

# HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 14 juni 2022

Mål nr

T 3379-21

## PARTER

### Klagande

H.Z. Logistics B.V.  
Burgenmeester van Doornlaan 16  
2678 KB De Lier  
Nederländerna

Ombud: Advokat Anders Höglund  
Advokatfirman Morssing & Nycander AB  
Box 3277  
103 65 Stockholm

### Motpart

Thomsen & Streutker Logistics B.V.  
Printer 35  
7741 ME Coevorden  
Nederländerna

Ombud: Advokat Oscar Tiberg  
Chouette Advokatbyrå AB  
Box 3625  
103 59 Stockholm

**SAKEN**

Fordran

**ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Hovrätten över Skåne och Blekinges dom 2021-05-05 i mål T 1681-20

---

Hovrättens dom

se Bilaga

**DOMSLUT**

Högsta domstolen förklarar att en transportör inte är skyldig att återbetala kostnad för punktskatt med stöd av artikel 23.4 i konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR).

Högsta domstolen meddelar inte prövningstillstånd rörande målet i övrigt.  
Hovrättens domslut står därmed fast.

H.Z. Logistics B.V. ska ersätta Thomsen & Streutker Logistics B.V. för rättegångskostnad i Högsta domstolen med 200 000 kr avseende ombudsarvode och ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom.

**YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN M.M.**

H.Z. Logistics B.V. har yrkat att Högsta domstolen ska förplikta Thomsen & Streutker Logistics B.V. att till bolaget betala 135 325 euro och

årlig ränta om fem procent på beloppet från och med den 8 oktober 2018 till dess betalning sker. H.Z. Logistics har vidare yrkat att Högsta domstolen ska befria bolaget från skyldigheten att ersätta Thomsen & Streutkers rättegångskostnader i tingsrätten och hovrätten samt tillerkänna bolaget ersättning för rättegångskostnader i de instanserna.

Thomsen & Streutker har motsatt sig att hovrättens dom ändras.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader i Högsta domstolen.

Högsta domstolen har meddelat det prövningstillstånd som framgår av punkten 6.

## **DOMSKÄL**

### **Bakgrund**

1. På uppdrag av B & S Paul Global International åtog sig H.Z. Logistics i oktober 2018 att transportera ett parti cigaretter från Nederländerna till Malmö. H.Z. Logistics anlätade i sin tur Thomsen & Streutker att utföra vägtransporten. Mellan den 6 och 8 oktober 2018 lagrades godset i Helsingborg. Någon gång under denna tid stals merparten av godset.

2. Med anledning av det inträffade krävde B & S Paul Global att H.Z. Logistics skulle ersätta bolaget för värdet av de stulna cigaretterna och för den punktskatt som B & S Paul Global ålagts att betala. Cigaretterna ansågs genom stölden ha blivit släppta för konsumtion i Sverige, vilket utlöste skyldighet för B & S Paul Global att betala punktskatt. Till följd av en förlikning mellan parterna skulle H.Z. Logistics betala 154 565 euro till B & S Paul Global. Enligt H.Z. Logistics avsåg 19 240 euro av förlikningsbeloppet ersättning för det förlorade godset och 135 325 euro ersättning för punktskatt.

3. H.Z. Logistics väckte därefter talan mot Thomsen & Streutker med yrkande om att Thomsen & Streutker skulle ersätta det belopp som betalats till B & S Paul Global, dvs. totalt 154 565 euro. Thomsen & Streutker reglerade en del av kravet. Av det ursprungligen yrkade beloppet kvarstod 135 325 euro. Kravet grundades på ansvarsreglerna i konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR).
4. Tingsrätten kom fram till att rätten till återbetalning av ”andra kostnader med anledning av befordringen” i artikel 23.4 CMR fick anses omfatta sådana kostnader som uppkommit med anledning av transportens faktiska förlopp och därunder inträffad skada. Skyldigheten att betala punktskatt kunde dock inte anses ha uppkommit som en normal och tillräckligt förutsebar följd av stölden. Kostnaden för punktskatt kunde därför inte anses vara ersättningsgill och tingsrätten ogillade därför H.Z. Logistics talan.
5. Hovrätten har fastställt tingsrättens domslut men har gjort en annan bedömning av hur artikel 23.4 CMR ska tolkas. Hovrätten har kommit fram till att rätten till återbetalning enligt artikeln endast omfattar sådana kostnader som skulle ha uppstått om transporten hade förlöpt enligt transportavtalet och har av det skälet bedömt att återbetalningsskyldigheten inte omfattar punktskatt.
6. Högsta domstolen har meddelat prövningstillstånd i frågan om ersättning för punktskatt kan utgå enligt artikel 23.4 CMR. Frågan om prövningstillstånd rörande målet i övrigt har förklarats vilande.
7. Parterna är överens om att konventionen är tillämplig i målet. De är dock inte överens om målet ska avgöras enligt nederländsk eller svensk rätt. H.Z. Logistics har gjort gällande att parterna vid tingsrätten kom överens om att svensk rätt skulle tillämpas, vilket har bestritts av Thomsen & Streutker.

**Frågorna i Högsta domstolen**

8. Frågan i Högsta domstolen är om en kostnad för punktskatt som har föranletts av att punktskattepliktiga varor stulits under en transport omfattas av begreppet ”andra kostnader med anledning av befordringen” enligt artikel 23.4 CMR och därmed ska betalas av transportören.

9. I målet aktualiseras också frågan om vilket lands lag som ska tillämpas vid prövningen av den frågan.

**Regleringen av internationella vägtransporter av gods**

10. Internationella vägtransporter regleras av CMR som utan transformering införlivades i svensk rätt 1969 genom lagen (1969:12) om internationell vägtransport. Som svensk lag gäller därför originaltexterna – där de franska och engelska originaltexterna ska ha samma giltighet – av artiklarna 1–41.

11. Konventionen reglerar parternas ansvar vid internationella vägtransporter. Den är tvingande för båda parter (se artikel 41 CMR). Konventionen ska tillämpas på varje avtal om godsbefordran på väg mot ersättning, när orten för godsets mottagande till befordran och bestämmelseorten, som de har angetts i avtalet, är belägna i skilda stater, varav åtminstone den ena finns i en fördragsslutande stat (se artikel 1.1 CMR).

**Vilket lands lag som ska tillämpas***Internationellt privaträttsliga regler*

12. I nationell rätt finns regler som avser att lösa en lagkonflikt där två eller flera rättsordningar kan vara tillämpliga på en rättslig tvist. Det finns även generella internationellt privaträttsliga regler som anger lagval. En sådan regel beskriver den del av privaträtten som regeln gäller för och anger den rätts-

ordning som ska tillämpas på de rättsliga frågor som faller under beskrivningen. Sedan 2009 finns lagvalsregler vid avtalsförpliktelser på privaträttens område i Rom I-förordningen.<sup>1</sup>

13. Inom stora delar av konventionsrätten – som i allmänhet syftar till att åstadkomma enhetliga internationella regler inom den aktuella konventionens materiella tillämpningsområde – eftersträvas att undvika tillämpning av ett lands lagvalsregler. Det har skett på så sätt att det direkt i konventionen anges att den ska tillämpas om vissa förutsättningar är uppfyllda. Så har skett exempelvis i samtliga konventioner rörande transport av gods.<sup>2</sup> Detsamma gäller som utgångspunkt för internationella köp av varor.<sup>3</sup>

#### *Betydelsen av Rom I-förordningen*

14. Rom I-förordningen innehåller lagvalsregler för avtal på privaträttens område, dvs. regler om vilket lands lag som ska tillämpas på ett avtal när det finns en lagkonflikt (jfr artikel 1). Förordningens huvudprincip är att parterna själva kan komma överens om vilket lands lag som ska tillämpas. Det ställs normalt inget krav på att avtalet ska ha anknytning till den valda rättsordningen (se artikel 3.1–3).

15. Om parterna inte har valt tillämplig lag, innehåller förordningen lagvalsregler för olika typer av avtal (se artiklarna 4–8). I artikel 4 finns den

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I).

<sup>2</sup> Se artikel X i 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som skett genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll, de s.k. Haag-Visbyreglerna, artikel 1 CMR, artikel 1 i Enhetliga regler för avtal om internationell järnvägstransport av gods, Bihang B (CIM) till fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF 1999) samt artikel 1 i konvention den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen).

<sup>3</sup> Se artikel 1(1)(a) i Förenta nationernas konvention den 11 april 1980 angående avtal om internationella köp av varor (CISG).

allmänna regeln, som gäller om inte någon av artiklarna 5–8 är tillämplig. I artikel 5 finns lagvalsregler för transportavtal.

16. Förhållandet till gällande internationella konventioner som medlemsstaterna har ingått regleras i artikel 25 Rom I-förordningen. Förordningen ska inte inverka på tillämpningen av en internationell konvention, som fastställer lagvalsregler för avtalsförpliktelser, vilken en eller flera medlemsstater hade tillträtt den 17 juni 2009 (jfr artiklarna 26 och 28).

#### *Konventionens tillämpningsbestämmelse*

17. Enligt artikel 1.1 CMR ska konventionen tillämpas på varje avtal om godsbefordran med fordon på väg mot betalning, när platsen för godsets mottagande till befordran och bestämmelseorten, såsom dessa har angetts i avtalet, är belägna i skilda stater, av vilka åtminstone den ena har tillträtt konventionen.

18. I samband med att Sverige tillträdde CMR valde lagstiftaren att inte införa någon allmän lagvalsregel i CMR-lagen. Detta motiverades med att artikel 1.1 CMR fick uppfattas som en internationellt privaträttslig regel som skulle gälla framför andra regler, som skulle ha medfört att något annat lands lag blev tillämplig. Det har av detta ansetts följa att svensk domstol ska tillämpa konventionen enligt principen om *lex fori* när domstolen avgör en fråga som faller inom ramen för dess tillämpningsområde. (Se prop. 1968:132 s. 19 och 24, jfr SOU 1972:24 s. 43.)

19. Konventionens tillämpningsbestämmelse kan betraktas som en ensidig konfliktreglering i ett land som tillträtt konventionen. Reglerna innebär att när den nationella domstolen ska pröva en tvist som faller under tillämpningsområdet för en konvention tillämpar den konventionens regler så som de har införlivats i domstolslandet. Huruvida sådana regler över huvud omfattas av Rom I-förordningen eller medför att artikel 25 i Rom I-förordningen ska

tillämpas är omtvistat. Oavsett hur det förhåller sig med den saken innebär regleringen i Rom I-förordningen att reglerna i CMR i princip ska tillämpas i domstolslandet utan beaktande av lagvalsreglerna där.<sup>4</sup>

20. Som följer av punkterna 6, 11, 12 och 16 i skälen för Rom I-förordningen kan en konventions ensidiga konfliktregler om dess tillämpning enligt *lex fori* godtas under förutsättning att de leder till en hög grad av förutsebarhet om hur tvister kommer att lösas, ökar rättssäkerheten samt garanterar målen om fri rörlighet på privaträttens område och om ömsesidigt förtroende mellan de rättsvårdande myndigheterna inom unionen på villkor som är minst lika fördelaktiga som de villkor som följer av Rom I-förordningen (jfr TNT Express Nederland, C-533/08, EU:C:2010:243, om artikel 71 Bryssel I-förordningen<sup>5</sup> som kan sägas vara förebild för artikel 25.1 Rom I-förordningen).

### **Ansvarsregleringen för internationella vägtransporter av gods**

#### *Transportörens ansvar för förlust och minskning av samt skada på gods*

21. Vägtransportörens ansvar för förlust och minskning av och skada på gods kan beskrivas som ett strikt ansvar med undantag för *force majeure*. Transportören är ansvarig för skada, förlust eller dröjsmål som inträffar under tiden mellan godsets mottagande till befordran och dess utlämnande. Det finns dock vissa ansvarsfrihetsgrunder och bevisregler som kan medföra att transportören går fri från ansvar (se artiklarna 17 och 18 CMR).

---

<sup>4</sup> Jfr Peter Mankowski i Ulrich Magnus och Peter Mankowski (ed), *European Commentaries on Private International Law*, Vol II Rome I Regulation, 2017, Art. 25 note 20 samt Jan D. Lüttringhaus i Franco Ferrari (ed), *Rome I Regulation*, 2015, Art. 1 para. 39 samt Sebastian Omlor, a.a. Art 25 para. 4, samtliga med vidare hänvisningar.

<sup>5</sup> Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område.



*Omfattningen av ersättningsansvaret*

22. Det för transportören stränga ansvar som föreskrivs i konventionen lindras i viss mån av konventionens regler om ersättningsberäkning och ansvarsbegränsning. Transportören ska vid förlust eller minskning av gods utge ersättning för det värde som godset hade vid tiden för dess mottagande till befordran på den ort där det mottogs till befordran, beräknat på i artikeln angivet sätt. Ersättningen får dock inte överstiga 8,33 särskilda dragningsrätter (SDR) per kilogram av förlorad bruttovikt. (Se artikel 23.1–3 CMR.)

23. Utöver ersättning för godsets värde, ska frakt, tullavgifter och andra kostnader med anledning av befordringen återbetalas till fullo vid förlust och proportionsvis vid minskning (se artikel 23.4). Annan skada ersätts inte, såvida inte godsets värde eller särskilt leveransintresse har angivits på sätt som föreskrivs i konventionen (se artiklarna 24 och 26 CMR).

24. Utebliven vinst eller följdskador ersätts alltså inte. Denna begränsning motiveras bl.a. med att det gör det lättare för transportören att beräkna förväntade skadekostnader och på så sätt kan transportkostnaderna hållas nere. Det anses normalt också vara lättare för lastägaren att försäkra godset till en lägre kostnad jämfört med transportören. (Jfr Malcom A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 6 ed. 2014, s. 295 och Johan Schelin, *Lastskadeansvaret, En studie av fraktförarens ansvar enligt lagen om inrikes vägtransporter*, 2015, s. 79 f.)

**Om tolkning av CMR**

25. Regelverket i CMR är ett sammansatt och komplicerat ansvarssystem och ett stort antal olika faktorer ska beaktas vid tolkningen. Högsta domstolen har i flera rättsfall angett faktorer som är av betydelse för tolkning av en sådan internationell konvention (se Svante O. Johansson, *Svensk rättspraxis: Sjörätt och annan transporträtt 2016–2020*, SvJT 2021 s. 990 ff., med hänvisningar).

26. För att fastställa den rätta meningen av en bestämmelse i CMR ska, liksom vid konventionstolkning i allmänhet, beaktas den gängse betydelsen av konventionens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av konventionsregleringens ändamål och syfte och de generella principer som får anses komma till uttryck i konventionen. Konventionens bestämmelser ska däremot typiskt sett inte tolkas i ljuset av nationella förmögenhetsrättsliga principer.

27. Vissa regler i CMR verkar till förmån för transportören medan andra ger lastägaren vissa fördelar. Tillsammans åstadkommer reglerna en rimlig riskfördelning beträffande de skador och förluster som kan uppkomma vid en transport på väg. En utgångspunkt för tolkningen av konventionen är att den avsedda riskfördelningen bör upprätthållas.

28. Hur en viss fråga har hanterats i konventioner rörande andra transportsätt än vägtransporter kan vara av betydelse. Eftersom tillämpningen och tolkningen av internationella konventioner i betydande utsträckning sker vid nationella domstolar, så är även nationell rättspraxis från konventionsstaterna av stor betydelse i den mån det går att utläsa någon enhetlighet i denna. Även den juridiska litteraturen som behandlar CMR är av intresse.

### **Punktskatt omfattas inte av regleringen i artikel 23.4 CMR**

#### *Inledning*

29. Vid sidan av transportörens skyldighet enligt artikel 23.1–3 CMR att ersätta lastägaren för det förlorade godsets värde, har transportören en skyldighet att återbetala vissa kostnader enligt artikel 23.4. Det belopp som transportören kan bli skyldig att återbetala enligt denna regel är inte föremål för någon begränsning. Återbetalningsskyldigheten avser enligt konventions-texten frakt, tullavgifter och andra kostnader med anledning av befordringen.

30. Med frakt avses endast den fraktkostnad som parterna har kommit överens om för transporten i fråga. Begreppet innefattar däremot inte andra former av fraktkostnader som t.ex. kundens kostnad för att returnera skadade varor. (Jfr Clarke, a.a. s. 303.)

31. Vad som avses med tullavgifter kan variera mellan olika länder. Begreppet har i allmänhet inte ansetts innefatta t.ex. punktskatt eller mervärdesskatt (jfr Andrew Messent och David A. Glass, CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, 4 ed. 2018, para. 9.23).

32. Andra kostnader med anledning av befordringen är alltså något annat än dels den frakt som parterna har kommit överens om för transporten i fråga, dels tullavgifter, men ska vara av samma karaktär. Ordalydelsen talar därför för att endast kostnader som har ett direkt samband med befordringen som sådan ska ersättas med stöd av bestämmelsen.

#### *Rättstillämpning i konventionsstater*

33. Den nationella rättspraxis som finns rörande frågan ger inte någon entydig bild angående tillämpningen av artikel 23.4 CMR. I stället framträder i huvudsak två skilda tolkningslinjer, en vidare och en snävare.

34. Den vidare tolkningslinjen innebär att transportören ska ersätta kostnader som är hänförliga till hur transporten faktiskt har kommit att genomföras, vilket ansetts inkludera kostnader för punktskatt som uppstått till följd av att godset har stulits.

35. Den snävare tolkningslinjen innebär att endast kostnader som är direkt hänförliga till det normala genomförandet av transporten ska ersättas. Vad som ska ersättas med stöd av bestämmelsen är med detta synsätt sådana kostnader som med anledning av att godset har förlorats har blivit onödiga för lastägaren (jfr Clarke, a.a. s. 303). Kostnader för punktskatt som har uppstått till följd av att godset har stulits anses då inte vara hänförliga till själva

transporten och omfattas därmed inte av transportörens betalningsskyldighet enligt artikel 23.4 CMR.

36. Den vidare tolkningslinjen har tillämpats av domstolar i bl.a. Förenade kungariket och Danmark.<sup>6</sup> På kontinenten i övrigt har den snävare tolkningslinjen förespråkats i bl.a. Nederländerna, Tyskland och Frankrike.<sup>7</sup>

37. Sammanfattningsvis är rättspraxis från andra konventionsstater inte enhetlig när det gäller frågan om en transportör ska betala punktskatt enligt artikel 23.4 CMR, även om det under senare år har skett en utveckling mot att allt fler domstolar anser att punktskatt inte ska ersättas.

#### *Den juridiska litteraturen*

38. Även i den juridiska litteraturen framkommer det olika åsikter i frågan om punktskatter ska betalas eller inte med stöd av artikel 23.4 CMR. Den övervägande meningen är dock att det finns skäl att tolka bestämmelsen på så sätt att den endast omfattar kostnader som är hänförliga till själva transporten som sådan och inte kostnader som har uppstått t.ex. till följd av att en stöld har inträffat.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Se bl.a. *James Buchanan & Co. v. Babco Forwarding & Shipping [UK]* [1978] AC 141, HL, [1978] 1 Lloyd's Rep. 119 och ND 1987 s. 108.

<sup>7</sup> Hoge Raad, dom den 14 juli 2006, C04/290HR, NL:HR:2006:AW3041, BGH 10.12.2009 - I ZR 154/07 och Cour de cassation, dom den 5 oktober 2010, 09-10.837, FR:CCASS:2010:CO00952.

<sup>8</sup> Se bl.a. Clarke, a.a. s. 303 ff., Messent och Glass a.a. para. 9.21 ff., Krijn F. Haak, *The Liability of the Carrier under the CMR*, 1986, s. 224 ff., Schelin, a.a. s. 173 f., Rolf Herber och Henning Piper, *CMR: Internationales Straßentransportrecht*, 1996, s. 392 ff., Helga Jesser, *Frachtführerhaftung nach der CMR*, 1992, s. 129 ff., Roland Loewe, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, CMR*, United Nations 1975, s. 54 f., Ulla Fabricius, *Lov om fragtaftaler ved international vejtransport (CMR)*, 4 uppl. 2017, s. 480 ff. samt Hans Jacob Bull, *Innføring i veifraktrett*, 2 utg. 2000, s. 104 f.

*Annan konventionsrättslig reglering*

39. I detta sammanhang ska uppmärksammas att ansvarsreglerna i CMR i stor utsträckning bygger på de vid CMR:s tillkomst gällande reglerna för järnvägstransport av gods, numera upptagna i CIM 1999. I en tidigare lydelse av CIM föreskrevs det att transportören skulle betala tillbaka befodringsavgiften, tullavgifter och andra utlägg i anledning av befodringen av det gods som har förlorats. Med avseende på den bestämmelsen uppkom tveksamhet om tolkningen. I artikel 30 § 4 CIM 1999 har punktskatter uttryckligen exkluderats från transportörens återbetalningsskyldighet. (Se Consolidated Explanatory Report CIM UR, OTIF, s. 36, p. 6 och 7, jfr Remarks on the expression “other amounts incurred in connection with the carriage of the lost goods”, Bulletin of International Carriage by Rail No. 1/2004.)

*Konventionens systematik samt syften och ändamål*

40. Den snävare tolkningslinjen får stöd av systematiken i artikel 23 CMR. Den skada som åsamkas lastägaren på grund av att godset förlorats ska ersättas i enlighet med artikel 23.1–3 CMR. Ersättning för ytterligare skada ska enligt artikel 23.4 inte utgå. Att begränsa betalningsskyldigheten till sådana kostnader som har kopplingar till själva transporten är därför mest förenligt med artikel 23.4, eftersom denna inte är avsedd att ersätta annan skada som lastägaren drabbas av; bara kostnader som blivit onödiga ersätts. Om kostnad för punktskatt omfattades skulle det innebära att lastägaren får ersättning även för en följdskada.

41. En snävare tolkning stämmer också bättre överens med systematiken i konventionen i övrigt. Syftet med regleringen avseende transportörens ansvar och möjlighet att begränsa sin ersättningsskyldighet är att skapa förutsebarhet för att bl.a. hålla nere transportpriser och underlätta försäkringstäckning. Detta syfte främjas av att kostnader i form av punktskatt som kan uppstå vid transport av vissa typer av gods som tobak och alkohol hålls utanför

transportörens ersättningsskyldighet. En lastägare har dessutom möjlighet att ange ett högre värde enligt artikel 24 CMR eller deklarerar ett särskilt leveransintresse enligt artikel 26 och därigenom erhålla ersättning utöver vad som följer av artikel 23.

#### *Sammanfattande bedömning*

42. Sammantaget talar särskilt systematiken i regleringen och syftena med den för att artikel 23.4 CMR ska tolkas på så sätt att transportörens ersättningsansvar inte innefattar kostnad som avser punktskatt när gods har stulits under transporten. Det finns inte heller några beaktansvärda skäl som talar emot en sådan tolkning.

#### **Bedömningen i detta fall**

43. Det har inte framkommit att H.Z. Logistics och Thomsen & Streutker har träffat en överenskommelse om att svensk rätt ska tillämpas i målet. Det följer emellertid av artikel 1.1 CMR att målet ska avgöras enligt *lex fori*, vilket innebär att CMR ska tillämpas på det sätt den har införlivats i svensk rätt (se p. 19). Några andra hinder mot att tillämpa CMR föreligger inte (jfr p. 20).

44. Den i prövningstillståndet ställda frågan ska mot bakgrund av det tidigare anförda besvaras på så sätt att en transportör inte är skyldig att ersätta kostnad för punktskatt med stöd av artikel 23.4 CMR (se p. 42).

45. Det saknas skäl att meddela prövningstillstånd rörande målet i övrigt.

#### **Rättegångskostnader**

46. Vid denna utgång ska H.Z. Logistics ersätta Thomsen & Streutker för dess rättegångskostnad i Högsta domstolen. Thomsen & Streutker har yrkat ersättning med 275 833 kr för ombudsarvode. Med hänsyn till att målet i

Högsta domstolen i huvudsak avsett en begränsad fråga får Thomsen & Streutker anses tillgodosett med skäliga 200 000 kr.

---

---

---

I avgörandet har deltagit justitieråden Kerstin Calissendorff, Johnny Herre, Svante O. Johansson (referent), Stefan Johansson och Johan Danelius  
Föredragande har varit justitiesekreteraren Elin Dalenius