

# HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 17 april 2015

Mål nr

T 1691-13

## **KLAGANDE**

RR

Ombud: Advokat AS, biträdd av professor HT

## **MOTPART**

IW Fishing Boats Aktiebolag, 556453-9491

Gård 607

473 94 Henån

Ombud: Advokaterna BH och JS

## **SAKEN**

Fel vid köp av båt

## **ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Hovrätten för Västra Sveriges dom 2013-03-01 i mål T 1485-12

\_\_\_\_\_

## DOMSLUT

Högsta domstolen fastställer hovrättens domslut.

RR ska ersätta IW Fishing Boats Aktiebolags rättegångskostnad i Högsta domstolen med 210 735 kr, varav 183 300 kr avser ombudsarvode, och ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för Högsta domstolens avgörande till dess betalning sker.

## YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

RR har yrkat att Högsta domstolen ska förplikta IW Fishing Boats Aktiebolag att till honom betala 218 500 kr och ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämningsansökan till dess full betalning sker.

RR har vidare yrkat att Högsta domstolen ska befria dels AR från skyldigheten att ersätta IW Fishing för rättegångskostnad i tingsrätten, dels RR från skyldigheten att ersätta IW Fishing för rättegångskostnad i hovrätten samt att Högsta domstolen ska förplikta IW Fishing att ersätta RR för rättegångskostnader i tingsrätten och hovrätten.

IW Fishing har motsatt sig att hovrättens dom ändras.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader i Högsta domstolen.

## DOMSKÄL

*Bakgrund och frågorna i Högsta domstolen*

1. AR ingick ett avtal med IW Fishing den 30 november 2007 om köp av en båt av typ IW 25 Fishing. Båten, som hade annonserats ut som ett

demonstrationsexemplar, är en arbetsbåt med ruff och öppet däck. Den är byggd av plast år 2001 samt har en längd om 7,6 meter, en bredd om 2,65 meter och ett djupgående om 0,75 meter. Båten var utrustad med en inombordsmotor av märket Yanmar och viss i avtalet angiven extrautrustning. Av avtalet framgår även att båten såldes i befintligt skick med ett ”defekt ankarspel”. Båten levererades i Kungsviken på Orust den 12 maj 2008 och användes därefter av AR och hennes make RR.

2. Båten skulle flyttas från makarna Rs förtöjningsplats på Hjärterön den 8 augusti 2008. När motorn startades kom det ut en kraftig vit rök. Motorn stannade och kunde inte startas igen. Makarna R tog i samband härmed båten till ett varv, Motorcentrum, för reparation. Det visade sig att orsaken till motorproblemet var att det hade kommit in vatten i bränsletankarna som sedan sugits in i motorn. AR lät då besiktiga båten. Besiktningen utfördes av AJ. I ett protokoll över besiktningen påtalade han ett antal bristfälligheter.

3. Med hänvisning till vissa i besiktningens utlåtandet angivna anmärkningar väckte AR talan mot IW Fishing med yrkande om prisavdrag och skadestånd. Hon gjorde gällande att båten var behäftad med fel bl.a. i de avseenden som framgår av den felförteckning om 22 punkter som har antecknats i tingsrättens dom. Tingsrätten ogillade ARs talan, i huvudsak med hänvisning till att tingsrätten ansåg att fel i båten inte förelåg. Hovrätten har, efter det att RR övertagit ARs talan, fastställt tingsrättens domslut.

4. Parterna har i Högsta domstolen åberopat samma grunder som i hovrätten. Tvisten rör således i första hand frågan om fel föreligger i båten i olika avseenden. Det aktualiserar flera bevis- och rättsfrågor i anslutning till felbedömningen.

*Rättslig reglering beträffande felbedömningen*

5. I detta fall ska konsumentköplagen (1990:932) tillämpas. Den köpta varan ska enligt 16 § i den lagen vara av sådan beskaffenhet som konsumenten med fog har kunnat förutsätta (tredje stycket 3). Det innebär till en början bl.a. att varans kvalitet ska stämma överens med vad som följer av avtalet (första stycket). Vidare ska varan vara ägnad för de ändamål för vilka varor av samma slag i allmänhet används (andra stycket 1). Den ska också bl.a. stämma överens med den beskrivning som säljaren har lämnat om den (andra stycket 3) eller sådana uppgifter som har lämnats om varans egenskaper eller användning (19 § första stycket). Avviker varan från den sålunda angivna standarden är den felaktig.

6. Det finns i konsumentköplagen inte någon bestämmelse om köparens undersökningsplikt (jfr 20 § köplagen). Detta hindrar inte att köparens kännedom om ett visst förhållande kan få betydelse för felbedömningen.

7. Säljarens vetskap om varan kan också få betydelse för felbedömningen. Så är fallet om säljaren före köpet har underlåtit att upplysa köparen om ett sådant förhållande rörande varans egenskaper eller användning som han kände till eller borde ha känt till och som köparen med fog kunde räkna med att bli upplyst om. Om det kan antas att säljarens underlåtenhet har inverkat på köpet, ska varan anses felaktig (16 § tredje stycket 2 konsumentköplagen).

8. Frågan om varan är felaktig ska enligt 20 § konsumentköplagen bedömas med hänsyn till varans beskaffenhet när den avlämnades. Säljaren ansvarar för fel som har funnits vid denna tidpunkt även om felet visar sig först senare. Av 20 a § framgår att fel som visar sig inom sex månader efter den avgörande tidpunkten ska presumeras ha förelegat då.

*Vad IW Fishing har uppgett beträffande båtens skick*

9. En grund för käromålet är att båten inte stämde överens med de uppgifter som IW Fishings företrädare hade lämnat om att båten var i nyskick. På den punkten saknas det anledning att frångå hovrättens bedömning. RR kan därför inte göra gällande felansvar på denna grund.

10. Detta medför att de enskilda bristfälligheter som har påtalats får bedömas mot bakgrund av de övriga beskrivningar som IW Fishings företrädare lämnade beträffande båten i samband med köpet.

11. Att båten bjöds ut som demonstrationsexemplar medförde att AR kunde dra slutsatsen att den hade använts. Däremot säger det i sig inget om omfattningen av användningen. Parterna har uppehållit sig vid frågan huruvida AR informerades om att motorn hade cirka 400 gångtimmar vid överlåtelsen. Hur det faktiskt förhåller sig med gångtiden är inte klarlagt. RR har förnekat att AR upplystes om denna omständighet. Mot hans förnekande har IW Fishing inte visat att sådan information lämnades.

12. Däremot framgår av köpeavtalet att båten såldes i befintligt skick. Att en vara säljs i befintligt skick påverkar felbedömningen främst genom att köparens befogade förväntningar måste sänkas. Men även om en vara har sålts i befintligt skick eller med ett liknande allmänt förbehåll, ska den anses felaktig om den är i sämre skick än köparen med hänsyn till varans pris och övriga omständigheter med fog har kunnat förutsätta (17 § första stycket konsumentköplagen).

13. De nu behandlade uppgifterna om båtens skick får betydelse när det gäller att bedöma huruvida den var av sådan beskaffenhet som AR med fog kunde förutsätta.

*Bevisbörda och beviskrav för de åberopade felen*

14. Fel kan röra flera skilda faktorer eller rättsfakta. Det kan vara fråga om t.ex. vad som har avtalats om varan, huruvida en påstådd avvikelse förelåg eller inte, vad som utgör ett faktiskt fel och när i tiden ett fel förelåg. Samtliga dessa faktorer ingår i felbedömningen. Det är inte givet att bevisbörda och beviskrav är desamma för de olika faktorerna.
15. Bevisbördan i tvistemål ger uttryck för den risk som en bevisskyldig part löper för det fall ett rättsfaktum inte kan klarläggas. Bevisbördan för faktiskt fel i en köpt vara ligger som utgångspunkt på köparen (NJA 2013 s. 524 p. 5).
16. Beviskravet preciserar bevisbördans innebörd. De för tvistemål i allmänhet använda principerna är i regel vägledande för beviskravet när det gäller fel. Utgångspunkten är att den som har bevisbördan har att styrka eller visa att en viss omständighet föreligger (jfr bl.a. NJA 1993 s. 764 och NJA 2013 s. 524 p. 21).
17. Emellertid måste beviskravet för fel i vissa fall nyanseras, bl.a. utifrån vad som gäller för möjligheten att säkra bevisning och vad som kan förväntas av parterna i detta avseende. I vissa situationer kan beviskravet avse frågan om det finns ett orsakssamband mellan en bristfällighet och en inträffad skada. Ett sådant orsakssamband kan ofta vara svårt att visa. Högsta domstolen ansåg i rättsfallet NJA 1991 s. 481 att det är tillräckligt att den av beställaren angivna skadeorsaken framstår som klart mera sannolik än den som har åberopats av motparten.
18. Den materiella rättsregelns ändamål, t.ex. att skydda en svagare part, har ibland tillmätts betydelse på så sätt att beviskravet inte bör lägga hinder i vägen för ett förverkligande av detta ändamål. Av viss relevans kan även vara vad som allmänt sett framstår som sannolikt. Vidare kan felets typ ha be-

tydelse för beviskravet. Det beviskrav som gäller beträffande fel i ett köpeobjekt kan därför i viss mån sägas variera beroende på omständigheterna i målet.

*Otåta manluckor (felförteckningen p. 3 och 12)*

19. Den tidigare nämnda besiktningen föranleddes i första hand av det motorproblem som båten råkade ut för i början av augusti 2008. RR har med stöd av besiktningsprotokollet i denna del hävdat att det föreligger fel i båten eftersom manluckorna till båtens bränsletankar var så bristfälligt tätade att för mycket vatten kom in i bränsletankarna. Bristfällig tätning har också gjorts gällande beträffande manluckorna till färskvattentankarna.

20. Det är utrett att vatten har funnits i bränsletankarna den 8 augusti 2008 och att motorn stannade på grund av att vatten sugits in via bränslesystemet. TH, ägare till Motorcentrum där båten reparerades efter haveriet, har uppgett att det var fråga om så mycket som 20–25 procent vatten och att det smakade salt. Uppgiften har räknats fram utifrån en dunk som fyllts på Motorcentrum med vätska från tankarna. Även om det inte är klarlagt exakt hur mycket vatten som fanns i tankarna får det mot bakgrund av dessa uppgifter anses utrett dels att det i dessa fanns för mycket vatten, dels att det var fråga om salt vatten.

21. När det därefter gäller frågan om detta vatten har kommit in i tankarna till följd av att manluckorna varit otåta är frågan vilket beviskrav som bör gälla. Det ska då beaktas att det är fråga om ett fel där ett visst påstått orsaks samband ingår som ett moment. Det är förenat med särskilda svårigheter att lägga fram full bevisning om ett sådant fel. Därför bör ett något lägre beviskrav än annars uppställas. Det bör sålunda vara tillräckligt att den av RR anförda förklaringen till att vatten kommit in i tankarna framstår som klart mera sannolik än de övriga förklaringar som förts fram av bolaget (jfr NJA 1991 s. 481).

22. Beträffande utformningen av manluckorna och deras tätning är följande att anteckna. Båten är konstruerad på så sätt att två bränsletankar är integrerade i skrovet på var sin sida av båten. Locken på tankarna utgörs av manluckor, med någon kvadratmeters yta var, som också utgör en del av arbetsdäcket på båten. Manluckorna har en fläns som går ett par centimeter över kanten på tanken och mynnar ut i spygatt med avrinning till självläns. Luckorna är fastskruvade i tanksidornas topp.

23. Förekomsten av salt vatten i bränsletankarna ger ett visst stöd för RRs uppfattning att manluckorna var otäta. TH och AJ har menat att om vatten har kommit in i bränsletankarna, så har det skett genom manluckorna. Mot detta har JW anfört att vatten inte kan komma in genom otäta manluckor utan att vatten blir stående på däck, något som inte påstås ha skett. Som framhållits av IW Fishing kan det också finnas andra förklaringar till förekomsten av vatten i tankarna.

24. Det föreligger inte någon närmare utredning om hur tätningen av manluckorna var beskaffad när de lyftes av. Vissa uppgifter har dock framkommit om tätningsmassan som har betydelse för bevisvärderingen.

25. TJ, som byggde båten år 2001, har uppgett att han använde tätningsmassa och skruvade fast manluckorna med en skruv var tionde centimeter. Han har vidare uppgett att han inte haft några problem med de övriga tre båtar som han byggt i den serie som den nu aktuella båten ingår i.

26. TH har uppgett att han kunde konstatera att den tätningsmassa som fanns kvar från bränsletankarna var torr och mjölig och att den var förstörd av ålder. Han kunde dock ta med sig en bit av tätningsmassan till en skeppshandel för att köpa ny. Han har inte kunnat säga hur tätningen samman-taget var



beskaffad, eftersom det inte var han själv utan personal på hans varv som skruvade loss manluckorna.

27. Mot bakgrund av det anförda kan RR inte anses ha lagt fram sådan utredning som gör att det framstår som klart mera sannolikt att vatten kommit in i tankarna till följd av otäta manluckor än att förklaringen varit en annan. Han har därmed inte uppfyllt beviskravet i denna del.

28. Beträffande tätningen av manluckorna till färskvattentankarna har RR inte preciserat sitt påstående på annat sätt än att konstruktionen påminner om bränsletankarnas. Han kan därmed inte anses ha visat att det förelegat ett fel i det hänseendet.

*CE-märkning (felförteckningen p. 1, 4, 6–8, 10, 18 och 19)*

29. En stor del av argumentationen i målet har rört CE-märkningen och då främst huruvida båten över huvud taget var CE-märkt och, om så var fallet, vid vilken tidpunkt detta skett.

30. Reglerna om CE-märkning för båtar grundar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv (94/25/EG) av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar (fritidsbåtsdirektivet, numera kompletterat genom direktiv 2003/44/EG). Syftet med direktivet är att få en gemensam säkerhetsnivå och regler som tillåter att båtar i medlemsländerna säljs utan alltför omfattande administration. Mot bakgrund av direktivet infördes lagen (1996:18) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar. Enligt lagen måste bl.a. nya och importerade fritidsbåtar uppfylla ett antal miljö- och säkerhetskrav. I anslutning till lagen har Sjöfartsverket utfärdat föreskrifter. I de vid tidpunkten för överlåtelsen gällande föreskrifterna (SJÖFS 1996:14) om säkerhets-, miljö- och marknadsföringskrav m.m. för fritidsbåtar, finns närmare bestämmelser om bl.a. vilka krav på

konstruktion, prövning och märkning som ska uppfyllas för en riktig certifiering. Av föreskrifterna framgår att varje båt – utöver att den ska uppfylla vissa materiella krav – ska bära en permanent fäst skylt med bl.a. CE-märkning. Vidare framgår att en ”skriftlig försäkran om överensstämmelse” ska fogas till ägarens instruktionsbok.

31. Den som tillverkar eller importerar en produkt eller en vara som omfattas av den nämnda regleringen ansvarar för att den uppfyller kraven när den släpps ut på marknaden. Om kraven inte uppfylls när produkten eller varan säljs, uppkommer frågan om säljarens köprättsliga ansvar. Detta är att bedöma enligt reglerna om faktiskt fel i 16–21 §§ konsumentköplagen.

32. I förevarande fall visar utredningen att International Marine Certification Institute, som är ett s.k. anmält organ enligt regleringen i direktivet, har certifierat den aktuella båttypen för åren 2001 och 2002. Båten var färdigtillverkad och togs i bruk under år 2002 genom att den användes som demonstrationsbåt i IW Fishings rörelse. Certifiering för båten fanns således vid den tidpunkt då den togs i bruk. Det är därför också de då gällande certifieringskraven som gäller beträffande båtens beskaffenhet.

33. Det är klarlagt att båten vid avlämnandet år 2008 saknade såväl CE-skylt som försäkran om överensstämmelse. En köpare ska kunna utgå från att nämnda dokumentation av CE-märkningen medföljer vid försäljningen, och avtalet anger dessutom att båten har CE-märkning. Att skylt och försäkran saknades avviker därför från den standard som AV som köpare med fog kunde förvänta sig. Det föreligger således fel i båten i dessa avseenden.

34. Ett stort antal av de fel som RR gör gällande i målet går ut på att båten inte stämde överens med den standard som gällde för båten. Detta får förstås på så sätt att den inte uppfyller den standard som gäller för CE-märkning. De fel som kan hänföras hit är att bränslesystemet saknade jordning, att ett

hylslager saknade oljebehållare, att förtöjningspollare saknade brickor, att nödutgång från ruffen saknades, att manuell länsypump inte fanns samt att kablar var bristfälligt fastsatta och märkta.

35. Olika officiella normer om hur en vara ska vara beskaffad utgör många gånger utgångspunkt för bedömningen av vilka förväntningar en köpare kan ställa på köpeobjektet. En köpare kan i regel inte utgå från att konstruktionen och utförandet är bättre än vad som följer av de normer som gällde när varan tillverkades, även om kraven sedermera har kommit att ändras. (Jfr t.ex. NJA 1997 s. 290 och NJA 2010 s. 286.)

36. Genom utredningen har framkommit att det inte ställdes några krav beträffande de nu behandlade bristfälligheterna enligt de regler om CE-märkning som gällde när båten färdigställdes och togs i bruk. Eftersom RR inte har anfört något ytterligare kring varför båten i dessa avseenden ändå ska anses avvika från vad han med fog hade kunnat förvänta sig, föreligger inte något fel i dessa avseenden.

*Betydelsen av undersökning av båten (felförteckningen p. 7, 9 och 21)*

37. De påstådda bristfälligheterna beträffande halkipar, tätning kring rutor och räddningsstege aktualiserar frågan om betydelsen av köparens undersökning.

38. Det finns i konsumentköplagen inte någon bestämmelse om en köparens undersökningsplikt (se p. 6). Konsumentköpsdirektivet lämnar inte heller utrymme för en lagstadgad undersökningsplikt vid konsumentköp (se artikel 2.3 Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/44/EG av den 25 maj 1999 om vissa aspekter rörande försäljning av konsumentvaror och härmed förknippade garantier). Vad en konsument borde ha upptäckt vid en eventuell undersökning spelar därför inte någon roll för felbedömningen.

39. Avsaknaden av undersökningsplikt hindrar dock inte att konsumentens faktiska kännedom tilläggs betydelse; kännedom om en egenskap medför i regel att egenskapen anses avtalad. En avvikelse som en konsument uppenbarligen inte kunde undgå att lägga märke till vid en undersökning bör köparen inte – om han eller hon förstått betydelsen av den – kunna åberopa som fel enligt 16 § sista stycket konsumentköplagen (jfr 20 § första stycket köplagen och Johnny Herre, under medverkan av Jan Ramberg, Konsumentköplagen. En kommentar, 4 uppl. 2014, s. 252 ff.). Konsumentköpsdirektivet lägger inte hinder i vägen för en sådan tillämpning. En annan sak är att om konsumenten över huvud taget inte undersöker varan kan detta få betydelse för vilken standard som han eller hon med fog har kunnat förutsätta att varan ska ha, och därmed för vad som ska anses utgöra fel.

40. Makarna R genomförde en undersökning av båten före köpet under hösten 2007. De var då uppe i båten när den stod inomhus varvid de gick runt och tittade på den. Det framstår som klart att de inte ens vid en sådan ytlig besiktning kunde undgå att lägga märke till de nu behandlade bristfälligheterna. Med hänsyn till makarna Rs erfarenhet av båtar måste de också ha förstått betydelsen av dem. De ska således antas ha känt till båtens skick i de här behandlade avseendena. Några fel i båten föreligger således inte beträffande dessa avvikelser.

*Avtalets betydelse för vissa fel (felförteckningen p. 15, 20 och 22)*

41. Enligt 16 § första stycket konsumentköplagen ska en vara åtföljas av de anvisningar som behövs för bl.a. dess användning och skötsel. Enligt det aktuella avtalet följde instruktionsböcker för motor, ekolod, GPS och båthandledning med liksom handledningar för CE-märkning. Utredningen i målet visar emellertid att fullständig dokumentation i vissa avseenden inte följde med vid försäljningen.

42. En ”skriftlig försäkran om överensstämmelse” skulle ha fogats till ägarens instruktionsbok (se p. 30 och 33). Någon sådan fanns ostridigt inte vid avlämnandet och fel föreligger därför i det avseendet.

43. AS har uppgett att det inte finns något krav på att kopplingsschema ska finnas, men att det tidigare fanns krav på att ett s.k. blockschema skulle följa med båten. Inte heller detta har funnits vid avlämnandet. Det föreligger därför ett fel i båten också i detta avseende.

44. Det är ostridigt att båtens ankarspel var ur funktion vid besiktningen. MJ har uppgett att hon berättade för AR att ankarspelet var defekt men att hon inte kunde säga annat än att det förmodligen berodde på glappkontakt. I avtalet har beträffande utrustningen vid försäljningstillfället antecknats att ankarspelet var defekt. Under sådana förhållanden har RR inte med fog kunnat förvänta ett felfritt ankarspel. Fel föreligger således inte i detta avseende.

*Övriga påstådda avvikelser (felförteckningen p. 2, 3, 5, 11, 13, 14, 16 och 17)*

45. Beträffande de påstådda bristfälligheterna vad avser bränslerör och bränsleslangar, tanklock, upphängning av motor, rostangripna rörkopplingar, mögelangrepp på inredning, brandsläckare, blindplugg samt lanternamast har hovrätten kommit fram till att dessa inte utgör fel. Det har inte framkommit något som ger Högsta domstolen anledning att göra en annan bedömning. Fel föreligger således inte heller i dessa avseenden.

*Båtens allmänna skick*

46. RR har förklarat att han även gör gällande att fel föreligger med hänsyn till båtens allmänt dåliga skick. Han har hänvisat till dels de ovan redovisade bristfälligheterna, dels vissa andra defekter som påtalades vid besiktningen.

47. En grundläggande förutsättning för felbedömningen är att köparen med rimlig grad av konkretion anger att det föreligger en avvikelse från en viss standard. I detta ligger att påståendet måste innefatta att båtens funktion, användning eller värde påverkas i något avseende. Säljaren måste – på motsvarande sätt som krävs för att reklamation ska anses ha skett – få konkreta uppgifter om avvikelsen för att kunna dels undersöka varans beskaffenhet, dels få möjlighet att avhjälpa felet. Redan med hänsyn härtill är vad RR gjort gällande om båtens allmänna skick inte att anse som ett fel.

*Skulle säljaren ha upplyst om något förhållande?*

48. Utredningen ger inte stöd för att fel skulle ha förelegat på den grunden att IW Fishing har brutit i sin upplysningsskyldighet.

*Sammanfattning av felbedömningen*

49. Vid avlämnandet av båten saknades dels en CE-skylt (se p. 30 och 33), dels en försäkran om överensstämmelse som skulle ha fogats till instruktionsboken (se p. 30, 33 och 42) och dels ett blockschema (se p. 43). Det förelåg fel i båten i dessa avseenden.

*Reklamation har skett*

50. För att köparen ska få åberopa att varan är felaktig krävs att han eller hon lämnar säljaren ett meddelande om felet i enlighet med vad som föreskrivs om reklamation i 23 § första stycket konsumentköplagen. Meddelandet ska lämnas inom skälig tid efter det att köparen märkt eller borde ha märkt felet. Ett meddelande som lämnas inom två månader efter det att köparen har märkt felet ska alltid anses ha lämnats i rätt tid. I detta fall är den avgörande tidpunkten för när reklamationsfristen börjar löpa alltså när köparen fått faktisk kunskap om felet.

51. Reklamation skedde i anslutning till besiktningen i slutet av augusti. Det har inte åberopats att AR fått kännedom om felet före denna tidpunkt. Reklamation har alltså skett i tid.

*Vilka påföljder kan göras gällande i detta fall?*

52. RR har krävt prisavdrag och skadestånd. IW Fishing har, beträffande de fel som förelåg i båten enligt det tidigare anförda, gjort gällande att avhjälpande har skett. Detta ska enligt bolaget ha skett genom att den skylt och den dokumentation som saknades sändes till TH den 29 januari 2009. RR har inte framställt några invändningar mot avhjälpandet.

53. Eftersom IW Fishing således har avhjälpit felet kan RR inte göra gällande några andra påföljder.

*Slutsatser och rättegångskostnader*

54. RR har inte rätt till någon ersättning för fel i båten. Hovrättens domslut ska därför fastställas.

55. Med hänsyn till utgången i målet ska RR utge ersättning för IW Fishings rättegångskostnader. Yrkat belopp är skäligt.

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

I avgörandet har deltagit: justitieråden Marianne Lundius, Gudmund Toijer, Göran Lambertz, Svante O. Johansson (referent) och Anders Eka