur blev opsagt, blev reservedelebestillingssystemet afbrudt. Efter henvendelse til Mazda Danmark kom systemet op at køre igen i to omgange i løbet af nogle dage hvorefter det blev helt afbrudt. På mødet mellem parterne den 11. september 2003 sagde Mazda Danmarks repræsentanter at **Sagsøgte A/S** kunne fortsætte som autoriseret reparatør hvis selskabet ikke anlagde sag om ophævelsen af forhandlertur.

Sagsøgte A/S fik et prisoverslag fra Mazda Danmark vedrørende opsætningen af Mazda-skilte og betalte i den forbindelse 173.000 kr. Herudover betalte **Sagsøgte A/S** en ekstra regning på 26.000 kr. De havde ikke aftalt noget om at **Sagsøgte A/S** skulle betale fakturaen på 98.572,50 kr.

Vedrørende lagerkreditaftalen: Det var fast praksis mellem parterne at **Sagsøgte A/S** først betalte bilerne efter at have fået toldcertifikaterne udleveret. De 12 biler som Mazda Danmark nægtede at udlevere toldcertifikater på, var solgt til Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice.

Efter opsigelsen forsøgte han at kontakte andre bilimportører med henblik på at blive forhandler uden held. Han besluttede sig derfor for at begrænse sit tab mest muligt og afskedigede

medarbejderne i henhold til deres kontrakter.

I erstatningsopgørelsen er tilkøbet, jf. opgørelsens pkt. 2, sat til 6.000 kr.; det svarer til hvad **Sagsøgte A/S** erfaringsmæssigt solgte. Han havde en forventning om at omsætningen ville være højere end hans omsætning som Toyota-forhandler, da han som Mazda-forhandler havde et større område end han havde haft som Toyota-forhandler. Han har lidt et tab på mere end 12 mio. kr. Hans forretning kan ikke sammenlignes med **Virks. A/S 1** der fulgte efter ham som Mazda-forhandler. **Virks. A/S 1** sælger flere andre mærker og markedsfører ikke sin virksomhed i sådan en grad som **Sagsøgte A/S** gjorde.

Direktør **Vidne 1** har forklaret at han blev ansat hos Ford der er den største aktionær i Mazda Danmark, i 1995. I forbindelse med at Mazda Danmark skulle opbygge en importorganisation og et forhandlernet, overgik han til Mazda Danmark fra juni 2002. De var i alt 5 medarbejdere, og der var meget at se til. De var meget bevidste om at kommunikere til forhandlerne at de var i en opstartsfasen.

Det var besluttet at Mazda Danmark skulle have 20 forhandlere mod tidligere 60. Den tidligere Mazda-forhandler i Slagelse havde taget andre mærker ind. Da Toyota altid havde fremstået som et af de førende japanske mærker med et godt forhandlernet, var det et plus at **Sagsøgte A/S** var en tidligere Toyota-forhandler; **Sagsøgte A/S** havde en stor og flot forretning.

I forbindelse med at en ny forhandler starter op, opstiller **Vidne 3** altid et "distriktpotentiale" for at vise hvad den nye forhandler realistisk vil kunne sælge. **Sagsøgte A/S** i Slagelse havde et potentiale på 4,5 %. **Sagsøgte A/S** kan godt have haft forståelsen af at selskabet blev den eneste forhandler i området, men den opfattelse kom ikke fra Mazda Danmark. Flere forhandlere, herunder **Sagsøgte A/S**, havde svært ved at forstå at de efter den nye gruppefritagelsesforordning ikke kunne have eksklusive områder. Denne ordning giver også mulighed for at fastsætte at forhandlerne kun må sælge til slutkunder. Den mulighed benytter Mazda Danmark og andre danske importører. På grund af de danske afgifter er de danske bilpriser til forhandlere de laveste i Europa, og uden slutkunde-klausulen ville Danmark blive leverandør til hele EØS-området. Hertil kommer at Mazda har behov for at kunne følge bilerne i garantiperioden og kunne indkalde biler i tilfælde af tekniske problemer.

På forhandlermødet den 15. maj 2003 blev det endnu en gang gjort klart at Mazda Danmark ikke ville tolerere videresalg til andre end slutbrugere.

Person 1 var ikke glad for at der kom en forhandler i Næstved da Mazda Danmark i sommeren 2003 udvidede forhandlernettet.

Mødet i Wien vedrørte nye modeller sportsvogne og lagde ikke op til samtaler med de enkelte forhandlere.

Den gamle importør havde i opsigelsesperioden gradvist trappet ned på importen, og da de i 2003 startede op, solgte de 800-850 biler. Det forhold at **Sagsøgte A/S** havde hjemtaget 70 biler, var derfor ikke ekstremt i forhold til hans distrikt, men dog rigeligt. I starten så det ud til at **Sagsøgte A/S** ikke solgte så meget, men oparbejdede et lager. Gradvist så man at selskabet reelt alene solgte få biler. I den tid **Sagsøgte A/S** var Mazda-forhandler, solgte han i alt 28 biler til almindelige slutkunder.

I løbet af sommeren 2003 viste det sig, at **Sagsøgte A/S** pressede omdisponeringssystemet og forsøgte at drage kundeinformationerne mv. i langdrag. Mazda Danmark forsøgte at få dokumentation for at bilerne var solgt til slutkunder. Der tegnede sig et mønster. Når de ringede, var **Person 1** ikke i forretningen; så kunne mødet ikke afholdes fordi han var på ferie; så kunne mødet ikke afholdes uden hans administrationschef, og så var hun på ferie osv. Mazda Danmark fik den opfattelse at **Sagsøgte A/S** udskød problemerne, og at der ikke kunne holdes et møde på normal vis. Mazda Danmark tog derfor på uanmeldt kontrolbesøg hvor problemerne delvist blev klarlagt. Efter det næste kontrolbesøg stod det helt klart for dem at **Sagsøgte A/S** havde overtrådt reglerne på en måde der begrundede ophævelse. Salgets fulde omfang blev først klarlagt i den følgende tid.

De andre forhandlere ville have Mazdas stillingtagen til **Sagsøgte A/S'** salg. De biler som **Sagsøgte A/S** havde solgt til Hovedstadens Trafikskole, var bestilt igennem reservationssystemet, og det gik ud over de andre forhandlere. Der var mangel på Mazda-biler i Danmark.

Mazda Danmark havde gentagne gange bedt **Sagsøgte A/S** om dokumentation for hans salg og ad flere omgange informeret om at det ikke var i orden at sælge til Hovedstadens Trafikskole. I takt hermed havde **Sagsøgte A/S** intensiveret sin jagt efter at skaffe biler til ulovligt salg. Såfremt Mazda Danmark havde givet **Sagsøgte A/S** et varsel på 3 måneder, havde de været nødsaget til at sætte omdisponeringssystemet ud af kraft i den periode; Mazda Danmark kunne ikke finde tekniske muligheder der gjorde at de øvrige forhandlere kunne omdisponere de biler der var på lager i Danmark, samtidig med at **Sagsøgte A/S** blev forhindret i at opkøbe til videresalg. Mazda Danmark valgte derfor at ophæve forhandlerkontrakten med **Sagsøgte A/S** uden varsel; der var ingen mening i at give **Sagsøgte A/S** et påkrav hvis Mazda Danmark skulle forsætte med at drive virksomhed.

Kundekonsulent **Vidne 5** har forklaret at hun blev ansat hos Mazda Danmark i februar

2003. Da Mazda Danmark startede 1. marts 2003, var det "først til mølle"-princippet der var gældende for forhandlerne. Inden omdisponeringssystemet kom til at virke, blev bilerne omdisponeret fra en forhandler til en anden hvis den anden forhandler havde en køber til bilen, og den besiddende forhandler ikke inden 30 minutter kunne faxe en slutseddel til Mazda Danmark.

Da E-motive-systemet var nyt, sendte forhandlerne et excel-ark med salgsoplysninger til Mazda Danmark hver uge. Til at begynde med så det fornuftigt ud for **Sagsøgte A/S**. Selskabet fik ikke solgt så mange biler, men skulle jo også have mulighed for at komme i gang. I slutningen af maj begyndte hun at få opringninger fra andre forhandlere der var utilfredse med at **Sagsøgte A/S** ikke ville afgive biler til dem. I E-motive stod **Sagsøgte A/S** for at have mange biler på lager. Da hun så ringede til selskabet, sagde **Person 1** at bilerne var solgt, og at han nok skulle kundemarkere dem i E-motive. Ved en kundemarkering indtastes kundens navn mv., men de øvrige forhandlere kan ikke se navnet, kun at bilen er kundemarkeret. Først i juni begyndte hun at studse over at **Sagsøgte A/S** havde kundemarkeret et væsentligt antal biler, ca. 60, uden at Mazda Danmark i den følgende periode modtog slutsedler herpå. Hun gik ind i E-motive for at se kundedetaljerne og opdagede at **Sagsøgte A/S** havde én stor kunde.

Ud over de skriftlige henvendelser i juni 2003 fra **Vidne 3** talte **Vidne 3** og vidnet med medarbejdere hos **Sagsøgte A/S**, herunder **Person 1** i flere omgange om indlevering af manglende dokumentation. Hun talte med **Sagsøgte A/S'** forretning 5 - 10 gange i løbet af juli måned 2003; **Sagsøgte A/S'** kontorpersonale sagde hver gang at de havde indsendt dokumentationen.

Da kundemarkeringerne til Hovedstadens Trafikskole eskalerede, turde Mazda Danmark ikke andet end at tage på uanmeldt kontrolbesøg. Da **Sagsøgte A/S** havde foretaget så mange kundemarkeringer, men ikke registreringer af endelige salg, ville de have kopi af slutsedler, kuponer eller anmeldelserne til motorkontoret udleveret. **Person 1** var meget utilfreds med at de kom på kontrolbesøg.

Sagsøgte A/S' forretning var en af de mest velordnede forretninger blandt Mazda-forhandlerne. Intet lå tilfældigt på kontoret. Alligevel brugte de det meste af dagen på at vente på at få dokumenter. Det endte med at **Sagsøgte A/S** fik en fax fra Hovedstadens Trafikskole med en oversigt over dennes ordrer som de fik kopi af. Derudover fik de kopier af værkstedkort for at kunne lave spottjek på om bilerne var leveret klargjorte. Deres undersøgelser viste at der var nogle stykker der ikke var klargjorte. De fik lov til at se nogle af **Sagsøgte A/S'** mapper, heriblandt en liste over salgspriserne til Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice, men de fik ikke lov til at tage en kopi af listen.

Hun udarbejdede en oversigt over Sagsøgte A/S' biler som Mazda Danmark ikke havde modtaget salgsdokumentation på. Af oversigten ses at der er tale om salg til banekørsel og til Car Trade Denmark. Oversigten angiver registreringsdato i E-motive og den rigtige registreringsdato som er den dato bilerne er blevet indregistreret på motorkontoret. Sagsøgte A/S har selv indtastet de første 12 biler i E-motive hvoraf 6 er registreret til Car Trade Denmark, mens de andre 6 er registreret til banekørsel. De øvrige 88 biler er indtastet af Mazda Danmark. De fleste af disse biler er anmeldt til banekørsel i perioden maj-august 2003. Det normale forløb er at forhandleren selv registrerede datoen for levering til kunden i E-motive. Garantiperioden begynder at løbe fra registreringen i E-motive; det er ikke muligt at tilbagedatere.

Den oversigt som hun efter kontrolbesøget lavede over Sagsøgte A/S' salg, var månedsopdelt. Mazda Danmark havde alene modtaget 3 kuponer for maj 2003. Efter kontrolbesøget viste det sig at 23 kuponer kunne henføres til maj måned.

Mazda Danmark har fået oplyst fra motorkontoret at de biler som Sagsøgte A/S havde solgt til banekørsel, er blevet afmeldt i to omgange. De biler der var blevet anmeldt til motorkontoret i perioden maj – august 2003, blev afmeldt den 21. august 2003. Resten af de biler der var blevet anmeldt i august, og de biler der var blevet anmeldt i september 2003, blev afmeldt den 26. november 2003. Oplysningerne viser eller tyder på at videresælgeren har taget bilerne samlet ud og solgt dem videre, formentlig til Tyskland hvor biler købt til forhandlerpriser i Danmark, kan sælges med betydelig fortjeneste.

På mødet der blev afholdt på Advokat 1's kontor efter opsigelsen af forhandlerkontrakten, blev Person 1 spurgt om han ville fortsætte som autoriseret reparatør; det ville han tænke over. Person 1 sagde at han ikke længere havde adgang til reservedelsbestillingssystemet. Da dette var en fejl skyndte Mazda Danmark sig at få det ordnet. Begrundelsen for den senere lukning for bestillinger, skyldes Sagsøgte A/S' restance med betalinger for bestilte reservedele.

Forhandlerchef Vidne 3 har forklaret at han efter 30 år hos Ford blev ansat hos Mazda Danmark den 15. november 2002.

Han var med til at antage Sagsøgte A/S som forhandler. Det blev flere gange sagt til Person 1 at han ikke fik et eksklusivt område. Han lavede udregningen over distriktspotentiale efter Person 1's ønske. Salg til banekørsel tæller ikke med i statistikken. Mazda Danmark har nu 37 forhandlere i Danmark. Da der ikke blev solgt tilstrækkeligt med Mazda-biler i Syd- og Vestsjælland, blev forhandlernettet udvidet.

Salg til uautoriserede forhandlere var ikke noget nyt problem og blev også gennemgået af advokat [Redacted] Vidne 2 på forhandlermødet i maj 2005.

Da der var knaphed på Mazda-biler i opstartfasen, sendte han mailen af 4. juli 2003 til samtlige forhandlere. Mange forhandlere kundemarkerede biler for ikke at skulle afgive dem til andre forhandlere.

Mange forhandlere var utilfredse med at [Redacted] Sagsøgte A/S ikke ville afgive biler selv om selskabet ikke havde kundemarkeret dem. Da Mazda Danmark ringede til [Redacted] Person 1 herom, sagde han at bilerne var solgt. I juni 2003 kom der gang i [Redacted] Sagsøgte A/S' kundemarkeringer. Mazda Danmark gik ud fra at Hovedstadens Trafikskole var slutkunde, men krævede dokumentation herfor, jf. brev af 23. juni 2003. Mazda-forhandleren i Odense havde oplyst at der stod uklargjorte biler fra [Redacted] Sagsøgte A/S på et køreteknisk anlæg i Odense hvorfor han også bad om en forklaring herpå. Da han havde glemt at vedlægge retningslinjerne for salg af biler gennem formidlere med brevet, kørte han forbi [Redacted] Sagsøgte A/S med dem på vej til Jylland.

Det lykkedes dem ikke at få den ønskede dokumentation fra [Redacted] Sagsøgte A/S I perioden mellem 13. juni og 21. august 2003 anmodede Mazda Danmark flere gange om dokumentation.

De biler [Redacted] Sagsøgte A/S angiveligt solgte til banekørsel, er for de flestes vedkommende ikke typiske biler til dette formål. En Mazda323 med standardudstyr og den mindste motor ville være en fornuftig bil til en sådant brug.

For så vidt angår [Redacted] Sagsøgte A/S' første opgørelse af tab bemærkes at [Redacted] Sagsøgte A/S samlet har haft et tilkøb fra Mazda Danmark på 100.359 kr. i den periode selskabet var Mazda-forhandler hvilket fordelt på de 147 biler svarer til 683 kr. pr. bil. Mazdas totale forhandlernet har haft et tilkøb på 1.750 kr. pr. solgt bil.

Mazdas markedsandel er 3,21 %, mens Toyotas markedsandel er ca. 10 %. [Redacted] Sagsøgte A/S kan derfor ikke lave en tabsopgørelse med udgangspunkt i selskabets fortjeneste som Toyota-forhandler. Hertil kommer at de tidligere Mazda-forhandlere havde svært ved at opnå ordentlige salgstal i opstartfasen efter en 2 års periode med den hidtidige importør der var ved at afvikle sin virksomhed. Som ny forhandler må [Redacted] Sagsøgte A/S have det endnu sværere.

Det er ham der har lavet Mazda Danmarks alternative tabsopgørelse. Opgørelsen er baseret på [Redacted] Virks. A/S 1's salg og avance. [Redacted] Virks. A/S 1 er forhandler i samme område som [Redacted] Sagsøgte A/S [Redacted] var forhandler i, og fører også andre mærker. På 8 måneder solgte [Redacted] Virks. A/S 1 63 Mazda biler. [Redacted] Virks. A/S 1's salg er 2-3 gange bedre end [Redacted] Sagsøgte A/S' salg såfremt man ikke medtager [Redacted] Sagsøgte A/S' uberettigede salg.

Det er forhandleren der normalt betaler for skiltningen. [Redacted] Sagsøgte A/S har betalt 130.000 –

140.000 kr. for skiltningen. Sign Consult sender altid regningen til Mazda Danmark der betaler regningen og bagefter kræver pengene fra forhandleren. Når Mazda Danmark får en regning fra Sign Consult, går Mazda Danmark ud fra at det udførte arbejde er aftalt mellem Sign Consult og forhandleren.

Han blev ringet op af Mazda Credit da en medarbejder fra **Sagsøgte A/S** ville have udleveret 12 toldcertifikater. Efter at have rådført sig med **Advokat 1**, blev toldcertifikaterne ikke overgivet til **Sagsøgte A/S**.

Vidne 4 har forklaret at hun var ansat i 13 år hos **Sagsøgte A/S** som administrations- og regnskabsansvarlig. Hun havde intet at gøre med udfakturering af biler. Det var en kollega der foretog kunderegistreringerne og sendte kuponerne ind til Mazda Danmark. De faxede en blanket vedrørende registrering af ejerskab til Mazda Danmark. Dokumentation på salg af biler, herunder salg til Hovedstadens Trafikskole blev gemt i mapper. Der var god orden hos **Sagsøgte A/S**.

Mazdas kontrolbesøg var ubehageligt. De fandt de dokumenter frem som Mazda folkene ville se.

Advokat **Vidne 2** har forklaret at hun i 2003 var fuldmægtig hos **Advokat 1**. Hun er stadig ansat i advokatfirmaet.

Sagsøgte A/S deltog på forhandlermødet i maj 2003. På mødet gennemgik hun hovedpunkterne i forordningen og kontrakten, herunder forbuddet mod salg til uautoriserede mellemhandlere. Det blev gjort klart for forhandlerne at Mazda Danmark ville benytte sig af retten til at ophæve kontrakten, såfremt en forhandler solgte til uautoriserede mellemhandlere.

Det var hende der sad med den daglige klientkontakt til Mazda Danmark og hun deltog i kontrolbesøget den 3. september 2003 som var Mazda Danmarks første. Hun ankom til **Sagsøgte A/S** sammen med **Vidne 5** og en anden Mazda-medarbejder, **Person 7** lidt efter forretningens åbningstid. Der blev ringet efter **Person 1** der kom til stede. Det var meget pænt og ordentligt i forretningen. **Vidne 5** og **Person 7** bad om at se nogle konkrete dokumenter, men det gik trægt med at få noget. Til sidst var hun nødt til at skrue bissen på. De anmodede om at få en kopi af listen vedrørende priser ved salg til Hovedstandens Trafikskole som de fik forevist, men de fik afslag.

Da Mazda Danmark ønskede flere oplysninger vedrørende forhandlerdelen og værkstedsdelen, tog de igen på uanmeldt kontrolbesøg den 8. september 2003.

Hun deltog ikke i mødet mellem parterne på **Advokat 1's** kontor da **Person 1** **ikke** ønskede hendes tilstedeværelse.

Da Mazda Danmark omsider havde fundet ud af omfanget af **Sagsøgte A/S'** salg til Hovedstadens Trafikskole, gik det op for dem at mange af de solgte biler var atypiske til brug på et baneteknisk anlæg. Hun fik studenterne på advokatkontoret til at ringe rundt til forskellige banetekniske anlæg for at få oplyst hvilke biler der blev anvendt på anlæggene; det viste sig at der blev brugt mindre biler med skrabet udstyr.

Advokat Vidne 6 har forklaret at han blev ringet op af **Person 1** den 3. september 2003 da **Sagsøgte A/S'** advokat, advokat Carsten Brink, ikke var til stede. Mazda Danmark var på uanmeldt kontrolbesøg hos **Sagsøgte A/S**, og **Person 1** ville vide hvordan han skulle forholde sig. Ifølge kontrakten havde Mazda Danmark adgang til at se diverse dokumenter, og det sagde han til **Person 1**. Efter kontrolbesøget fik han overbragt en kopi af ophævelsen af forhandlerkontrakten. Reparationsaftalen var ikke nævnt i opsigelsesbrevet. Da han sammen med **Person 1** deltog i et møde den 11. september 2007 på **Advokat 1's** kontor, hvor **Vidne 5** og **Vidne 3** også var til stede, spurgte han til reparationsaftalen. I de mellemliggende dage havde det ikke været muligt for **Sagsøgte A/S** at bestille reservedele i systemet. Han fik ikke noget entydigt svar på om **Sagsøgte A/S** kunne få lov til at fortsætte som autoriseret Mazda-reparatør. Mazda Danmark sagde at det kunne man finde ud af hvis parterne kunne nå til en fornuftig løsning vedrørende ophævelsen af forhandleraftalen.

Vidne 7 har forklaret at han var projektchef hos Sign-Consult da skiltningsarbejdet hos **Sagsøgte A/S** blev udført. Han er nu pensioneret.

Mazda Danmark sendte dem en liste over de fremtidige Mazda-forhandlere hvorefter han foretog opmålinger og udarbejdede tegninger over hvorledes skiltningen på bl.a. **Sagsøgte A/S'** bygning skulle se ud. **Sagsøgte A/S'** bygning var tilpasset Toyota-skilte hvorfor det var nødvendigt at lave en inddækning. Tilbuddet herpå blev alene sendt til Mazda Danmark.

Da de kom for at montere skiltene, hang Toyota-skiltene stadig. Efter aftale med **Sagsøgte A/S** demonterede de Toyota-facaden. Da de kun havde Mazda Danmark som kunde, blev regningen for inddækningen mv. og demontering, i alt 98.572,50 kr. sendt til Mazda Danmark.

Statsautoriseret revisor og partner i Price Waterhouse Coopers **Vidne 8** har forklaret at han har været revisor for **Sagsøgte A/S** igennem en årrække. Han har tillige været revisor for

Nissan, Ford, Saab og Chevrolet. I sammenligning med andre forhandlere havde **Person 1** en god forretning.

Den første tabsopgørelse er baseret på en fremskrivning af resultatet for den periode hvor **Sagsøgte A/S** var autoriseret Mazda-forhandler, og er opgjort sammen med **Person 1**. De 1.575.399 kr. under 1. pkt. hidrører fra balancen. Tallet er baseret på salg af 147 biler. I opgørelsen har han ikke forholdt sig til om bilerne var solgt i overensstemmelse med forhandlerkontrakten, men har betragtet alt salg som normalt salg. Ifølge branchenormen er tilkøb gennemsnitligt 6.000 kr., jf. 2. pkt. Han ved dog ikke om **Sagsøgte A/S** tjente 6.000 kr. på salg af ekstraudstyr. Tallet vedrørende brugte biler under 3. pkt. er gennemsnitstal for **Sagsøgte A/S'** salg af brugte biler i en vis periode. **Sagsøgte A/S** havde ikke særskilt bogholderi for Toyota salg og Mazda salg.

Tallene i den anden opgørelse er baseret på de årsregnskaber han har revideret. **Sagsøgte A/S'** regnskabssystem var fra Toyota og der har ikke været problemer med revisionen. I opgørelsen er året 2002 anset som repræsentativt. Det realiserede negative resultat på 2.479.000 kr. hidrører fra bogholderiet; han har efterprøvet beløbet. Det forventede underskud for perioden den 1. juli 2004 til den 30. september 2005 blev sat til 1.500.000 kr. Under forudsætning af at man kan anse 2002 som repræsentativt, har **Sagsøgte A/S** haft et tab på over 10 mio. kr.

Parternes argumenter

Sagen H/107-03

Sagsøgte A/S

1. **Sagsøgte A/S** har gjort gældende at uanset om salget af nye biler til Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice var salg til uautoriserede forhandlere og dermed en overtrædelse af en basal forpligtelse i forhandlerkontrakten som fastlagt i § 18, stk. 4, jf. bilag 6A, pkt. 4, er Mazda Danmarks ophævelse af kontrakten uberettiget og erstatningspådragende: Mazda Danmark har ikke afgivet påkrav og givet en afhjælpningsfrist. Ingen af Mazda Danmarks henvendelser til **Sagsøgte A/S** kan anses for at være påkrav.

Misligholdelse af en basal forpligtelse kan alene gøres gældende fra Mazda Danmarks side hvis Mazda Danmark har givet et påkrav, og da alene efter udløbet af en rimelig frist på højst 3 måneder. Det er meningsløst at lade det være op til en vurdering hvorvidt der skal gives afhjælpningsfrist eller ej, jf. ordene "hvor dette skønnes passende" i § 18, stk. 4, da en sådan opfattelse ville føre til at der ikke var forskel på overtrædelse af basale forpligtelser og handlinger der kan kvalificeres som "ekstraordinære omstændigheder" i kontraktens § 18, stk. 5, jf. bilag 6B. Mazda

Danmark har i bilag 6A til kontrakten udtrykkeligt og udtømmende fastlagt at gentagne salg til uautoriserede forhandlere er overtrædelse af en basal forpligtelse.

Sagsøgte A/S indberettede korrekt og sandfærdigt hvem bilerne blev solgt til. Indberetningerne kan derfor ikke kvalificeres som ekstraordinære omstændigheder.

Det bestrides at **Sagsøgte A/S'** salg til Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice er at betragte som et videresalg til andet end slutbruger. Bilerne blev solgt til banekørsel efter købernes erklæring herom og blev på **Sagsøgte A/S'** foranledning indregistreret hertil. **Sagsøgte A/S** er uden ansvar for hvor lang en periode bilerne anvendes til banekørsel. Det bestrides at **Sagsøgte A/S** skulle have nogen viden om et eventuelt videresalg. De solgte biler er ikke usædvanlige til banekørsel, og antallet af solgte biler er heller ikke usædvanligt set i forhold til Rigspolitechefens oversigt over antal givne tilladelser til banekørsel. Det forhold at der ikke blev givet rabatter, viser ikke at bilerne nødvendigvis blev solgt med henblik på videresalg.

Sagsøgte A/S foretog løbende indberetninger til Mazda Danmark om salget til Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice. Kundedetaljerne fremgik i E-motive, og Mazda Danmark udstedte toldcertifikater til brug for anmeldelserne til motorkontoret på baggrund af de modtagne kundedetaljer. Efter **Person 1's** breve til Mazda Danmark i juni og senest den 2. juli 2003 må det have stået Mazda Danmark klart at **Person 1** gik ud fra at salgene til Hovedstadens Trafikskole og Dansk Baneservice var i overensstemmelse med forhandleraftalen, under forudsætning af at bilerne blev registreret til banekørsel. Mazda Danmark skulle derfor have reageret overfor **Sagsøgte A/S** og ikke bare ladet stå til og afvente at de hævdede misligholdelser fik et sådan omfang at Mazda Danmark vurderede at kontrakten kunne opsiges uden varsel.

2. Mazda Danmark har misligholdt reparatøraftalen ved at nægte at levere reservedele til **Sagsøgte A/S**. Ved at ophæve aftalen eller nægte at opfylde den, har Mazda Danmark handlet ansvarspådragende og skal derfor erstatte det tab som **Sagsøgte A/S** hermed har lidt.

3. **Sagsøgte A/S'** to opgørelser af selskabets tab må anses som et sandsynligt udtryk for det tab der er lidt under hensyntagen til at det distrikt som **Sagsøgte A/S** var blevet tildelt, svarede til at han fik samme markedsandel, som dengang han var Toyota-forhandler. En nedrunding til kr. 10.000.000 tager fuldt ud højde for den usikkerhed der er forbundet med opgørelsen af erstatningskravet. Resultater realiseret af **Virks. A/S 1** er uden betydning for opgørelsen af tabet.

4. For så vidt angår Mazdas selvstændige påstand gøres det gældende at ekstraarbejder for 98.572,50 kr. i forbindelse med skiltning ikke kan pålægges **Sagsøgte A/S** idet arbejdet er igangsat uden aftale med **Sagsøgte A/S**.

Mazda Danmark har gjort gældende at **Sagsøgte A/S** ved salg til Hovedstadens Trafikskole og Car Trade Denmark har misligholdt forhandleraftalen på en sådan måde at Mazda Danmark var berettiget til at ophæve aftalen som sket.

1. Da Hovedstadens Trafikskole har solgt bilerne videre som fabriksnye, er forbuddet mod salg til andre end slutbrugere krænkede. Det gør ingen forskel at bilerne har været anmeldt til banekørsel, jf. også forhandlerkontraktens definition af videresalg. Det påhvilede det **Sagsøgte A/S** aktivt at sikre sig mod kunders køb med henblik på videresalg.

Person 1 har været klar over at salget til Hovedstadens Trafikskole og til Car Trade Denmark skete med henblik på videresalg. Hovedstadens Trafikskole afgav bestillinger via e-mails signeret med Car Trade Denmark der også var repræsenteret ved **Person 5** og havde samme adresse og telefonnummer som Hovedstadens Trafikskole, og det var Car Trade Denmark der betalte for bilerne. Som erfaren bilsælger vidste **Person 1** at de solgte biler efter type og udstyr var væsentligt forskellige fra de biler der normalt sælges til banekørsel. Endvidere var salget af biler til banekørsel til en enkelt køber usædvanlig stort. **Person 1** undersøgte endvidere ikke om Hovedstadens Trafikskole havde køretekniske anlæg.

Normalt vil salg af biler i større antal udløse en flåderabat. **Person 5** fik ikke rabat, for han kunne vanskeligt få biler i det antal fra andre end **Sagsøgte A/S** og han kunne også uden rabat sælge bilerne videre i Tyskland med betydelig fortjeneste. Den manglende rabat viser klart at **Sagsøgte A/S** vidste at bilerne skulle videresælges. Enhver mulig tvivl må være forsvundet efter modtagelsen af **Person 5's** mail hvori han direkte skrev, at han havde lovet sin kunde lidt nyt i eftermiddag.

Ved ikke at rapportere salget i E-motive eller via kuponer i overensstemmelse med kontrakten forsøgte **Sagsøgte A/S** bevidst at kamuflere salget, jf. bl.a. **Vidne 5's** forklaring herom. Dette må sidestilles med handlinger der er kvalificeret som ekstraordinære omstændigheder i bilag 6B til kontrakten. Da **Sagsøgte A/S** var vidende om at salget skete med henblik på videresalg, og da der ikke forelå slutsedler eller købsaftaler for hver enkelt bil på tidspunktet for kundemarkering i E-motive, har **Sagsøgte A/S** ved markeringerne i E-motive bevidst afgivet urigtige eller svigagtige erklæringer over for Mazda Danmark. Mazda Danmark var derfor berettiget til at ophæve aftalen med omgående virkning, jf. kontraktens § 18, stk. 5, jf. bilag 6B.

Såfremt retten ikke finder at den manglende rapportering alene kan begrunde en ophævelse af kontrakten med omgående virkning, gøres det gældende at **Sagsøgte A/S'** gentagne brud på den basale forpligtelse til ikke at videresælge til uautoriserede mellemhandlere, berettigede

Mazda Danmark til omgående at ophæve forhandleraftalen. Sagsøgte A/S' handlinger har været direkte skadelige for de øvrige forhandlere på grund knapheden på biler.

Det er kun i visse typer af brud på basale forpligtelser, som fx hvor en forhandler ikke formår at efterleve de fastsatte salgsmål, at Mazda Danmark er forpligtet til at give en meddelelse med en frist for afhjælpning. Det gøres gældende at der i andre situationer, fx i tilfælde af kontraktstridigt salg til uautoriserede mellemhandlere, ikke er hensyn der kan begrunde at forhandleren indrømmes en frist til at ophøre med den kontraktstridige adfærd.

Mazda Danmark meddelte bl.a. ved Vidne 3's breve i juni 2003 Sagsøgte A/S at man betragtede adfærden som kontraktstridig og opfordrede Sagsøgte A/S til at ophøre med denne adfærd. Mazda Danmark var derfor berettiget til at ophæve aftalen med omgående virkning på det tidspunkt Mazda Danmark konstaterede at adfærden fortsatte. I den forbindelse gøres det gældende at meddelelserne fra Mazda Danmark opfylder kravene til påkrav i aftalens § 18.

Sagsøgte A/S var fuldt ud opmærksom på at det fortsatte salg til Hovedstadens Trafikskole udgjorde en overtrædelse af forhandleraftalens bestemmelser, og at Mazda Danmark betragtede det som sådan. Skulle retten finde at Sagsøgte A/S skulle have været indrømmet en frist for at ophøre med misligholdelsen, gøres der gældende at der i lyset af karakteren af den kontraktstridige adfærd og indholdet af meddelelserne samt den periode der ligger mellem meddelelserne og ophævelsen, er indrømmet Sagsøgte A/S en tilstrækkelig frist til at ophøre med det kontraktstridige salg.

Mest subsidiært gøres det gældende at fristen i § 18 i det højeste kan være af 3 måneders varighed henset til misligholdelsens grovhed.

2. Mazda Danmark hverken opsagde eller hævdede reparatøraftalen i forbindelse med ophævelsen af forhandleraftalen.

Det forhold at E-motive systemet den 9. september 2003 midlertidigt blev lukket for bestilling af reservedele, var en fejl som blev udbedret af Mazda Danmark straks efter henvendelse herom fra Sagsøgte A/S, og kan ikke tages som udtryk for en opsigelse.

Begrundelsen for lukningen for bestillinger den 30. september 2003 var at Sagsøgte A/S var i restance med betalinger af bestilte reservedele, og det kan ikke anses for en ophævelse fra Mazda Danmarks side.

3. For så vidt angår Mazda Danmarks selvstændige påstand gøres gældende at Sagsøgte A/S var vidende om at det var forhandlerne selv der afholdt førstegangsudgifter til skiltning, og at Mazda Danmark alene fungerede som bindeled mellem Sign Consult og Sagsøgte A/S. Sagsøgte A/S bestilte ekstraarbejder hos Sign Consult, og Sagsøgte A/S er pligtig til at betale

det af Mazda Danmark udlagte beløb på 98.592,50 kr.

4. Sagsøgte A/S' erstatningsopgørelse er i sin helhed udokumenteret. Tabsopgørelserne er ensidigt indhentede erklæringer fra Sagsøgte A/S' egen revisor.

Det er forkert når der i den første opgørelse tages udgangspunkt i et salg på 147 biler, da opgørelsen herved medtager de 95 biler som er solgt i strid med forhandleraftalen. Sagsøgte A/S' forventning om at kunne sælge 147 biler på et halvt år bygger endvidere på selskabets fejlopfattelse af at være tildelt et eksklusivt forhandlerområde svarende til 4,63 % af det samlede marked for Mazdas salg. Mazda Danmark havde ikke og kunne heller ikke have tildelt Sagsøgte A/S et eksklusivt forhandlerområde. Det ville jo være i strid med gruppefritagelsesforordningen. Regnskabsåret 2002 hvor Sagsøgte A/S var Toyota-forhandler, er uanvendeligt for opgørelse af et tab som Mazda-forhandler.

Dersom retten måtte finde at Mazda Danmark har handlet ansvarspådragende i forbindelse med ophævelsen af forhandleraftalen, gøres gældende at Mazda Danmarks alternative erstatningsopgørelse skal lægges til grund ved en erstatningsudmåling. Resultaterne fra Virks. A/S 1 er repræsentative for de resultater Sagsøgte A/S kunne have opnået ved fortsættelse som Mazda-forhandler uden aftalestridigt salg til mellemhandlere.

Sagen H 103/03

Mazda Credit har gjort gældende at forhandleraftalen og hermed også lagerkreditaftalen var ophævet, da Person 2 kom for at hente toldcertifikaterne.

Efter lagerkreditaftalens § 5 er Mazda Credit berettiget til at tilbageholde toldcertifikater, indtil Mazda Credits tilgodehavende er betalt fuldt ud. Bilerne omfattet af lagerkreditaftalen forbliver Mazda Credits ejendom indtil det fulde beløb er betalt. Mazda Credit har ikke mistet retten til at tilbageholde toldcertifikater blot fordi der under samhandlen mellem parterne i andre tilfælde er sket udlevering af toldcertifikater mod betaling dagen efter.

Efter ophævelsen af forhandleraftalen var Mazda Credit berettiget til at kræve de 12 biler, der henstod hos Sagsøgte A/S udleveret da bilerne hverken var solgt eller betalt.

Da der hverken i aftalen eller andet steds er hjemmel til at kræve erstatning for "tabt" avance på de 12 biler, var Sagsøgte A/S uberettiget til at modregne 182.691,25 kr. under henvisning til tabt avance på bilerne. Da samtlige 12 biler var til videresalg og afhentningen af toldcertifikaterne hermed uberettiget, kan Sagsøgte A/S heller ikke af denne grund kræve erstatning for tabt avance.

Sagsøgte A/S har gjort gældende at forhandlerkontrakten og hermed også lagerkreditaftalen var i kraft på det tidspunkt da **Person 2** kom for at hente certifikaterne på de 12 solgte biler. Mazda Credits nægtelse af at udlevere certifikaterne er en misligholdelse af lagerfinansieringsaftalen.

Da det var fast praksis mellem parterne, at Mazda Credit udleverede toldcertifikaterne mod at **Sagsøgte A/S** betalte dagen efter, kan Mazda Credit ikke nægte at udlevere toldcertifikaterne på grund af at **Sagsøgte A/S** ikke havde betalt bilerne forinden.

Som følge af misligholdelsen har **Sagsøgte A/S** lidt et avancetab på 182.691,25kr. Da Mazda selskaberne kan foretage modregning overfor forhandlerne, er **Sagsøgte A/S** også berettiget til at modregne avancetabet.

Rettens begrundelse og resultat

Sagen H 107/03

1. **Sagsøgte A/S** blev antaget som Mazda-forhandler fra den 1. marts 2003 på de vilkår som fremgår af bestemmelserne i Mazdas standardforhandleraftale. Det følger af forhandleraftalens § 4 at forhandleren er autoriseret til at sælge de af Mazda Danmark købte biler inden for EØS-området til slutkunder, men skal afholde sig fra at sælge til uautoriserede mellemhandlere. Endvidere skal forhandleren ved salg med en formidlers mellemkomst sikre sig at salget sker til en slutkunde. Forbuddet mod videresalg omfatter også salg af biler der uanset fx mellemkommende anmeldelse af bilen til banekørsel stadig er fabriksny.

Retten finder ikke at **Sagsøgte A/S** ved den skete kundemarkering til Hovedstadens Trafikskole i E-motive har handlet på sådan en måde at dette alene berettiget Mazda Danmark til at ophæve forhandleraftalen med øjeblikkelig virkning.

På baggrund af de af Mazda Danmark udarbejdede oversigter over **Sagsøgte A/S'** salg lægger retten til grund at **Sagsøgte A/S** i betydeligt omfang solgte biler til Hovedstadens Trafikskole, Dansk Baneservice og Car Trade Denmark. I overensstemmelse med **Sagsøgte A/S'** erklæringer lægges til grund at selskabet solgte 95 biler til de nævnte foretagender.

Sagsøgte A/S anmeldte til motorkontoret at bilerne solgt til Hovedstadens Trafikskole skulle benyttes til banekørsel. Ifølge det af **Vidne 5** forklarede, som ikke bestrides af **Sagsøgte A/S**, blev de biler som var blevet anmeldt til motorkontoret i perioden maj–august 2003 afmeldt den 21. august 2003, mens resten af bilerne anmeldt i august 2003 og i september 2003 blev afmeldt den 26. november 2003. Betaling for bilerne solgt til Hovedstadens Trafikskole skete ved bankoverførsel på foranledning af Car Trade Denmark. Hovedstadens Trafikskole angav i en

liste over solgte biler til Car Trade Denmark, herunder solgte Mazda-biler, de solgte biler som "fabriksnye uindregistrerede biler", og Person 5 har forklaret at nogle af bilerne var solgt til eksport.

Under de anførte omstændigheder må retten fastslå at salgene af biler til Hovedstadens Trafikskole, Dansk Bane Service og Car Trade Denmark er sket med henblik på videresalg, og at Sagsøgte A/S således har handlet i strid med forhandleraftalen.

Af de af Mazda Danmark anførte grunde må det antages at Sagsøgte A/S ikke kan have været uvidende om at Hovedstadens Trafikskoles, Dansk Baneservices og Car Trade Danmarks køb skete med henblik på videresalg.

To dommere, *Jens Feilberg og Thorkil Juul Jensen*, finder at gentagne salg af fabriksnye Mazda-biler til uautoriserede mellemhandlere er en grov misligholdelse af forhandlerkontraktens basale forpligtelser. Efter forhandleraftalen skal Mazda Danmark i tilfælde af misligholdelse af de basale forpligtelser give forhandleren meddelelse om misligholdelsen, og hvor dette skønnes passende, give en rimelig frist på højst tre måneder til at afhjælpe misligholdelsen. Bestemmelsen må efter sit formål sigte til tilfælde hvor det er meningsfuldt at give forhandleren mulighed for at afbøde virkningerne af en misligholdelse. Den kan ikke finde anvendelse i et tilfælde som det foreliggende hvor en forhandler i betydeligt omfang forsætligt og groft har tilsidesat sine forpligtelser som forhandler ved levering af biler til mellemhandlere der har videresolgt dem til skade for Mazda og for andre Mazda-forhandlere. Mazda Danmark var derfor efter vores opfattelse berettiget til at opsige Sagsøgte A/S som sket.

En dommer, *Per Sjøqvist*, bemærker: Jeg er enig med flertallet i at Sagsøgte A/S forsætligt har handlet i strid med forhandleraftalens § 4 ved at have solgt biler med henblik på videresalg, men finder ikke at dette forhold berettigede Mazda Danmark til at hæve aftalen med omgående virkning.

Hvis spørgsmålet om Mazda Danmarks misligholdelsesbeføjelser ikke havde været detaljeret reguleret i parternes aftale, er der efter min opfattelse ingen tvivl om at Mazda Danmark efter dansk rets almindelige regler kunne have ophævet samarbejdsforholdet på grund af væsentlig misligholdelse fra Sagsøgte A/S' side.

Mazda Danmark må imidlertid være bundet af forhandleraftalens eget præcist formulerede og detaljerede system med hensyn til Mazda Danmarks reaktionsmuligheder. Det følger heraf at en overtrædelse af forhandleraftalens forbud mod videresalg til uautoriserede forhandlere dels

kan udløse en konventionalbod efter aftalens § 4, stk. 3, dels en advarsel efter § 18, stk. 4, om misligholdelse af basale forpligtelser (med eller uden en frist til at afhjælpe misligholdelsen), jf. aftalens bilag 6A, punkt 4, der udtrykkeligt oplister "Gentaget salg af Mazda Motor Danmarks nye Biler ... til uautoriserede forhandlere" som en misligholdelse henhørende under § 18, stk. 4. Videre salg til uautoriserede forhandlere kan derimod ikke - uden forudgående advarsel - føre til en omgående ophævelse efter § 18, stk. 5.

Jeg er således ikke enig i at **Sagsøgte A/S'** misligholdelse efter sin natur er uafhjælpelig og derfor gør en advarsel efter § 18, stk. 4, meningsløs og overflødig. De fleste af de former for misligholdelse, som er anført i bilag 6A, er efter deres natur uoprettelige. § 18, stk. 4, vedrører derfor i langt de fleste misligholdelsestilfælde den form for "afhjælpning" der består i at forhandleren for fremtiden (eventuelt efter en passende frist) skal rette sig efter aftalen og undlade at gentage den påtalte form for misligholdelse.

Det er derfor min konklusion vedrørende dette spørgsmål at Mazda Danmark ikke var berettiget til at ophæve forhandleraftalen som sket den 9. september 2003.

Mazda Danmark skal derfor betale erstatning til **Sagsøgte A/S** for 2 års mistet indtjening, svarende til forhandleraftalens almindelige opsigelsesvarsel.

Ved opgørelsen heraf skal der bortses fra den indtjening **Sagsøgte A/S** i strid med forhandleraftalen havde realiseret ved salg til uautoriserede forhandlere. Der skal også tages højde for at der var tale om en ny forhandling som var under opbygning. Erstatningen udmåles derfor skønsmæssigt. Efter alt foreliggende finder jeg det sandsynligt at **Sagsøgte A/S** er blevet påført et nettotab på 1,5 mio. kr. i det første år og 2 mio. kr. i det andet år, svarende til en samlet erstatning på i alt 3,5 mio. kr.

Efter stemmeflertallet skal Mazda Danmark frifindes for **Sagsøgte A/S'** erstatningskrav.

Alle dommere udtaler herefter:

2. Det lægges til grund at reservedelsbestillingssystemet fejlagtig blev lukket i kort tid i forbindelse med opsigelsen af forhandleraftalen og åbnet igen efter **Sagsøgte A/S'** henvendelse. Årsagen til at bestillingssystemet senere blev lukket var **Sagsøgte A/S'** restance med betalinger for reservedele. Det kan derfor ikke antages at Mazda Danmark har misligholdt reparatøraftalen.

3. **Sagsøgte A/S** har ikke bestridt den beløbsmæssige opgørelse af Mazda Danmarks selvstændige påstand.

En del af regningen fra Sign Consult på 98.572,50 kr. er for udført arbejde i forbindelse med tilpasning af [Sagsøgte A/S] facade til Mazdas skiltningsprogram og skal betales af [Sagsøgte A/S] da selskabet ifølge forhandlerkontrakten har pligt til at forsyne lokalerne i overensstemmelse med Mazdas skiltningsprogram. Den anden del af regningen udgør arbejde i forbindelse med nedtagelse af Toyota-skilte og er i henhold til [Vidne 7's] forklaring, som retten lægger til grund, udført efter aftale med [Sagsøgte A/S] som led opsætningen af selskabets facade i overensstemmelse med Mazdas skiltningsprogram. [Sagsøgte A/S] er derfor også forpligtet til at betale denne del af regningen.

Da [Sagsøgte A/S] har handlet i strid med forbuddet mod salg til uautoriserede forhandlere, skal [Sagsøgte A/S] betale konventionalbod i overensstemmelse med forhandleraftalens § 4, således som kravet uden indsigelse fra [Sagsøgte A/S] side er opgjort af Mazda.

Mazda Danmark får derfor medhold i sin selvstændige påstand.

Sagen H 103-03

[Sagsøgte A/S] havde ikke betalt Mazda Credits tilgodehavende da anmodningen om udlevering af toldcertifikaterne fremkom. Mazda Credit var derfor som udgangspunkt berettiget til at nægte udlevering. Uanset om det var praksis mellem parterne at udlevere certifikaterne inden betaling, kunne Mazda Credit i det foreliggende tilfælde på baggrund af den foreliggende misligholdelse af forbuddet mod salg af biler til andre end slutbrugere nægte udlevering af certifikaterne, der i betydeligt omfang vedrørte biler der var bestemt til kontraktstridigt videresalg. [Sagsøgte A/S] kan derfor ikke bringe et krav om erstatning for mistet fortjeneste i modregning over for Mazda Danmarks krav.

Mazda Danmark får derfor medhold i selskabets påstand om betaling af det beløbsmæssigt ubestridte tilgodehavende..

Thi kendes for ret:

I sagen H 107/03:

Mazda Danmark, filial af Mazda Motor Logistics Europe NV/SA, Belgien, frifindes for den af [Sagsøgte A/S] nedlagte påstand.

Inden 14 dage skal [Sagsøgte A/S] til Mazda Mazda Danmark, filial af Mazda Motor Logistics

Europe NV/SA, Belgien, betale 989.702,65 kr. med procesrente af 838.530,41 kr. fra den 30. april 2004 og med procesrente af kr. 151.172,24 fra den 23. maj 2007.

Inden 14 dage skal **Sagsøgte A/S** til Mazda Mazda Danmark, filial af Mazda Motor Logistics Europe NV/SA, Belgien, i sagsomkostninger betale 324.220 kr., hvoraf retsafgiften udgør 24.220 kr.

I sagen H 103/03:

Inden 14 dage skal **Sagsøgte A/S** til Mazda Credit (Ford-Credit), filial af FCE Bank Plc., England, betale 182.691,24 kr. med tillæg af 6,53% p.a. fra 2. oktober 2003 samt 19.850 kr. i sagsomkostninger, hvoraf retsafgiften udgør 4.850 kr.

Thorkil Juul Jensen

Jens Feilberg

Per Sjøqvist

