



# NORGES HØYESTERETT

Den 16. mars 2015 avsa Høyesterett dom i

**HR-2015-00601-A, (sak nr. 2014/1516), sivil sak, anke over dom,**

I.

Sandvika Bil AS

(advokat Johan Haga – til prøve)

mot

A

(advokat Knut Hvidsten)

II.

A

(advokat Knut Hvidsten)

mot

Sandvika Bil AS

(advokat Johan Haga – til prøve)

## STEMMEGIVNING :

- (1) Dommer **Arntzen**: Saken gjelder krav om heving av kjøp av bil. Subsidiært er det krevd prisavslag. Hovedspørsmålet er om bilen kunne selges som "ny bil" til tross for at den hadde vært registrert på bilforhandler i Tyskland og kjørt i alt 897 kilometer der.
- (2) A inngikk 12. oktober 2012 kontrakt med Sandvika Bil AS om kjøp av el-bil Citroën C-Zero 2012-modell. I kontrakten sto det at bilen var ny, og at den hadde gått 160 kilometer. Avtalt pris var 175 000 kroner.

- (3) Sandvika Bil AS er en uavhengig bilforhandler, det vil si en forhandler uten merketilknytning. Den aktuelle bilen ble importert fra Tyskland sammen med flere andre biler av samme merke.
- (4) Bilen ble levert i Trondheim 19. november 2012. Den var da kjørt 897 kilometer. Avviket i kilometerstand ble tatt opp av A i e-post samme dag til Sandvika Bil AS. Dagen etter mottok han bilens vognkort, og ble da kjent med at bilen hadde vært registrert i Tyskland i ca. fem måneder. Også dette forholdet tok han umiddelbart opp i e-post til Sandvika Bil AS. A pekte dessuten på det han mente var mangler ved vinterdekkene og ved kontrollboksen for den elektriske ladningen, men disse forholdene er partene senere blitt enige om.
- (5) I e-post 30. november 2012 fremsatte A krav om heving. Kravet ble fulgt opp av hans advokat i brev 4. januar 2013. Sandvika Bil AS avslo hevingskravet, og A tok 22. februar 2013 ut forliksklage ved Trondheim forliksråd.
- (6) Forliksrådet avsa fraværdom 21. mai 2013 hvor Sandvika Bil AS ble dømt til å betale A 175 606 kroner mot tilbakelevering av bilen.
- (7) Sandvika Bil AS brakte saken inn for Sør-Trøndelag tingrett ved stevning av 27. juni 2013 med påstand om frifinnelse mot å betale et prisavslag på 1 500 kroner. Tingretten avsa 14. oktober 2013 dom med slik domsslutning:
- "1. Sandvika Bil AS frifinnes mot å betale A en erstatning på kr 1474 – fjortenhundreogsyttifire –.**
- 2. A dømmes til å betale kr 12 500 – tolv tusen fem hundre – i saksomkostninger til Sandvika Bil AS."**
- (8) Den tilkjente erstatningen dekket avviket i bilens kilometerstand med to kroner per kilometer.
- (9) A anket dommen til Frostating lagmannsrett med påstand om heving, subsidiært prisavslag begrenset oppad til 24 500 kroner. Kravet om prisavslag ble senere forhøyet til 31 946 kroner. Lagmannsretten avsa 9. mai 2014 dom med slik domsslutning:
- "1. Sandvika Bil AS plikter å betale 17 000 – syttentusen – kroner til A innen 2 – to – uker fra forkynnelse av dommen.**
- 2. Hver av partene dekker egne kostnader både for tingretten og lagmannsretten."**
- (10) Erstatningen ble fastsatt med utgangspunkt i den antatte differansen i bilens verdi i mangelfull og kontraktsmessig stand.
- (11) Sandvika Bil AS anket lagmannsrettens dom til Høyesterett. Anken gjelder lagmannsrettens rettsanvendelse i tilknytning til prisavslagetets størrelse. A tok til motmæle og innga avledet anke med krav om heving. Den avledede anken retter seg mot lagmannsrettens bevisbedømmelse og rettsanvendelse ved avgjørelsen av hevings spørsmålet.
- (12) Den ankende part, *Sandvika Bil AS*, har i hovedtrekk anført:

- (13) Den omstendighet at bilen har vært registrert i Tyskland, er ingen mangel i henhold til forbrukerkjøpsloven § 16. Bilen må anses som ny, og det foreligger heller ikke opplysningssvikt med hensyn til bilens egenskaper.
- (14) Registreringen er en såkalt dagsregistrering i Tyskland, som benyttes for å oppnå registreringsbonuser eller subsidier i eksportlandet, eventuelt avgiftslette i importlandet. Bilen er således ikke registrert med tanke på daglig bruk. I avgiftsrettslig sammenheng er korttidsregistrerte biler å anse som bruktbiler, men det er uten betydning for den kjøpsrettslige mangelsvurderingen. I kjøpsrettslig sammenheng er det de reelle og ikke de formelle forholdene som er avgjørende.
- (15) Avviket på bilens kilometerstand er helt ubetydelig. Det begrensede antall kilometer som bilen har kjørt i Tyskland, har ingen ting å si for bilens driftsomkostninger og levetid. En korttidsregistrert bil med lav kilometerstand som selges i registreringsåret, er derfor en ny bil i samsvar med kontrakten.
- (16) Det er ingen markedsmessig forskjell på videresalg av biler som er førstegangsregistrert på kjøper i Norge, og biler som er førstegangsregistrert på bilforhandler i eksportlandet. Selv om den opprinnelige garantitiden løper fra førstegangsregistrering og dermed er redusert, medfører selgers egen nybilgaranti at kjøperen har den nødvendige beskyttelsen. Det foreligger derfor ingen aktverdigg grunn til at korttidsregistrerte biler kjøpsrettslig skal behandles som brukte biler.
- (17) Skal kjøpet kunne heves, må det uansett dreie seg om en ikke uvesentlig mangel, jf. forbrukerkjøpsloven § 32. Avviket i forhold til oppgitt kjøredistanse er helt uvesentlig og gir ikke grunnlag for heving. Det samme gjelder den omstendighet at bilen ble førstegangsregistrert i Tyskland. Begge forhold kan dessuten kompenseres med prisavslag.
- (18) Et prisavslag skal svare til forskjellen mellom avtalt pris og nedsatt pris på grunn av mangelen på kontraktstidspunktet. I dette tilfellet er det ingen dokumentert prisforskjell. Det aksepteres likevel at kjøper skal få kompensasjon for avviket i kilometerstand.
- (19) Sandvika Bil AS har nedlagt slik påstand:

**"I hovedanken:**

1. **Tingrettens dom stadfestes.**
2. **A dømmes til å betale saksomkostningene for Sandvika Bil AS for lagmannsretten og Høyesterett.**

**I den avledede anken:**

1. **Anken forkastes.**
2. **A dømmes til å betale saksomkostningene for Sandvika Bil AS for Høyesterett."**

- (20) Ankemotparten, A, har i hovedtrekk anført:
- (21) Bilen har mangler fordi den ikke er i samsvar med kontrakten og fordi selger har misligholdt sin opplysningsplikt.

- (22) Bilen ble reservasjonsløst markedsført og solgt som ny. Dette til tross for at den allerede var registrert i Tyskland og importert som bruktbil. Den hadde dessuten kjørt 737 kilometer mer enn det som var oppgitt i kontrakten.
- (23) Avviket i oppgitt kilometerstand er i seg selv en mangel. I tillegg er bilen en bruktbil fordi den må antas å ha vært benyttet som demonstrasjonsbil. Bilen er da ikke en ny bil, slik det står i kontrakten. At bilbransjen betrakter bruktimporterte biler med korttidsregistrering i utlandet som nye biler, kan ikke være avgjørende.
- (24) Selv fikk A aldri opplyst at bilen var registrert i Tyskland og importert som bruktbil. Det eneste som ble sagt, var at bilen sto i Tyskland da kontrakten ble inngått. Han presiserte for øvrig overfor Sandvika Bil AS at han var ute etter ny bil. Dette skyldtes at han tidligere hadde hatt dårlig erfaring med en bruktimportert bil.
- (25) Markedet er generelt skeptisk til bruktimporterte biler, og allerede her ligger det et verditap i forhold til ny bil. Dessuten er garantiordningen dårligere ved bruktimport enn ved kjøp av ny bil i Norge. Førstegangsregistreringen er avgjørende for fabrikkgarantiens løpetid, og i Tyskland er denne garantien begrenset til to år, mens den for biler førstegangsregistrert i Norge er på fem år.
- (26) De feil som er påpekt, medfører at bilen har mangler. Manglene er ikke uvesentlige, og A har derfor krav på å få hevet kjøpet, jf. forbrukerkjøpsloven § 32.
- (27) Bilen har nå kjørt ca. 20 000 kilometer etter levering. Med en kompensasjon på 1,50 kroner per kilometer aksepteres det således et bruksfradrag på rundt 30 000 kroner ved heving.
- (28) Subsidiært kreves prisavslag tilsvarende differansen mellom verdien av bilen i mangelfull og kontraktsmessig stand, jf. forbrukerkjøpsloven § 31.
- (29) A har nedlagt slik påstand:

**"Prinsipalt**

**Sandvika Bil AS v/styrets leder dømmes til innen to uker å betale et beløp oppad begrenset til kroner 175.606,- til A med et bruksfradrag nærmere fastsatt etter rettens skjønn, mot at el-bil Citroën C-ZERO med registreringsnummer EL 00000 tilbakeleveres til Sandvika Bil AS på selskapets regning og risiko. I tillegg kreves lovens forsinkelsesrenter fra 16. januar 2013 til betaling skjer.**

**Subsidiært**

**Anken forkastes.**

**I begge tilfelle**

**Sandvika Bil AS dømmes til å betale sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett til A innen to uker."**

- (30) *Jeg er kommet til at den avledede anken fører frem.*

- (31) Hovedspørsmålet i saken er om det var kjøpsrettslige mangler ved den leverte bilen som ga grunnlag for heving. Jeg behandler først selve mangelsspørsmålet.
- (32) A har anført at det foreligger mangler både fordi bilen ikke er i samsvar med avtalen, og fordi selger ikke oppfylte sin opplysningsplikt i forbindelse med avtaleinngåelsen. De påberopte mangelsbestemmelsene i forbrukerkjøpsloven § 16 første ledd bokstav a, b og c lyder slik:
- "Tingen har en mangel dersom**
- a) **den ikke er i samsvar med ett eller flere av kravene i § 15**
- b) **selgeren ved kjøpet har forsømt å opplyse om forhold ved tingen eller dens bruk som han eller hun burde kjenne til, og som forbrukeren hadde grunn til å regne med å få, dersom unnlatelsen kan antas å ha virket inn på kjøpet**
- c) **den ikke svarer til opplysninger som selgeren i sin markedsføring eller ellers har gitt om tingen eller dens bruk, dersom selgeren ikke viser at opplysningene før kjøpet er rettet på en tydelig måte, eller at de ikke kan ha innvirket på kjøpet.**
- ... "
- (33) I § 15 første ledd, som er det relevante alternativet etter § 16 bokstav a, står det at "[t]ingen skal være i samsvar med de krav til art, mengde, kvalitet, andre egenskaper og innpakning som følger av avtalen".
- (34) Forbrukerkjøpsloven har sin bakgrunn i EUs forbrukerkjøpsdirektiv, som er en del av EØS-avtalen. Forbrukerkjøpsdirektivet er et minimumsdirektiv, og med det resultatet jeg har kommet til, er det ikke nødvendig for meg å gå nærmere inn på bestemmelsene i direktivet.
- (35) I vårt tilfelle er de aktuelle mangelsgrunnlagene langt på vei overlappende, og jeg behandler dem følgelig samlet.
- (36) Utgangspunktet for mangelsvurderingen er avtalen mellom partene, tolket på bakgrunn av de øvrige opplysninger selger ga eller unnlot å gi om bilen og dens tidligere bruk.
- (37) A tok i oktober 2012 kontakt med Sandvika Bil AS på grunnlag av en annonse for en tilsvarende bil under rubrikken "Bruktbil til salgs" på Finn.no. I annonsen står det blant annet "Ny Citroen C-Zero...", og "Bilen er helt ny kommer fra aut. Citroen forhandler i Tyskland". Det opplyses videre at "Bilen selges med gjenværende nybilgaranti på 5 år og 50 000 kilometer". I en telefonsamtale før kontraktsinngåelsen presiserte A at han ønsket en ny bil, noe Sandvika Bil AS bekreftet at han ville få.
- (38) Kontrakten av 12. oktober 2012 er en standard kjøpskontrakt utarbeidet av Norges Bilbransjeforbund. I rubrikken "Kontrakten gjelder" er det krysset av i alternativet "Ny bil". Rubrikken "Første gang reg." er ikke fylt ut, og gir følgelig ikke opplysning om at bilen allerede var registrert i Tyskland. Kilometerstanden er som allerede nevnt, oppgitt til 160.
- (39) Da bilen ble levert i Trondheim 19. november 2012, oppdaget A straks at bilen hadde en kilometerstand på 897. Han reklamerte samme dag over forholdet og skrev blant annet følgende i e-post til Sandvika Bil AS:

**"Da har jeg endelig fått bilen jeg har bestilt.**

**Men jeg ser noen grove mangler:**

...

2. **Kilometerstanden på bilen var 897 km (bilde vedlagt). Ifølge kontrakten skulle km-standen være 160 km og 'ny-bil'. 897 km er betydelig mer enn 160 km og denne km-standen anser jeg ikke som 'ny-bil'."**

(40) Sandvika Bil AS besvarte i e-post samme dag As henvendelse slik:

**"... Du velger å kalle det en brukt bil når bilen har kjørt 860km??? Ser at det er et lite avvik på km, grunnet inn og utkjøring fra utsalgssted og forflytting fra tog, til biltrailer må vel dette sies å være innenfor det akseptable. ... "**

(41) Jeg finner det lite sannsynlig at kjøring inn og ut fra utsalgssted og forflytting fra tog til biltrailer alene kan omfatte hele 897 kilometer. Opplysningene om en slik bruk er ikke underbygget, for eksempel med henvisning til aktuelle distanser. Sandvika Bil AS' prosessfullmektig erkjente under prosedyren for Høyesterett at det ikke hadde vært mulig å bringe nærmere på det rene hvordan bilen hadde vært brukt. A lanserte allerede i e-post 20. november 2012 en teori om at bilen hadde vært brukt som demonstrasjonsbil, noe han senere har fastholdt. Jeg er enig i at en slik bruk etter omstendighetene fremstår som den mest sannsynlige. Bevistvil på dette punkt må uansett gå ut over Sandvika Bil AS, som både hadde mulighet og oppfordring til å avklare omstendighetene rundt bilens tidligere bruk, jf. Rt. 2009 side 920 avsnitt 36.

(42) Dagen etter at bilen var levert, mottok A bilens vognkort. I en e-post 21. november 2012 til Sandvika Bil AS skrev han følgende:

**"Fikk vognkortet i går. Der står det at bilen ble registrert første gang 18.6.2012. Tok kontakt med Statens Veivesen for å sjekke dette og det ble bekreftet. De sa videre at bilen er bruktimportert og ikke ny. Bilen har vært registrert på en B (Heidelberg) til 5.11.2012.**

**At bilen er bruktimportert har stor økonomisk betydning hvis den skal selges videre en gang.**

**Dette er alvorlig og må ordnes opp i snarest."**

(43) Det går frem av det komplette vognkortet som er fremlagt for Høyesterett, at bilen ble førstegangsregistrert 18. juni 2012 på en Citroën-forhandler i Köln. Den ble deretter omregistrert på B 14 dager før den ble eksportert til Norge. B eier et enkeltpersonforetak i Heidelberg som blant annet eksporterer biler til norske forhandlere. Bakgrunnen for og omstendighetene rundt Bs rolle er ikke nærmere opplyst. Jeg legger likevel til grunn at hans mellomkomst hadde sammenheng med at Sandvika Bil AS som uavhengig forhandler, ikke kunne kjøpe bilen for videresalg direkte fra den tyske Citroën-forhandleren.

(44) As e-post etter at han mottok vognkortet viser at han ikke var klar over at bilen hadde vært registrert i Tyskland. Selv om Sandvika Bil AS var en uavhengig forhandler, mener jeg tidligere registrering er et forhold A som forbruker heller ikke "måtte kjenne til", jf. § 16 tredje ledd.

- (45) Jeg finner det ikke tvilsomt at de forhold jeg nå har omtalt innebærer at bilen ble levert med mangler.
- (46) Kontraktens begrep "Ny bil" er riktignok ikke entydig, også hensett til opplysningen om at bilen hadde gått 160 kilometer. Etter min mening kan imidlertid en bil som er benyttet som demonstrasjonsbil – slik denne bilen mest sannsynlig er – ikke markedsføres og selges som "ny". Dertil kommer at bilen hadde gått hele 897 kilometer, noe som innebar en differanse på 737 kilometer i forhold til kilometerstanden oppgitt i kontrakten. Et slikt avvik utgjør etter omstendighetene i seg selv en mangel.
- (47) Det forhold at bilen ved levering hadde vært registrert i nærmere fem måneder, representerer etter mitt syn også en mangel. Førstegangsregistrering er mer enn en formalitet, fordi bilens fabrikkgaranti begynner å løpe fra bilens førstegangsregistrering, i dette tilfellet fra 18. juni 2012. Garantitiden var allerede av den grunn fem og en halv måned kortere enn om bilen hadde vært førstegangsregistrert på kjøper i Norge. Den generelle fabrikkgarantien på biler som er førstegangsregistrert i Tyskland, er dessuten begrenset til to år, mens den tilsvarende fabrikkgarantien på biler som er førstegangsregistrert i Norge, er på fem år. Det er da misvisende når det i annonsen opplyses at bilen selges "med gjenværende nybilgaranti på 5 år og 50 000 kilometer". Denne uttrykksmåten skaper et uriktig inntrykk av at det dreier seg om fabrikkgarantien, og at denne er i behold i sin helhet.
- (48) Sandvika Bil AS har vist til at det i tillegg løper en egen tysk fabrikkgaranti på visse komponenter i kraftoverføringen på fem år og/eller 50 000 kilometer. Jeg finner ikke grunn til å gå inn på betydningen av denne såkalte drivlinjegarantien, som uansett er begrenset.
- (49) Sandvika Bil AS påtok seg i kontrakten en nybilgaranti på fem år og 50 000 kilometer fra leveringstidspunktet. Denne garantien gir imidlertid ikke samme trygghet som en fabrikkgaranti allerede av den grunn at den avhenger av at selskapet består i hele garantiperioden og for eksempel ikke går konkurs.
- (50) Konklusjonen så langt er at bilens sannsynlige bruk som demonstrasjonsbil, dens kilometerstand og dens tidligere registrering i Tyskland representerer avvik fra avtalen, jf. forbrukerkjøpsloven § 16 første ledd bokstav a, jf. § 15 første ledd. A har forklart at han ikke ville ha kjøpt bilen dersom han hadde fått opplysninger om avvikene. Hensett til at bilen var solgt som "ny", legger jeg til grunn at opplysningssvikten "kan antas å ha virket inn på kjøpet", jf. § 16 første ledd bokstav b. Som det fremgår av Rt. 2005 side 257 avsnitt 37, er det tilsvarende beviskravet i kjøpsloven § 18 ikke "særlig strengt", noe som må gjelde desto mer i forbrukerkjøp.
- (51) Jeg går så over til å behandle spørsmålet om heving.
- (52) Forbrukerkjøpsloven § 32 om heving har følgende ordlyd:

"I stedet for prisavslag etter § 31 kan forbrukeren heve avtalen, unntatt når mangelen er uvesentlig."

- (53) Terskelen for heving er senket i forhold til hevingsbestemmelsen i kjøpslovens § 39 som krever at kontraktsbruddet er "vesentlig". Endringen er foranlediget av forbrukerkjøpsdirektivet artikkel 3 nr. 6, jf. Ot.prp. nr. 44 (2001–2002) side 189.
- (54) I proposisjonen samme side vises det til omtalen i NOU 1993: 27 side 140 av hvilke momenter som er relevante for heving. Her fremgår det at spørsmålet om heving blant annet skal vurderes "ut fra den avtale som foreligger, tingens art og forholdene omkring kjøpet". Det har dessuten betydning om mangelen kan avhjelpes ved andre misligholdsreaksjoner. Når det gjelder Høyesteretts praksis, nøyer jeg meg med å vise til Rt. 1998 side 1510 (side 1518) vedrørende hevingsreglene i kjøpsloven, der det uttales at kjøperen etter en helhetsvurdering må ha rimelig grunn for – etter at kjøpekontrakten er gjennomført fra begge sider – å si seg løst fra kontrakten, også hensett til hva som fremstår som en adekvat reaksjon på kontraktsbruddet.
- (55) Jeg mener de foreliggende mangler samlet sett ikke kan anses som uvesentlige, og legger avgjørende vekt på at bilen var markedsført og solgt som "ny". De fleste nye biler er riktignok kjørt noen kilometer i forbindelse med kjøring inn og ut fra utsalgssted og forflytting eksempelvis fra tog eller skip til biltrailer. Det er likevel uomtvistet at markedet priser nye biler høyere enn brukte biler selv om bilene for øvrig har tilnærmet samme egenskaper og forventet levetid. Det har med andre ord en egenverdi at bilen tidligere ikke er benyttet privat eller som demonstrasjonsbil, formodentlig fordi en ny bil eliminerer usikkerhet knyttet til tidligere bruk og dessuten gir en følelse av "eksklusivitet og komfort". As forventninger til disse sidene ved kjøp av en ny bil ble ikke innfridd. De lar seg heller ikke kompensere gjennom et prisavslag. Dertil kommer avvikene i kilometerstand og i varigheten av fabrikkgarantien.
- (56) Jeg finner ikke grunn til å gå nærmere inn på selve det økonomiske tapet misligholdet representerer for A. Vurderingen av bilens eventuelle verdifall ved senere videresalg vil uansett være svært usikker, også hensett til at markedet har relativt liten erfaring med bruktbilomsetning av slike el-biler. Gjennom en heving vil den økonomiske risikoen knyttet til et videresalg ligge hos selgeren, noe jeg finner rimelig slik denne saken ligger an. Høyesterett har i sin tidligere praksis veket tilbake for å knytte hevingsretten til en "prosentlære", jf. Rt. 2010 side 710 avsnitt 45.
- (57) Hensynet til Sandvika Bil AS kan ikke være avgjørende ved hevingsvurderingen. A erklærte heving allerede 30. november 2012. Tidspunktet, som må vurderes frem til hevingstidspunktet og ikke frem til de senere domstidspunktene, taler følgelig ikke mot heving. Sandvika Bil AS kunne også med letthet ha gitt kjøpere fyllestgjørende opplysninger om de importerte bilenes historikk – eller eventuell usikkerhet i tilknytning til denne – og dessuten opplyst om konsekvensene av tidligere førstegangsregistreringer. Det er opplyst at Sandvika Bil AS allerede har omarbeidet standardavtalene for å ivareta kjøpernes informasjonsbehov på en bedre måte.
- (58) Jeg mener etter dette at A hadde rimelig grunn til å si seg løs fra avtalen.
- (59) Det følger av forbrukerkjøpsloven § 50 at forbrukeren ved heving skal gi selgeren "rimelig vederlag for vesentlig nytte" vedkommende har hatt av tingen. A har kjørt bilen i drøye to år, og i ca. 20 000 kilometer. Han har selv sagt seg villig til å betale rundt 30 000 kroner for denne bruken. Sandvika Bil AS har ikke hatt innvendinger til et slikt vederlag. Jeg mener beløpet er et rimelig vederlag forholdene tatt i betraktning. A skal følgelig ha



refundert et avrundet beløp på 145 000 kroner. I tillegg kommer forsinkelsesrente fra 16. januar 2013 til betaling skjer. Utgangspunktet for rentekravet er ikke omtvistet.

(60) A har etter dette vunnet saken, og har i samsvar med hovedregelen i tvisteloven § 20-2 første og andre ledd krav på erstatning for sine sakskostnader i alle instanser. Jeg har ikke funnet grunn til å anvende noen av lovens unntaksbestemmelser. Advokat Hvidsten har inngitt en samlet sakskostnadsoppgave på 586 116 kroner, inkludert utgifter og rettsgebyr for lagmannsretten og for den avledede anken til Høyesterett. Salærkravet omfatter også salær til tidligere prosessfullmektig frem til ankene ble tillatt fremmet for Høyesterett. Salærkravet for tingretten er på 34 687,50 kroner, for lagmannsretten på 107 312,50 kroner og for Høyesterett på 392 075 kroner, inkludert merverdiavgift. Sandvika Bil AS har ikke hatt innsigelser til kostnadsoppgaven. Jeg mener salærkravet for Høyesterett er høyt, men finner under adskillig tvil å kunne legge kravet til grunn. Advokat Hvidsten var ny prosessfullmektig for Høyesterett, hvilket hadde sammenheng med at As tidligere prosessfullmektig ikke har møterett for Høyesterett. Saken reiser videre prinsipielle forbrukerkjøpsrettslige spørsmål som ble grundig belyst fra begge sider.

(61) Jeg stemmer for denne

#### D O M :

1. Mot at A stiller el-bil Citroën C-ZERO med registreringsnummer EL 00000 til disposisjon for Sandvika Bil AS, betaler Sandvika Bil AS til A 145 000 – etthundreogførtifemtusen – kroner med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra 16. januar 2013 til betaling skjer. Oppfyllelsesfristen er 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.
2. I sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler Sandvika Bil AS til A 586 116 – femhundreogåttisekstusenetthundreogseksten – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

- (62) Dommer **Bull:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (63) Dommar **Utgård:** Det same.
- (64) Dommer **Noer:** Likeså.
- (65) Dommer **Skoghøy:** Likeså.

(66) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Mot at A stiller el-bil Citroën C-ZERO med registreringsnummer EL 00000 til disposisjon for Sandvika Bil AS, betaler Sandvika Bil AS til A 145 000 – etthundreogførtifemtusen – kroner med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra 16. januar 2013 til betaling skjer. Oppfyllelsesfristen er 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.
2. I sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler Sandvika Bil AS til A 586 116 – femhundreogåttisekstusenettthundreogseksten – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

Riktig utskrift bekreftes: