

**UDSKRIFT  
AF  
HØJESTERETS DOMBOG**

**HØJESTERETS DOM  
afsagt fredag den 24. oktober 2008**

**Sag 225/2006**

(2. afdeling)

Citroën Danmark A/S

(advokat Jan Thor Krøyer)

mod

**Appelindstævnte A/S, tidligere Sagsøger A/S (Indstv.)**

(advokat Niels Fisch-Thomsen)

I tidligere instans er afsagt dom af Sø- og Handelsretten den 28. april 2006.

I pådømmelsen har deltaget fem dommere: Peter Blok, Per Walsøe, Asbjørn Jensen, Børge Dahl og Vibeke Rønne.

**Påstande**

Appellanten, Citroën Danmark A/S, har gentaget sine påstande, dog er beløbet i den tredje selvstændige påstand nedsat fra 186.903,88 kr. til 174.810,41 kr.

**Appelindstævnte A/S** har påstået, at Citroën Danmark A/S skal betale 12 mio. kr. med sædvanlig procesrente fra sagens anlæg den 7. juli 2003, og har subsidiært påstået stadfæstelse. Over for Citroëns selvstændige påstande har **Indstv.** påstået stadfæstelse.

**Supplerende sagsfremstilling**

I Citroëns instruktion vedrørende ”SAGAI à la carte” hedder det yderligere bl.a.:

”FORHÅNDSGODKENDELSER

Ved følgende forhold er det nødvendigt at indhente forhåndsgodkendelse hos Citroën (godkendelsen består af 6 karakterer):

- Reparationer over 12 arbejdstimer
- Malerreparationer
- Udskiftning af reservedel eller komponent, hvor stykprisen overstiger 4.000 kr. før moms.
- Ved kulancereparationer eller kommercielle aktioner
- Reklamationer vedr. manglende del på ikke registrerede biler, samt ved uoverensstemmelse med bilens udstyrsspecifikationer.
- Reklamation, der vedrører anti-rustgaranti.”

Forhandlerne skal bruge koder ved indberetning i ”SAGAI à la carte”. Disse koder findes i detaljerede standardtidsværker, som Citroën har udarbejdet for hver bilmodel.

Indstv. s revisor, statsautoriseret revisor **Vidne 8**, har til brug for beregningen af selskabets tab udarbejdet følgende bilag:

#### ”BILAG A

Underskuddet, jf. nedenstående opstilling, fremkommer ved at sammenlægge resultaterne for årene 2002 og 2003, hvorfra trækkes perioden 01.01.-31.03.2002 og tillægges perioden 01.01.-31.03.2004.

	Intern rapportering 01.01.- 31.03.2002 t.kr.	Årsrapport 01.01.- 31.12.2002 t.kr.	Årsrapport 01.01.- 31.12.2003 t.kr.	Intern rapportering 01.01.- 31.03.2004 t.kr.	Total for 01.04.2002.- 31.03.2004 t.kr.
Nettoomsætning	21.037	48.625	23.123	4.410	55.121
Vareforbrug	(16.971)	(38.763)	(16.523)	(2.856)	(41.171)
Bruttoresultat	4.066	9.862	6.600	1.554	13.950
Andre eksterne omkostninger	(1.375)	(4.207)	(2.720)	(619)	(6.171)
Personaleomkostninger	(2.162)	(7.171)	(5.361)	(1.262)	(11.632)
Afskrivninger	(198)	(555)	(452)	(116)	(925)
Resultat af primær drift	331	(2.071)	(1.933)	(443)	(4.778)
Finansielle indtægter	3	22	38	2	59
Finansielle omkostninger	(246)	(873)	(927)	(212)	(1.766)
Resultat før skat	88	(2.922)	(2.822)	(653)	(6.485)

Resultatopgørelsen for perioden 01.01.2002-31.12.2003 er udarbejdet på baggrund af de af os reviderede årsrapporter for henholdsvis 2002 og 2003. Resultatopgørelsen for perioden 01.01.-31.03.2002 samt perioden 01.01.-31.03.2004 er udarbejdet på baggrund

af selskabets egne månedsvise perioderegnskaber samt råbalancer. Disse perioder er ikke revideret af os.

## Bilag B

	2001* t.kr.	Total 01.04.2002- 31.03.2004 t.kr.	Diffe- rence t.kr.
Nettoomsætning	127.461	55.121	72.340
Vareforbrug	(98.125)	(41.171)	(56.954)
Bruttoresultat	29.336	13.950	15.386
Andre eksterne om- kostninger	(7.594)	(6.171)	(1.423)
Personaleomkostninger	(15.381)	(11.632)	(3.749)
Afskrivninger	(1.511)	(925)	(586)
Resultat af primær drift	4.850	(4.778)	9.628
Finansielle indtægter	73	59	14
Finansielle omkostnin- ger	(2.082)	(1.766)	(316)
Resultat før skat	2.841	(6.485)	9.326

\*) Til brug for denne sammenligning er tallene for 2001 multipliceret med 2 for at få et korrekt sammenligningsgrundlag svarende til 2 år.”

Det fremgår af **Indstv. s** årsrapporter, at resultatet af den primære drift i 1999 var 1.942.000 kr., i 2000 1.804.000 kr. og i 2001 2.425.000 kr.

Om **Indstv. s** aktiviteter i 2001 fordelt på forretningsområder fremgår bl.a. følgende af Citroëns Business Management Rapport af 3. april 2002 (alle beløb i 1000 kr.):

	Nye Biler	Brugte Biler	Reserve- Dele	Værksted
Omsætning	28.872	16.853	11.563	6.677
Bruttoavance	1.880	121	4.553	4.642
Afdelingsomkostninger	2.015		1.065	1.214
Dækningsbidrag	- 14		3.488	3.428

**Indstv.** havde i 2001 en samlet garantireparationsomsætning med Citroën på 1.733.220 kr.

Det gennemsnitlige antal ansatte i **Indstv.** var i 2001 29, i 2002 28, i 2003 20 og i 2004 18.

Der er til brug for Højesteret afholdt syn og skøn ved statsautoriseret revisor **Skønsmand 1** og direktør **Skønsmand 2**. De har besvaret følgende spørgsmål således:

”Spørgsmål 1

På baggrund af **Appelindstævnte A/S'** årsregnskab for 2002 og eventuelt rekvirerede specifikationer hertil samt oversigt over fratrukt personale, bedes skønsmanden beregne, hvilke omkostninger selskabet yderligere ville kunne have sparet, såfremt selskabets ledelse umiddelbart efter ophævelsen havde besluttet at afvikle forretningen

- med sidste arbejdsdag 30. september 2002 ?
- med sidste arbejdsdag 31. december 2002 ?”

ad spørgsmål 1:

...

Konklusion:

Det er vores konklusion, at selskabet ville kunne have sparet t.kr. 0, såfremt ledelsen havde besluttet at afvikle forretningen med sidste arbejdsdag den 30. september 2002 henholdsvis t.kr. 400 med sidste arbejdsdag den 31. december 2002.

Spørgsmål 2

Skønsmændene anmodes om - efter besigtigelsen af **Appelindstævnte A/S'** tidligere forretningssted **Adresse 1**, **Odense** og efter gennemgang af indstævntes årsregnskaber for årene 1996 - 2001 - at ansætte værdien af den goodwill, **Appelindstævnte A/S** ville have haft ved salg af virksomheden til en interesseret og villig køber i april måned 2002.

Der skal ved besvarelsen og værdiansættelsen bortses fra den af appellantten Citroën Danmark A/S den 18. marts 2002 foretagne og den 9. april 2002 fastholdte ophævelse af forhandlerkontrakten mellem Citroën Danmark A/S og **Appelindstævnte A/S**.

Opmærksomheden henledes på, at forhandlerkontrakten, jf. dennes § 9, kunne opsiges med 24 måneders varsel.

ad spørgsmål 2:

Goodwill

Goodwill udgør den merværdi en køber er villig til at betale udover nettoværdien af de enkelte aktiver i den sælgende virksomhed. Aktiverne vil som oftest blive vurderet individuelt.

Ofte forefindes branchekutymen for værdiansættelse af goodwill. Gennem Danmarks Automobilhandler Forening (DAF) har vi fået oplyst, at der ikke forefindes nogen branchekutyme for værdiansættelse af goodwill i handler med automobilforhandlervirksomheder.

På forespørgsel hos DAF har vi fået oplyst, at man ikke er bekendt med handler, hvori parterne er blevet enige om betaling af større goodwillbeløb.

Dette er i tråd med DAF's Responsum Komites afgivne responsum Ra 1333, hvori det udtales, at der sædvanligvis ikke fremkommer goodwill ved handler af en autoriseret bilforhandler. Sker det at parterne er enige om at betale for goodwill, "sker der en overbetaling for ét eller flere aktiver som kompensation".

Forhandlerkontrakten indeholder bestemmelser om Citroën Danmark A/S' skriftlige godkendelse af en eventuel køber i tilfælde af, at forhandleren ønsker at sælge.

En anden bestemmelse i kontrakten som har betydning ved vurdering af goodwill er § 9 om 24 måneders hhv. 12 måneders opsigelse af kontrakten.

Endelig kan det fremføres, at forhandlerkontrakten er personlig jf. tillæg af 23. januar 2001.

Goodwill lader sig ikke fastsætte alene ud fra branchekutyme eller forhandlerkontrakten. Det er derfor nødvendigt at gå en anden vej, nemlig at værdiansætte selskabet som et hele. Til brug herfor findes forskellige værdiansættelsesmetoder.

Det er forudsat, at køberen overtager aktierne og virksomheden og driver denne videre, som den fremstod.

#### Værdiansættelsesmetoden

For at fastsætte en goodwillværdi må virksomheden som et hele værdiansættes. Til brug herfor forefindes forskellige værdiansættelsesmetoder. Disse kan som udgangspunkt opdeles i 2, nemlig

Discounted cash flow metoden og

De multipelbaserede metoder

For at benytte discounted cash flow metoden kræves detaljeret budgettering af fremtidig indtjening for flere år. Da denne information ikke foreligger i nærværende sag, er metoden fravalgt. Informationskravet til de multipelbaserede metoder er mere begrænset, hvorfor disse metoder her er anvendt.

...

#### Konklusion

Ud fra en samlet vurdering af ovenstående beregninger og forudsætninger, kan goodwill efter vores bedste skøn beregnes til kr. 1 mill."

I skønsmændenes kommentarer til forudsætningerne for besvarelsen er anført bl.a.:

"Tab debitorer: De konstaterede tab udgør pr. 30/9 2002 t.kr. 75 og pr. 31/12 2002 t.kr. 82. Der er afsat yderligere t.kr. 50 til imødegåelse af tab."

#### **Forklaringer**

**Vidne 1** har vedrørende procedure for reklamationer og anvendelse af SAGAI-systemet supplerende forklaret bl.a., at forhandlerne har et bogholderisystem GARCIT (garanti-system). Data overføres til en diskette, som Citroën overfører til SAGAI-systemet. Dagen efter har man en oversigt over tingenes tilstand. SAGAI er et elektronisk system, hvor forhandlerne indberetter anvendte reservedele (6 cifre) og forbruget af arbejdstid (8 cifre) samt

beskriver, hvilket arbejde der er udført. Det er et standardiseret system, som bygger på tillid mellem forhandlerne og Citroën. Der er årligt 75.000 reklamationer, som administreres af 2 ansatte, der ikke kan undersøge alt. Hvis Citroën vurderer, at der snydes, laver man kontrol. Der laves revision hvert 3. eller 5. år afhængigt af, hvad de løbende statistikker viser. Systemet blev etableret i 1930-erne og anvendes i dag af alle bilmærker. Der er standardtidsværk for hver eneste bilmodel, og i dag har man 20 værker. Systemet består af løsblade. Der kommer løbende rettelser, og systemet bliver hele tiden mere detaljeret. Værkerne står på alle værksteder og hos alle forhandlere. Når et nyt værksted startes op, får man en indføring i systemets opbygning og proceduren for håndtering af reklamationer. Citroën tilbyder i øvrigt information og kurser i systemet.

Forhandlerne er i medfør af forhandlerkontrakten forpligtet til at opgøre arbejdstid i henhold til Citroëns standardtider. Standardtiderne er baseret på udførte forsøg på fabrikken i Frankrig med, hvor lang tid en standardreparation varer. Systemet er meget detaljeret og dækker 98 % af de udførte reparationer. Når en kunde ankommer til værkstedet, vil han give en symptombeskrivelse, f.eks. ”min bil rasler bagi”. Standardtiden dækker indkørsel fra parkeringspladsen, fejlfinding, udbedring, herunder at mekanikeren henter reservedele på lageret, samt ud-kørsel. Man må gerne og skal i visse situationer bruge kode 9999. Hvis der f.eks. er tale om reparation af en komponent, kan man dog maksimalt få godtgjort tid svarende til udskiftning af komponenten. Det står ingen steder, men han er ikke i tvivl om, at alle forhandlere og værksteder er bekendt med dette, da det er gentaget mange gange på kurser og erfa-møder. Han har utvivlsomt også fortalt dette til **Indstv. s** folk. Hvis en forhandler ønsker at få dækket arbejdstid ud over standarden for en udskiftning, skal der tages kontakt til hovedkontoret for en konkret godkendelse.

I 2001 fandt **Vidne 2** ud af, at **Indstv.** havde reklameret reservedele, som ikke var købt hos Citroën. **Person 1** og **Vidne 2** aflagde besøg hos **Indstv.** den 29. november 2001. Han deltog i en senere revision, hvor han udvalgte ca. 150 sager. **Indstv.** havde 1295 reklamationer i 2001. Der var fejl i næsten alle de udvalgte sager. Nogle fejl var graverende, andre var mindre graverende. Der var gennemgående tale om misbrug af systemet ved brug af kode 9999. Han har aldrig set noget lignende.

Det er muligt at trække kode 9999 ud af systemet. Man kan skrive statistikker ud på hvad som helst. Citroën kunne med sine to mand ikke gennemgå alle kode 9999 indberetninger, hvilket forhandlerne heller ikke kunne forvente.

Efter kontrollen den 29. november 2001 fik han fra sin chef, **Person 2**, besked om at forberede en revision. Der blev udskrevet lister ½ - 1 år bagud. Til at begynde med var det lister på alt. Han så sagerne igennem på skærmen og plukkede ca. 150 sager ud. Han gik efter brugen af kode 9999 og biler med særlig mange reparationer. Ledelsen blev før jul 2001 mundtligt orienteret om de 11 sager og anvendelsen af kode 9999, han husker ikke, om isoleringsmåtterne blev nævnt. Ved revisionen den 21. december 2001 foreholdt han ikke **Vidne 3**, at der var købt reservedele fra andre steder end Citroën. Han forelagde først selv problemet for **Vidne 3** ved den anden revision den 6.-8. februar 2002. **Vidne 3** svarede skriftligt i februar 2002. Det var de samme 150 sager, der blev taget udgangspunkt i ved begge revisioner. Der blev ikke ved anden revision fundet flere fejl i de allerede udvalgte sager. **Vidne 2** havde dog fundet nogle flere sager, hvor han undersøgte, om der var reklameret reservedele, som ikke var købt hos Citroën, herunder spændebånd. Han tog ved anden revision udgangspunkt i fejllisten. **Vidne 3** blev ikke anmodet om at redegøre for sagerne, men der blev stillet spørgsmål til driftsleder **Vidne 7**. Fredag den 8. februar 2002 da revisionen var afsluttet, modtog **Vidne 3** en kopi af fejllisten samt anmodning om at fremsende bemærkninger senest mandag den 11. februar 2002. Det var **Person 2's** beslutning, at **Vidne 3** skulle have denne korte frist.

Han har ikke kendskab til fortilfælde med ophævelse.

**Vidne 10** har supplerende forklaret bl.a., at der er en gennemfaktureringsaftale med **Virksomhed A/S 1**, som bliver brugt til køb af plasticstrips, der bruges til at sætte ledninger ordentligt på plads. Disse strips går under småmateriale og bliver ikke reklameret over for Citroën eller krævet betalt af kunden. En vis procentdel af arbejdslønnen går til dækning af småmateriale.

Hvis der er tale om garantiarbejde, hvor Citroën leverer materiale, skal man bruge dette.

Om isolationsmåtter gælder, at hvis der skal reklameres over for Citroën, reklamerer man alene den procentdel af måtten, som man bruger.

Indberetningerne sker i et standardsystem, der er meget detaljeret. Langt de fleste reparationer kan tilpasses dette, som dækker 90 – 95 % af alle udbedringer. Som værkfører kender man måske numrene, ellers slår man dem op i standardtidsværket for den pågældende model.

Hvis man ikke udskifter men reparerer, bruger man de 4 første cifre af den kode, der ligner mest, og sætter kode 9999 efter. Der er også en kode for at sætte ting af og på. Hvis en reparation tager længere tid end en udskiftning, skal man have en konkret aftale med Citroën, ellers bliver reklamationen afvist. Standardtiden er en "angrebstid", koden slutter med 0910, hvilket omfatter afhentning af bilen, reparation, og at bilen køres ud igen. Fejlfinding honoreres ikke selvstændigt, men er en del af reparationen.

**Vidne 4** har supplerende forklaret bl.a., at han deltog i revisionen den 21. december 2001 og den 6.-8. februar 2002. Han kan ikke sige, hvor mange sager der var fremme, men hele kontoret flød med arbejdsordrer. Man gennemgik en 14 måneders periode. Citroëns folk havde lister, hvorefter de stillede spørgsmål til særligt udvalgte sager. Der var hovedsageligt tale om sager med anvendelse af kode 9999, men der blev også påpeget mange andre ting.

Såfremt **Indstv.** udskiftede en reservedel, brugte man en af Citroën fastsat standardtid. Hvis man indberettede en reparation frem for en udskiftning, brugte man kode 9999 med angivelse af den faktisk anvendte tid.

Foreholdt **Vidne 1's** forklaring, hvorefter man ikke i forbindelse med reparation kunne bruge mere tid end standardtiden for udskiftning, afviste han at have kendskab hertil. Han var heller ikke blevet orienteret herom på møder og kurser. Eneste begrænsning var maksimumsbegrænsningerne på 5.000 kr. og 10-12 timer. Ved brug af 9999 koden skulle man alene indhente godkendelse fra Citroën, hvis udbedringen oversteg maksimumsbegrænsningerne.

Hvis man først brugte tid på at undersøge, hvad der var galt, og derefter foretog udskiftning, skulle der ske debitering af både undersøgelsestiden og udskiftningstiden. Foreholdt

**Vidne 1's** forklaring, hvorefter undersøgelsestiden var inkluderet i standardtiden, og at dette var kommunikeret på kurser og møder, afviste han dette. Til brug for honorering af undersøgelsestiden brugte man, hvis denne var væsentlig over den normale, kode 9999.

Hvis der var en lang undersøgelsestid, eller en sag udviklede sig, kunne man indhente en telefonisk godkendelse fra Citroën. Det var værkføreren, der tog kontakt til primært **Person 3** eller **Person 4**, men det kunne også være andre. Man kunne også søge godkendelse gennem SAGAI-systemet. Der var kriterier for, hvordan man søgte. Man skulle oplyse både reservedel, herunder pris, og arbejdstid. Der kom elektronisk svar med et godkendelses-

nummer, hvorefter anmodningen var imødekommet. Han har aldrig hørt, at godkendelsen alene var valid, hvis der var forbogstaver/initialer herpå.

Han havde ikke kendskab til advarsler mod brugen af kode 9999 eller til kritik af brugen af spændebånd m.v. før denne sag.

**Vidne 7** har supplerende forklaret bl.a., at han deltog i revisionerne. Det hele flød med arbejdskort, han kan ikke sige, hvor mange sager der var fremme, men alle kasserne var taget op fra kælderen. Når han talte med en person fra Citroën, undersøgte de to andre noget andet. Han kan ikke sige, om folkene fra Citroën på forhånd havde udvalgt nogle sager, eller de tog stikprøver, men de kiggede jævnligt i deres medbragte computer.

Da man hos **Indstv.** havde arbejdet med biler i mange år og havde en god dialog med Citroën, kunne man hurtigt lokalisere de fleste fejl. Men i de få tilfælde, hvor det var vanskeligt at finde fejlen, blev fejlfindingstiden honoreret ved siden af udskiftningstiden. Hvis man f.eks. først skulle undersøge en raslelyd, før man fandt fejlen og kunne udbedre den, ville man indberette den anvendte tid til at lokalisere fejlen med kode 9999. Han kunne ikke henvise til, at der står noget om honorering for fejlfindingstid i tidsværket. Der står dog i SAGAI-manualen – også kaldet bibelen – at hvis man ikke udskifter en reservedel, men reparerer den, skal man bruge kode 9999.

Hvis Citroën fandt, at nogle af **Indstv.'s** reklamationer var for dyre, ringede de – typisk en gang om måneden – og man havde en dialog om, hvad der kunne godkendes. Det var hans opfattelse, at Citroën førte kontrol med indberetningerne. Brugen af kode 9999 var netop et signal om, at Citroën skulle være opmærksomme. Det var ikke som forklaret af **Vidne 1** hans indtryk, at anmodninger med kode 9999 susede lige igennem. Når **Vidne 1** selv var på besøg, kunne han også bede om at se arbejdskort. **Vidne 1** bemærkede, at **Indstv.** gjorde det godt.

Engang sidst i 90-erne tilkendegav **Vidne 1** under et besøg, at **Indstv.** brugte kode 9999 for meget. Han har ikke efterfølgende hørt kritik herfor. Han havde ikke før revisionen i februar 2002 hørt kritik af reklamationer af spændebånd.

**Indstv.** brugte altid originale dele.

## Anbringender

Citroën har supplerende anført, at det ved bedømmelsen af, om der foreligger væsentlig misligholdelse, skal lægges til grund, at der ved stikprøvebaseret revision af 150 ud af **Indstv.**'s 1.295 garantiindberetninger til Citroën i 2001 er fundet væsentlige fejl begået af **Indstv.** i 144 tilfælde. **Indstv.** har i 9 tilfælde udskiftet reservedele, som ikke var købt hos Citroën, med reservedele, der heller ikke var købt hos Citroën, for derefter at afkræve Citroën betaling for reservedelene til Citroëns højere pris med tillæg af en avance på 8,8 % med den begrundelse, at reservedelene var omfattet af Citroëns garantiforpligtelse.

**Indstv.** har endvidere i 2 tilfælde udskiftet reservedele købt hos Citroën med reservedele, som ikke var købt hos Citroën, for derefter at afkræve Citroën betaling for reservedelene til Citroëns pris med tillæg af avance med den begrundelse, at Citroën havde garanti-forpligtelse dertil. I alle disse tilfælde har **Indstv.** vidst, at kreditanmodning ikke kunne fremsendes til Citroën, og disse forhold er i sig selv hævebegrundende. Hertil kommer, at der i øvrigt foreligger fejlbehæftede kreditanmodninger i et omfang og af en karakter, herunder systematisk omgåelse af Citroëns standardtidskoder i forbindelse med indberetning af garantireparationer for derved at øge sine indtægter på garantiarbejde på bekostning af Citroën, at der foreligger væsentlig misligholdelse. Ophævelsen var derfor berettiget.

**Indstv.** har heroverfor supplerende anført, at Citroëns udvælgelse af de 150 sager ikke var tilfældig men kvalitativ, og at det derfor kan lægges til grund, at revisionerne har afdækket alle fejl i garantisagerne for 2001. Fejlene har ikke et omfang eller en karakter, som kan begrunde ophævelse. Fejlene vedrørende de 11 garantisager, hvor den monterede del ikke er købt hos Citroën, er alle tilfældige og undskyldelige, ligesom der ikke i øvrigt foreligger noget forhold, der kan bebrejdes **Indstv.**. Ophævelsen har derfor været uberettiget, og **Indstv.** har krav på erstatning.

**Indstv.** har opgjort sit erstatningskrav således:

### Driftstab

Resultatet af primær drift i 2001 2.425 tkr. x 2 (sammenligningsgrundlag svarende til 2 år, jf. opsigelsesvarsel i forhandlerkontraktens § 9, stk. 1, på 24 måneder)

4.850 tkr.

Resultat af primær drift 1.04.2002-31.03.2004

÷ 4.778 tkr.

Resultatforringelse	9.628 tkr.
Afrundet til	<u>9.700 tkr.</u>
Erstatning for goodwill	<u>2.300 tkr.</u>
I alt	<u>12.000 tkr.</u>

Kravet om erstatning for goodwill støttes alene på dansk rets almindelige erstatningsregel, culpereglen. Kravet er uanset skønsmændenes besvarelse af spørgsmål 2 opgjort til 2,3 mio. kr. stort set svarende til resultatet af den primære drift i et år.

Citroën har heroverfor anført, at hvis ophævelsen anses for uberettiget, kan Citroën tiltræde, at erstatning for driftstab udmåles med udgangspunkt i, at Indstv. i opsigelsesperioden på 2 år ville have haft en årsindtjening svarende til den gennemsnitlige indtjening i de seneste 3 år forud for ophævelsen. SØ- og Handelsretten har imidlertid bl.a. ikke i tilstrækkeligt omfang taget hensyn til Indstv.'s tabsbegrænsningspligt. Erstatningen bør højst fastsættes til et beløb på 3,5 mio. kr., som fremkommer således:

Det forventede resultat før skat for hele perioden baseret på resultaterne for årene 1999-2001 og på baggrund af en 2-årig periode

$$\frac{(940 + 813 + 1.420)}{3} \times 2 = 1.057 \times 2 = 2.115 \text{ tkr.}$$

Med tillæg af det tab, der lides ved en fornuftig tilrettelagt 9-måneders frivillig afvikling med afslutningsdag pr. 31. december 2002 2.500 tkr.

Med fradrag af tab på debitorer, som ikke er tab, der relaterer sig til ophævelsen, og derfor alene skal bæres af Indstv. 112 tkr.

Med fradrag af den indtægtsnedgang, som man normalt ville have, når man lukker en virksomhed, og som i det konkrete tilfælde vurderes

skønsmæssigt at andrage

1.000 tkr.

Citroën bestrider, at **Indstv.** har krav på erstatning for mistet goodwill.

### **Højesterets begrundelse og resultat**

Efter bevisførelsen må det lægges til grund, at Citroën Danmark A/S' udvælgelse af de 150 sager til revision ikke var baseret på et tilfældighedsprincip, men var foretaget på en sådan måde, at der ved bedømmelsen af misligholdelse og væsentlighed alene kan tages hensyn til det, der er fremkommet om de sager, der er gennemgået.

For så vidt angår de 11 sager, hvor **Appelindstævnte A/S** i forbindelse med garantiarbejder har anvendt reservedele, som ikke var leveret af Citroën, er det i fejllisten for 9 tilfældes vedkommende angivet, at heller ikke den udskiftede reservedel var leveret af Citroën. Det er imidlertid heller ikke for så vidt angår disse tilfælde godtgjort, at **Indstv.** forsætligt har handlet i strid med garantiordningen.

Med disse bemærkninger og i øvrigt af de grunde, der er anført af Sø- og Handelsretten, tiltræder Højesteret, at Citroëns ophævelse af forhandlerkontrakten var uberettiget.

**Indstv.** har herefter krav på erstatning for det driftstab, selskabet som følge af ophævelsen har lidt i en periode svarende til opsigelsesperioden på 2 år, jf. kontraktens § 9, stk. 1, dvs. i perioden fra 1. april 2002 til 31. marts 2004. Ved opgørelsen af erstatningen kan der tages udgangspunkt i de resultater af den primære drift, som virksomheden realiserede før og efter ophævelsen. Selskabets revisor har på dette grundlag og med 2001 som sammenligningsår opgjort tabet til ca. 9,6 mio. kr. Højesteret er imidlertid enig med Sø- og Handelsretten i, at sammenligningsgrundlaget bør være det gennemsnitlige resultat for årene 1999, 2000 og 2001, og korrigeres herfor, beløber tabet sig til ca. 8,9 mio. kr.

Resultatet af den primære drift var i opsigelsesperioden negativt med betydelige beløb, og Citroën har anført, at **Indstv.** burde have standset sin drift senest ved udgangen af 2002, således at yderligere tab var undgået. Højesteret finder imidlertid, at **Indstv.** var berettiget til at fortsætte driften i opsigelsesperioden med henblik på at undersøge mulighederne for at opnå en rentabel drift gennem erhvervelse af forhandlerret for et eller flere andre bilmærker eller på anden måde.

Det fremgår af regnskabstallene, at **Indstv.** i opsigelsesperioden reducerede sine omkostninger med væsentlige beløb, men Højesteret er enig med SØ- og Handelsretten i, at selskabet burde have gennemført en vis yderligere reduktion navnlig for så vidt angår personalet. Højesteret finder ikke grundlag for at ændre det skøn, SØ- og Handelsretten har udøvet i denne henseende, og tiltræder herefter, at erstatningen for driftstab er udmålt til 7,8 mio. kr.

Ifølge skønsmændenes besvarelse af spørgsmål 2 betales der normalt ikke goodwill ved overdragelse af en autoriseret bilforhandlervirksomhed. På denne baggrund finder Højesteret det ikke godtgjort, at den uberettigede ophævelse har påført **Indstv.** et tab i form af mistet goodwill. Højesteret tiltræder derfor, at der ikke er tilkendt erstatning herfor.

Af de grunde, der er anført af SØ- og Handelsretten, tiltræder Højesteret også afgørelserne vedrørende Citroëns selvstændige påstande, dog at procesrente fra den 28. august 2003 skal betales af det fulde beløb på 117.452,31 kr.

Med denne ændring stadfæster Højesteret herefter dommen.

Citroën har betalt syn- og skønsomkostninger med i alt 252.402 kr. Skønnet vedrører dels opgørelsen af **Indstv. s** driftstab, dels erstatning for goodwill. Under hensyn til afgørelsen af spørgsmålet om goodwill finder Højesteret, at **Indstv.** bør godtgøre Citroën halvdelen af syns- og skønsomkostningerne, 126.201 kr.

Der tillægges **Indstv.** 250.000 kr. til dækning af advokatudgifter. Citroën skal herefter betale sagsomkostninger for Højesteret med 123.799 kr.

### **Thi kendes for ret:**

SØ- og Handelsrettens dom stadfæstes, dog at **Appelindstævnte A/S** skal betales procesrente fra den 28. august 2003 af beløbet på 117.452,31 kr.

I sagsomkostninger for Højesteret skal Citroën Danmark A/S betale 123.799 kr. til **Appelindstævnte A/S**.

De idømte beløb skal betales inden 14 dage efter denne højesteretsdoms afsigelse.

Sagsomkostningsbeløbene forrentes efter rentelovens § 8 a.

**--oo0oo--**