

Fimmtudaginn 30. september 1993.

Nr. 151/1993. **Bilex**

(Eiríkur Tómasson hrl.)

gegn

**Jóhanni Heinrich Scheither**

(Sigmundur Hannesson hrl.) og

**Páli Kristni Stefánssyni**

(Þórður Gunnarsson hrl.).

Kaup. Hlutafélög. Sératkvæði.

### **Dómur Hæstaréttar.**

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Hrafn Bragason, Haraldur Henrysson, Hjörtur Torfason og Pétur Kr. Hafstein og Guðmundur Jónsson, fyrrverandi hæstaréttardómari.

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 19. apríl 1993. Málinu var áður áfrýjað með stefnu 18. júlí 1991 í máli nr. 311/1991. Með dómi Hæstaréttar 17. desember 1992 var málinu vísað heim til munnlegs flutnings og dómsuppsögu að nýju.

Áfrýjandi krefst þess, að stefndu verði in solidum dæmdir til að greiða sér DEM 265.865,62 ásamt 10% ársvöxtum frá 1. desember 1985 til 1. mars 1986, 9,5% frá þeim degi til 11. apríl s. á., 9% frá þeim degi til 1. maí 1987, 10,7% frá þeim degi til 1. júní s. á., 10,6% frá þeim degi til 1. júlí s. á., 10,5% frá þeim degi til 1. ágúst s. á., 10,4% frá þeim degi til 1. september s. á., 10,6% frá þeim degi til 1. nóvember s. á., 11% frá þeim degi til 1. desember s. á., 10,8% frá þeim degi til 1. janúar 1988, 10,6% frá þeim degi til 1. febrúar s. á., 10,1% frá þeim degi til 1. apríl s. á., 10% frá þeim degi til 1. maí s. á., 10,2% frá þeim degi til 1. júní s. á., 10,3% frá þeim degi til 1. ágúst s. á., 11,5% frá þeim degi til 1. september s. á., 12% frá þeim degi til 1. október s. á., 11,8% frá þeim degi til 1. nóvember s. á., 11,9% frá þeim degi til 1. desember s. á., 11,8% frá þeim degi til 1. janúar 1989, 12,1% frá þeim degi til 1. mars s. á., 13,2% frá þeim degi til 1. apríl s. á., 12,8% frá þeim degi til 1. maí s. á., 12,9% frá þeim degi til 1. júní s. á., 13,4% frá þeim degi til 1. október s. á., 13,8% frá þeim degi til 17. nóvember s. á., 14,5% frá þeim degi til 1. desember

s. á., 14,8% frá þeim degi til 9. janúar 1990 og vöxtum samkvæmt 11. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Jafnframt er krafist höfuðstólsfærslu dráttarvaxta, sbr. 12. gr. sömu laga, í fyrsta sinn 1. desember 1986. Þá er krafist málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndu krefjast þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og áfrýjanda gert að greiða þeim málskostnað fyrir Hæstarétti.

### I.

Áfrýjandi sækir í máli þessu skuld, sem myndaðist af innflutningi bifreiða í nafni Mótorskipa hf. frá áfrýjanda við það, að stefndu framvísuðu lægri vörureikningum til tollyfirvalda en námu raunverulegu kaupverði bifreiðanna til þess að komast hjá að greiða aðflutningsgjöld af fullu verði þeirra. Uppgjör til áfrýjanda miðaðist að verulegu leyti við þessa breyttu vörureikninga. Er þessu nánar lýst í héraðsdómi.

Hlutafélagið Mótorskip var stofnað 6. ágúst 1966 af stefnda Jóhanni H. Scheither og fjórum mönnum öðrum, og var tilkynning til Hlutafélagaskrár afhent 5. september sama ár. Stefndi Jóhann var kosinn í stjórn og var jafnframt skráður framkvæmdastjóri félagsins. Samkvæmt 3. gr. samþykktu félagsins var tilgangur þess „skipamiðlun, skiparekstur og önnur útgerðarstarfsemi“. Hlutafélagið var í upphafi 50.000 krónur gamlar, en var fært í 30.000 krónur í ársreikningi 1981. Samkvæmt framburði stefnda Jóhanns var ekki formlega frá þeirri breytingu gengið og fjárhæðin ekki greidd. Af hálfu stefnda Jóhanns er því haldið fram, að starfsemi félagsins hafi í raun ekki hafist fyrr en á árinu 1981 með innflutningi bifreiða, sem útvegaðar voru af áfrýjanda í Þýskalandi. Hefur stefndi borið, að hann hafi fengið vilyrði annarra hluthafa fyrir því, að hann mætti reka fyrirtækið á eigin vegum. Kveðst hann hafa á árinu 1981 ráðist í þennan innflutning með stefnda Páli Kristni Stefánssyni, en engir sérstakir stjórnarfundir hafi verið haldnir í félaginu frá árinu 1981. Stefndi Páll Kristinn hefur viðurkennt að hafa staðið að þessum bifreiðainnflutningi frá upphafi, en hefur haldið því fram, að það hafi verið á vegum Mótorskipa hf.

Á svonefndum aukaáðalfundi félagsins 15. mars 1983 var félaginu kosin ný stjórn. Samkvæmt bókun var það gert vegna breytinga á hlutafjäreign félagsins. Í stjórn voru þá kosnir báðir stefndu

ásamt einum manni öðrum. Tilkynning um þessa breytingu á stjórn félagsins var móttækin hjá Hlutfélagaskrá 6. apríl 1983, og var stefndi Jóhann formaður samkvæmt tilkynningunni. Samkvæmt Hlutfélagaskrá var hann áfram framkvæmdastjóri. Ársreikningar voru gerðir fyrir árin 1981 og 1982, og liggja þeir frammi í málinu. Hinn síðari er frá 12. júní 1984 og áritaður af löggiltum endurskoðanda. Samkvæmt árituninni var endurskoðun ekki framkvæmd. Eigið fé var þá neikvætt um 312.309 krónur. Í ársreikningunum er engin grein gerð fyrir skuld þeirri við áfrýjanda, sem er tilefni máls þessa. Upplýst er, að reikningar voru ekki gerðir fyrir félagið eftir þetta, en það var tekið til gjaldþrotaskipta að kröfu tollstjórans í Reykjavík 7. desember 1987. Skiptum lauk í júní 1989, og reyndist búið eignalaust.

Samkvæmt gögnum málsins voru vörureikningar stílaðir á Mótorskip hf., og samkvæmt sundurliðun kröfu áfrýjanda frá 5. mars 1985 hafa viðskiptin átt sér stað árin 1981 til og með 1985. Nam krafan þá DEM 2.083.326,43 að frá dregnum innborgunum til 31. janúar 1985, DEM 1.684.815,55 eða DEM 398.447,88. Hinn 8. maí 1985 krafði þáverandi lögmaður áfrýjanda Mótorskip hf. um þá fjárhæð. Á árinu 1985 voru þrjár bifreiðar seldar öðrum, en þær höfðu staðið óseldar í tollvörugeymslu. Þá voru DEM 125.000 greidd af bankaábyrgð í lok ársins. Heldur áfrýjandi því fram, að skuldin hafi að viðbættum kostnaði af nauðsynlegum ferðum annars af eigendum áfrýjanda vegna máls þessa numið samtals DEM 265.865,62 í lok árs 1985.

Opinber rannsókn hófst á ætluðum refsilagabrotum stefndu á árinu 1984 samkvæmt kæru ríkissaksóknara 5. júní það ár. Með dómi sakadóms Reykjavíkur 20. febrúar 1987 voru þeir fundnir sekir um að hafa framvísað röngum og fölsuðum vörureikningum hjá tollyfirvöldum svo og um söluskattssvik í sambandi við bifreiðainnflutninginn. Áfrýjandi lýsti ekki kröfum í bú Mótorskipa hf., en stefndi máli þessu til bæjarþings 28. desember 1989. Ber hann því við, að hann hafi viljað bíða niðurstöðu sakadóms.

## II.

Áfrýjandi heldur því fram, að stefndu séu persónulega ábyrgir fyrir viðskiptunum við sig, en stefndu halda því fram, að þeir hafi staðið að innflutningnum vegna Mótorskipa hf. Í sakadómi hélt

stefndi Jóhann því fram, að hann hefði frá upphafi 1981 haft vilyrði annarra hluthafa fyrir því að flytja bifreiðarnar inn á eigin vegum og því hafið innflutninginn með stefnda Páli. Samkvæmt 1. mgr. 52. gr. laga um hlutafélög nr. 32/1978 skal félagsstjórn annast um, að skipulag félagsins og starfsemi sé jafnan í réttu og góðu horfi. Sé framkvæmdastjóri ráðinn, fara hann og félagsstjórn með stjórn félagsins. Samkvæmt 58. gr. og 59. gr. sömu laga koma félagsstjórn og framkvæmdastjóri fram fyrir hönd félagsins út á við. Bifreiðainnflutningur var samkvæmt samþykktum félagsins ekki meðal verkefna þess. Aðalfundir voru ekki haldnir utan einn aukaaðalfundur á árinu 1983, og ársreikningar voru ekki lagðir fyrir aðalfundi, sbr. 67. gr. laga um hlutafélög. Þeir voru ekki gerðir nema fyrir tvö ár, og ársreikningur fyrir 1982 var ekki gerður fyrr en í júní 1984 og ekki endurskoðaður, sbr. 3. mgr. 52. gr. laga um hlutafélög. Stjórnarfundir voru ekki haldnir. Af framangreindu verður ráðið, að Mótorskip hf. voru ekki á nokkurn hátt rekin sem hlutafélag í skilningi hlutafélagalaga, og samkvæmt tilgangi félagsins varð það ekki heldur rekið sem hlutafélag, sem annaðist innflutning bifreiða. Bera því stefndu samkvæmt framansögðu persónulega ábyrgð á þessum innflutningi. Þeir hafa ekki mótmælt stefnufjárhæðinni sérstaklega. Viðskipti þessi stóðu óslitið fram á árið 1985, og var því krafan ófyrnd, þá er henni var stefnt til bæjarþings, sbr. 1. mgr. 5. gr. laga nr. 14/1905 um fyrning skulda og annarra kröfuréttinda, sbr. 1. mgr. 3. gr. sömu laga. Af framansögðu leiðir, að taka ber kröfu sóknaraðila til greina.

Þar sem áfrýjandi hélt kröfu sinni svo seint til laga sem raun ber vitni, verða vextir ekki dæmdir fyrr en frá þingfestingu málsins í héraði 9. janúar 1990. Vaxtahæð er ekki mótmælt og er því lögð til grundvallar.

Rétt er, að málskostnaður í héraði falli niður, en stefndu greiði málskostnað fyrir Hæstarétti, eins og nánar greinir í dómsorði.

#### D ó m s o r ð:

Stefndu, Jóhann Heinrich Scheither og Páll Kristinn Stefánsson, greiði áfrýjanda, Bilex, sameiginlega 265.865,62 þýsk mörk ásamt vöxtum samkvæmt 11. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá 9. janúar 1990 til greiðsludags.

Stefndu greiði áfrýjanda sameiginlega 200.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

### S é r a t k v æ ð i

#### Hjartar Torfasonar hæstaréttardómara.

Mál þetta varðar viðskipti um bifreiðar, sem fengnar voru í Þýskalandi á sérstökum kjörum vegna aldurs eða notkunar og fluttar inn til sölu hér á landi á þeim forsendum, að verð þeirra á markaði gæti orðið tiltölulega hagstætt. Byggðust viðskiptin einkum á samvinnu milli þeirra Jürgens Krahe, eiganda áfrýjandans, Bilex, sem annaðist útvegum bifreiðanna, og stefnda Jóhanns H. Scheither, forvígismanns hlutafélagsins Mótorskipa, sem var skráð innflytjandi bifreiðanna og stóð að sölu þeirra til kaupenda hérlendis. Til að ná umræddu markmiði var og brugðið á það ráð við innflutninginn að ná fram lækkun á aðflutningsgjöldum með því að framvísa vörureikningum með lægra innkaupsverði en við átti í raun. Spratt af því sakamál á hendur stefndu í máli þessu, sem lauk í sakadómi Reykjavíkur 20. febrúar 1987. Jafnframt voru greiðslur fyrir bifreiðarnar til áfrýjanda að mestum hluta takmarkaðar við hið lækkaða innkaupsverð. Stofnaðist þannig veruleg skuld, sem hann krefur nú um.

Málavöxtum er skilmerkilega lýst í hinum áfrýjaða dómi. Um þá er þess þó að geta, að nokkuð skortir á skýrar upplýsingar um feril viðskiptanna á hverjum tíma, en þau stóðu yfir frá því um veturinn 1981-1982 fram í janúar 1985, og varð tala innfluttra bifreiða á annað hundrað. Á hinn bóginn liggur fyrir, að krafa áfrýjanda vegna stöðu þeirra í lokin hefur ekki sætt tölulegum mótmælum, svo að máli skipti. Sömuleiðis er því ekki haldið fram, að í henni felist tilkall til neins stórfellds hagnaðar af viðskiptunum.

Krafa áfrýjanda um persónulega ábyrgð stefndu á skuldinni er meðal annars á því reist, að Mótorskip hf. hafi verið gervihlutafélag, þar sem reglur hlutafélagalaga hafi verið sniðgengnar í mikilvægum atriðum. Jafnframt hafi félagið verið eignalaust og í raun verið gjaldþrota, áður en viðskiptunum lauk. Á það verður að fallast með héraðsdómara, að þessar röksemdir dugi áfrýjanda ekki til. Staðan var sú í reynd, að tilvera félagsins byggðist að mestu á viðskiptunum um bifreiðarnar frá áfrýjanda, þótt það ræki einnig

um skeið almenna bílasölu. Átti hann þess ótvíræðan kost að kynna sér til hlítar starfshætti þess og fjárreiður. Verður og ekki séð, að stefndu hafi beitt hann blekkingum í þeim efnum, þegar frá er talin framganga þeirra gagnvart tollyfirvöldum. Þvert á móti var honum ljóst, að starfsemin var háð miklum greiðsluörðugleikum. Jafnframt sýna gögn málsins, að viðskiptunum var ekki slitið vegna þessara greiðsluörðugleika, heldur lauk þeim, þegar yfirvöld gripu í taumana í lok janúar 1985 við rannsókn fyrrgreinds sakamáls. Loks skiptir það máli í þessu tilliti, að Jürgen Krahe hefur sjálfur lýst því fyrir dómi, að hann hafi ekki lagt traust á félagið sem beinan aðila að viðskiptum við sig, heldur hafi hann átt þau við stefnda Jóhann.

Krafa áfrýjanda er á hinn bóginn einnig tengd þessari síðastnefndu staðhæfingu, sem eðlilegt er að leggja til grundvallar um afstöðu hans. Í henni felst það nánar til tekið, að Mótorskip hf. hafi aðeins verið tilgreind á reikningum sem kaupandi og innflytjandi vegna þess, að sala á bifreiðum til kaupenda hér á landi hafi átt að fara fram í nafni félagsins eða á þess vegum. Innflutningurinn hafi verið á ábyrgð stefnda Jóhanns sem kaupanda að bifreiðunum gagnvart áfrýjanda, og hafi það verið hans mál, hvernig sölunni hér á landi yrði háttað. Þessar málsástæður áfrýjanda eiga sér beina stoð í ákvæðum þeirrar bankaábyrgðar, sem stefndi Jóhann lét í té, en hún kveður á um tryggingu vegna viðskipta milli Jürgens Krahe og stefnda Jóhanns. Þær njóta einnig stuðnings í ýmsum gögnum og atvikum málsins og þá einkum því, hversu lengi viðskiptin héldu áfram með þeim halla, sem á var gagnvart áfrýjanda. Bankaábyrgðina sjálfa hefur áfrýjandi skýrt með því, að hún hafi ekki verið stofnuð vegna þess, að félag með takmarkaðri ábyrgð væri á hinum enda viðskiptanna, heldur til að treysta stöðu hans sjálfs gagnvart bönkum í Þýskalandi, þar sem hann hafi þurft á lánum að halda til að fjármagna útvegum bifreiðanna. Það spillir og ekki stöðu Jürgens Krahe í þessu tilliti, að áfrýjandi er einkafyrirtæki með ótakmarkaðri ábyrgð hans.

Þegar þetta er virt ásamt öðrum málavöxtum, verður að telja nægilega fram komið, að áfrýjandi geti kafið stefnda Jóhann um greiðslu á viðskiptaskuldinni á grundvelli þess, að hann hafi verið beinn aðili að kaupum á bifreiðunum samkvæmt samningum þeirra á milli.

Varðandi stefnda Pál K. Stefánsson hefur Jürgen Krahe lýst því fyrir dómi, að fyrirtæki sitt hafi aldrei gert neina samninga við hann og ekki kynnt sér, hvernig samstarfi hans og stefnda Jóhanns væri háttað í reynd, fremur en starfsemi Mótorskipa sem félags. Verður ekki ráðið af gögnum málsins, að áfrýjandi hafi treyst á fjárhagslega ábyrgð hans í þessum viðskiptum. Samkvæmt þessu og öðrum atvikum eru ekki efni til að fallast á þá kröfu áfrýjanda, að stefndi Páll verði gerður ábyrgur fyrir viðskiptaskuldinni, hvort heldur á grundvelli samninga eða skaðabótareglna.

Ofmælt er í hinum áfrýjaða dómi, að í fyrrgreindum dómi sakaðs Reykjavíkur felist ályktun í þá átt, að Jürgen Krahe hafi á einhverju stigi átt hlutdeild í þeim lögbrotum, sem þar var um fjallað. Þvert á móti lá það fyrir, að engar kröfur voru gerðar á hendur honum af hálfu ákærvaldsins. Eru engin efni til að hafna kröfu áfrýjanda í máli þessu með tilliti til þvílíkrar hlutdeildar. Eins og viðskiptunum var háttað, verður krafan og ekki talin fyrnd, þótt mál þetta væri höfðað í síðustu lög.

Samkvæmt þessu er það niðurstaða mín, að dæma beri stefnda Jóhann Heinrich Scheither til að greiða áfrýjanda hina umstefndu skuld með vöxtum ásamt málskostnaði fyrir Hæstarétti, eins og tiltekið er í atkvæði annarra dómenda. Hins vegar beri að sýkna stefnda Pál Kristin Stefánsson af kröfum áfrýjanda, og beri hann og áfrýjandi hvor sinn kostnað af málinu.

### Dómur Héraðsdóms Reykjaness 31. mars 1993.

#### I.

Mál þetta, sem dómtekið var 18. þessa mánaðar eftir munnlegan málflutning, hefur Eiríkur Tómasson hæstaréttarlögmaður, Höfðabakka 9, Reykjavík, höfðað fyrir dóminum f. h. Bilex, Schwarzwaldstrasse 11, Esslingen, 1-Becklem, Þýskalandi, með stefnu, birtri 28. 12. 1989, á hendur Jóhanni Heinrich Scheither, kt. 270640-2739, Hrismóum 4, Garðabæ, og Páli Kristni Stefánssyni, kt. 100541-4839, Blátúni 2, Bessastaðahreppi, til greiðslu skuldar in solidum, að fjárhæð DEM 265.865,12, ásamt [nánar tilgreindum vöxtum svo og málskostnað].

Af hálfu stefnda Jóhanns Heinrichs er krafist sýknu af öllum kröfum stefnanda og að honum verði tildæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda að mati réttarins auk virðisaukaskatts af málflutningsþóknun.

Af hálfu stefnda Páls Kristins er krafist sýknu af öllum kröfum stefnanda

og að stefnda verði tildæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda að mati réttarins auk virðisaukaskatts af málflutningsþóknun.

Sáttaumleitanir dómara reyndust árangurslausar.

Máli þessu, sem dæmt hafði verið í héraði 29. apríl 1991, var með dómi Hæstaréttar 17. desember sl. heimvísað til munnlegs málflutnings að nýju og dómsálagningar.

## II.

### *Málavextir.*

Stefnandi kveður málavexti þá, að á árunum 1982-1985 hafi farið fram viðskipti milli Bilex og forsvarsmanna Mótorskipa hf. Hafi þau verið fólgin í því, að stefndu fluttu inn til landsins bifreiðar, sem stefnandi útvegaði þeim og þeir seldu síðan hér á landi. Flestar bifreiðarnar hafi verið fengnar hjá bílasölum í Þýskalandi, en Bilex hafi ýmist haft meðalgöngu um sölu bifreiðanna eða verið sjálft aðili að sölu. Oft hafi Bilex útvegað kaupendum erlend lán til kaupanna, svo að greiðslufrestur hafi myndast, en kaupandi síðan endurgreitt Bilex ýmist með gjaldeyrisyfirfærslum um íslenskan banka eða með yfirfærslum af erlendum bankareikningum inn á bankareikning stefnanda í Þýskalandi. Allar bifreiðarnar, sem fluttar voru til landsins, hafi verið seldar utan þrjár, sem seldar hafi verið öðrum á árinu 1985 vegna vanefnda Mótorskipa hf.

Öll samskipti aðila hafi farið fram milli eigenda Bilex, þeirra Hönnu og Jürgens Krahe annars vegar og þeirra Jóhanns Scheithers og Páls Kristins Stefánssonar hins vegar vegna Mótorskipa hf. Stefnandi hafi talið, að viðskiptin væru við þá Jóhann og Pál persónulega, enda væri fyrirtækið Mótorskip hf. einungis tilgreint sem innflutningsaðili vegna þeirrar skoðunar stefnda Jóhanns, að heppilegra væri, að fyrirtækið stæði að innflutningi en einstaklingar. Stefnandi hafi látið stefndu ráða þessu og engin afskipti af því haft.

Í árslok 1981 hafi verið lögð fram ábyrgð að kröfu viðskiptabanka Bilex vegna viðskiptanna við þá Jóhann og Pál. Stefndi Jóhann hafi þá lagt fram bankaábyrgð frá Landsbanka Íslands. Ábyrgðin hafi verið send Volksbank í Esslingen, banka Bilex, en tryggð í fasteign stefnda Jóhanns að Sunnuflöt 42 í Garðabæ. Tryggingarbréf þetta, að fjárhæð DEM 125.000, hafi verið gefið út 5. 1. 1981. Landsbanki Íslands hafi gefið út framlengingu á umræddri tryggingu til tiltekins tíma í senn, en síðasta framlenging hafi verið dagsett 28. 1. 1985, og hafi hún runnið út 30. 5. 1985.

Stefnandi kveðst ávallt hafa reynt að gæta þess í viðskiptum sínum við stefndu, að skuld þeirra færi eigi langt fram úr bankaábyrgð, eins og hún var á hverjum tíma, en greiðslur frá stefndu hafi borist óreglulega. Stefnandi kveðst hafa undrast mjög, er á viðskiptin leið, að greiðslur voru ekki



í samræmi við reikninga og bærust oft alls ekki frá Íslandi. Hann hafi þó látið sig slíkt engu skipta, enda hafi stefndi Jóhann tjáð sér, að greiðslurnar kæmu „annars staðar frá“, en hann hafi skilið það svo, að stefndu ættu fjármuni erlendis, er þeir hagnýttu sér til þess að greiða með hluta af kaupverði bifreiðanna.

Á árinu 1984 hafi hins vegar farið að síga á ógæfuhliðina hjá stefndu. Þá hafi verið fluttar inn bifreiðar frá stefnanda, án þess að endurgjald kæmi fyrir, en vörureikningar hafi verið falsaðir af stefndu. Skuld þeirra við stefnanda hafi aukist verulega fram yfir bankatryggingu þá, sem í gildi var. Sé skemmst frá því að segja, að frekari greiðslur bærust ekki frá stefndu þrátt fyrir greiðsluáskoranir og greiðsluloforð af hálfu stefndu.

Eigandi Bilex, Jürgen Krahe, hafi komið til Íslands í febrúar 1985 til að freista þess að fá greiðslu á viðskiptaskuldinni. Haldinn hafi verið fundur 21. 2. 1985 á skrifstofu lögmanns stefnanda, Sigurðar Sigurjónssonar hdl. Þann fund hafi stefndu sótt auk Jürgens Krahe. Hafi þar verið gerð drög að samkomulagi. Samkvæmt þeim drögum hafi skuldin á þessum tíma numið DEM 402.000, en ágreiningur verið um hluta hennar, DEM 72.556. Á fundinum hafi verið lögð fram tillaga um, að DEM 115.000 yrðu greidd með vixli, samþykktum af Mótorskipum hf., en út gefnum af stefnda Jóhanni, í öðru lagi, að DEM 125.000 yrðu greidd með andvirði bankaábyrgðarinnar, í þriðja lagi, að DEM 50.000 yrðu greidd inn á banka-reikning stefnanda í Volksbank í Þýskalandi, í fjórða lagi, að lögð yrði fram bráðabirgðaveðtrygging fyrir DEM 108.000 í fasteign á Íslandi, og að síðustu átti Bilex að gefa afslátt af viðskiptaskuldinni, DEM 4.125. Undir þetta samkomulag hafi Jürgen Krahe ritað, en stefndu hafi ávallt færst undan því að rita undir það, og hafi svo farið að lokum, að þeir hafi báðir neitað að gera það. Þrásinnis hafi verið reynt að ná samkomulagi fyrri hluta ársins um greiðslu, en allt hafi komið fyrir ekki. Stefndu hafi ekki fengist til að greiða viðskiptaskuldina, en þá hafi verið orðið ljóst, að Mótorskip hf. voru eignalaust „pappírsfyrirtæki“. Landsbanka Íslands hafi verið ritað bréf 8. 5. 1985 og þess krafist, að bankaábyrgðin, DEM 125.000, yrði greidd stefnanda. Landsbankinn hafi viðurkennt greiðsluskyldu sína, og hafi DEM 125.000 verið greidd inn á skuldina við stefnanda til Volksbank í Esslingen. Greiðslan hafi verið innt af hendi með samþykki stefnda Jóhanns. Á árinu 1985 hafi þrjár bifreiðar, sem staðið höfðu óseldar í tollvörugæmslu, verið seldar öðrum aðila. Greiðslur til lækkunar viðskiptareiknings á árinu 1985 hafi því numið DEM 153.685,41. Skuldin hafi því numið DEM 257.367,02 hinn 1. 12. 1985, en að viðbættum ferðakostnaði Jürgens Krahe, DEM 8.498,06, sem hann hafi haft vegna endurtekinna ferða til Íslands vegna þessa máls, nemi skuldin DEM 265.865,62, sem sé stefnukrafa máls þessa.

Hinn 18. 3. 1986 kærði Jürgen Krahe stefndu fyrir fjársvik. Hann krafðist rannsóknar á ætluðum svikum forsvarsmanna Mótorskipa hf., en hann taldi sig hafa verið beittan blekkingum og svikum í sambandi við viðskiptin við þá. Hann taldi stefndu hafa haft að skálkaskjólí eignalaust hlutafélag til að komast hjá því að standa ábyrgir fyrir greiðslu viðskiptaskuldar við Bilex. Er hann lagði fram þessa kæru, var mál nr. 138/1987: Ákærvaldið gegn Jóhanni Heinrich Scheither og Páli Kristni Stefánssyni, til meðferðar fyrir sakadómi Reykjavíkur, þar sem þeim var gefið að sök að hafa brotið með stórfelldum hætti tollalög, almenn hegningarlög og lög um söluskatt. Stefnandi hafi þá tekið ákvörðun um að bíða niðurstöðu sakadóms Reykjavíkur og höfða eigi sjálfstætt mál, fyrr en niðurstaða í því máli lægi fyrir. Dómur í því máli hafi verið kveðinn upp 20. 2. 1987, þar sem stefndu voru sakfelldir fyrir skjalafals o. fl.

Í endurríti sakadóms Reykjavíkur komi fram, að á árinu 1981 hafi enginn rekstur verið í fyrirtækinu Mótorskipum hf. Stefndi Jóhann hafi þá öðlast yfirráð yfir félaginu og þeir Páll þá hafið innflutning á bílum. Stefndi Páll hafi tekið sæti í stjórn félagsins 1983, en eftir 1981 hafi engir stjórnarfundir verið haldnir í félaginu.

Mótorskip hf. hafi verið tekin til gjaldprotaskipta í Reykjavík 7. 12. 1987. Skiptum hafi lokið í júní 1989 og búið reynst eignalaust.

Í greinargerð stefnda Jóhanns eru viðskiptunum við Bilex og aðdraganda þeirra gerð skil. Þar segir m. a., að þeir Jürgen Krahe og stefndi hafi þekkt, frá því að Jürgen starfaði hér á landi á áttunda áratugnum. Fundum þeirra hafi síðan borið saman á árinu 1981, og hafi þá borist í tal, hvort ekki væri möguleiki á því, að Jürgen gæti haft meðalgöngu um að útvega nýjar og/eða notaðar bifreiðar frá Evrópu við hagstæðu verði. Jürgen hafi tekið þessu vel, og hafi hann tilkynnt stefnda skömmu síðar, að hann hefði fundið ársgamlan Chevrolet-bíl hjá Auto-Becher, umboðsmanni General Motors í Þýskalandi. Bíll þessi hefði síðan verið sendur til landsins og reynst vera hinn ákjósanlegasti, vel útbúinn og á hagstæðu verði. Bíllinn hefði verið fluttur inn á vegum Mótorskipa hf., en það félag hafði verið stofnað á árinu 1966 í þeim tilgangi að sjá um afgreiðslu bíla-skipa, sem hingað komu á árunum 1966-1970. Starfsemi félagsins hófst hins vegar aldrei í raun og veru, og þar sem stefndi hafi verið einn af stofnendum þess, hafi verið auðsótt mál að blása lífi í félagið með þessum hætti. Umrædd bifreið var í vörslu Hafskipa hf. fram í ágúst 1981, er stefndi Páll, skólafélagi og vinur stefnda, hafði samband við hann og lýsti áhuga sínum á að kaupa bifreiðina. Það gerði hann, og spurði hann stefnda Jóhann jafnframt að því, hvort ekki væri mögulegt að fá fleiri slíkar bifreiðar fluttar inn, því að auðvelt væri að selja þær. Var þá haft samband við Jürgen, og hafði hann síðan aftur samband við stefnda Jóhann og kvað

til vera 10-15 slíkar bifreiðar. Þrátt fyrir takmarkaðan áhuga Mótorskipa hf. á því að kaupa svo margar bifreiðar, hafi Jürgen sent þær til landsins, og hafi stefndu talið, að um væri að ræða sams konar bifreiðar og þá, er stefndi Páll hafði keypt. Svo hafi hins vegar ekki reynst vera, og hafi komið í ljós, að útfærsla þeirra var alls ekki hin sama, og hafi þær litið mun verr út, enda staðið í eitt ár eða lengur á opnu svæði skammt frá Düsseldorf.

Þá hafi Jürgen Krahe farið fram á, að opnuð yrði bankaábyrgð fyrir bifreiðum þessum, og hafi þá orðið úr, að hann hafi útvegað veð í fasteign sinni að Sunnuflöt 42 í Garðabæ, til þess að hægt væri að opna ábyrgð, að fjárhæð DEM 125.000, til tryggingar viðskiptum Mótorskipa hf. við Bilex. Viðskiptin með amerísku bifreiðarnar hafi reynst illa og tap orðið af þeim. Vorið 1982 hafi verið brugðið á það ráð að hefja innflutning á japönskum bifreiðum fyrir milligöngu Bilex. Mótorskip hf. hafi síðan gert samkomulag við bílasölu um að annast sölu bifreiðanna, en fljótlega hafi komið í ljós, að innkaupsverð bifreiðanna var of hátt miðað við ástand þeirra. Hafi það verið fært í tal við Jürgen Krahe og hann fallist á, að Bilex hefði reikninga vegna bifreiðanna lægri en raunin var, þannig, að Mótorskip hf. greiddu lægri tolla af þeim, og þar af leiðandi hafi útsöluverð þeirra lækkað.

Þannig hafi skuld Mótorskipa hf. myndast við Bilex. Jürgen Krahe hafi hins vegar rift þessu samkomulagi fyrri hluta árs 1983 vegna samsafnaðrar skuldar Mótorskipa hf., og hafi forsvarsmenn þeirra þá gripið til þess ráðs að útbúa sjálfir reikninga frá Bilex, og hafi Bilex hins vegar haldið áfram að senda bifreiðar til Íslands.

Í greinargerð stefnda Páls er atvikum lýst mjög á sömu lund og nú hefur verið rakið. Þar kemur fram, að stefndi Jóhann hafi framvísað röngum reikningum við tollyfirvöld og haldið áfram að láta útbúa reikninga með lægri fjárhæðum en reikningar Bilex hljóðuðu á. Hann hafi m. a. falsað undirskrift Jürgens á þessa reikninga. Stefndi Páll hafi hins vegar ekki verið með í ráðum um þær rangfærslur og falsanir. Hann hafi hins vegar fengið vitneskju um, að vörureikningar frá Bilex væru rangir, í október eða nóvember 1983, og um svipað leyti hafi hann komist á snoðir um, að eitt-hvað væri um, að stefndi Jóhann framvísaði fölsuðum vörureikningum við tollafgreiðslu bifreiða. Í refsímáli á hendur honum og Jóhanni hafi hins vegar ekki þótt sýnt fram á, að hann hefði átt þátt í að framvísa fölsuðum eða röngum vörureikningum og aðflutningsskýrslum né að fá bifreiðar tollafgreiddar samkvæmt þeim nema í þremur tilvikum.

Í endurriti dóms sakadóms Reykjavíkur 20. febrúar 1987 í máli því, er ákærvaldið höfðaði á hendur stefndu vegna ætlaðra brota þeirra í sambandi við bifreiðainnflutninginn frá Bilex, er málsatvikum ýtarlega lýst. Þar

kemur fram, að á tímabilinu frá maí 1982 hafi bifreiðainnflutningur Mótorskipa hf. frá Bilex verið að andvirði DEM 1.507.155 miðað við rétta vörureikninga, en við tollyfirvöld hafi hins vegar verið framvísað röngum eða fölsuðum reikningum, þar sem innkaupsverð bifreiðanna fyrir sama tímabil hafi numið DEM 986.669. Mismunur réttra og rangra vörureikninga hafi því numið DEM 520.486. Af þessum sökum hafi vangreidd aðflutningsgjöld Mótorskipa hf. fyrir þetta tímabil numið 5.024.234 kr. Aðila greinir ekki á um, að þetta hafi valdið því fyrst og fremst, að hin háa viðskiptaskuld myndaðist gagnvart stefnanda, Bilex. Í ákæru og niðurstöðu sakadóms Reykjavíkur er skírskotað til þess, að Jürgen Krahe hafi sjálfur sent Mótorskipum hf. lægri reikninga en rétt innkaupsverð átti að vera varðandi fyrstu 35 tollafgreiðslurnar, en að stefndi Jóhann hafi hins vegar falsað vörureikninga vegna tollafgreiðslna nr. 36-120 á reikningsform, sem hann hafi látið prenta hér á landi eftir reikningum stefnanda, með því að útfylla allt meginmál reikninganna eftir hinum réttu reikningum nema með lægri fjárhæðum og á flesta reikningana jafnframt falsað nafnritun Jürgens Krahe, forstjóra Bilex. Jóhann hafi síðan sótt, í blekkingarskyni, um gjald-eyrisyfirfærslu á grundvelli hinna röngu reikninga og fengið þá þannig greiðslustimplaða í banka. Í niðurstöðu sakadóms Reykjavíkur var stefndi Jóhann reyndar sýknaður af því að hafa falsað undirskrift Jürgens Krahe á vörureikninga nr. 36-38, þar sem talið var, að hann hefði haft heimild Jürgens til að rita nafn hans undir þessa vörureikninga.

Af ákæruvaldsins hálfu svo og í niðurstöðu sakadóms er á því byggt, að Jürgen Krahe hafi sjálfur útbúið hina röngu reikninga skv. tollafgreiðslum nr. 1-35. Styðst það við framburð stefndu og rannsókn RLR. Jürgen Krahe gaf skýrslu hjá RLR við frumrannsókn sakadómsmálsins, en hins vegar hefur verið upplýst, að hann gaf ekki skýrslu við meðferð málsins fyrir sakadómi. Hann hefur í skýrslum sínum við aðalmeðferð þessa máls þvertekið fyrir að hafa útbúið lægri vörureikninga vegna bifreiðainnflutningsins eða að hafa ljáð máls á slíku. Verður það síðar rakið nánar, sem eftir honum er haft um þetta atriði. Í dómi sakadóms Reykjavíkur kemur fram, að þrátt fyrir framvísun rangra vörureikninga, sem sýndu lægra innkaupsverð en rétt var, hafi tap orðið á þessum viðskiptum.

Í dómskýrslu sinni rakti Jürgen Krahe aðdraganda viðskiptanna með bifreiðarnar, sem hófust með innflutningi amerískra bifreiða. Hann kveður innflutning japanskra bifreiða hafa hafist í mars 1982, og hafi svo um samist, að hann sendi 30 bifreiðar til Íslands af gerðinni Toyota í mars og apríl 1982. Hann kvaðst hafa tilkynnt stefnda Jóhanni það í maí 1982, að lán, sem hann hefði tekið í þýskum banka vegna þessara viðskipta, væri nú komið í DEM 330.000. Eftir þetta hefði verið samið um innflutning á talsvert fleiri bifreiðum allt til ársins 1985. Hann kvaðst oft hafa bent stefnda

Jóhanni á það á þessum árum, hvað skuld hans væri komin í, og hefði hann ávallt verið fullvissaður um, að staðið yrði í skilum. Stefndi Jóhann hefði fullvissað sig um þetta með þeim orðum, að hann væri „Hansakaupmaður“, en það orð tákni í þýskri málnotkun manns, sem megi treysta í viðskiptum. Hann kvað bankaábyrgðina, sem var í gangi á þessum tíma, hafa verið stílaða á stefnda Jóhann, og hefði hann ávallt staðið í þeirri trú, að viðskiptin væru milli sín og stefnda Jóhanns persónulega, en ekki við Mótorskip hf.

Hann kvað það hafa verið fært í tal við sig að útbúa reikninga fyrir bifreiðunum með of lágum fjárhæðum, og hefði hann þá stungið upp á því, að vextir og frakt yrðu ekki tilgreind í reikningunum. Hann kvaðst hafa furðað sig á því, hvernig greiðslur bárust inn vegna viðskiptanna, og hefðu þær virst vera innborganir. Hann kvaðst hafa litið svo á, að Mótorskip hf. væru eins konar söluaðili vegna bifreiðanna á Íslandi, en að viðskiptin væru annars persónuleg við stefnda Jóhann. Hann kvað síðustu fjórar bifreiðarnar hafa verið sendar til Íslands 17. janúar 1985. Hann kvaðst aldrei hafa verið spurður um það við rannsókn sakadómsmálsins á hendur stefndu, hvort hann eða aðrir á vegum Bilex hefðu útbúið of lága vörureikninga, og furði hann sig þess vegna á því, að fullyrt skuli vera í niðurstöðu sakadóms Reykjavíkur í umræddu máli, að svo hafi verið varðandi fyrstu 35 sendingarnar á bifreiðum. Hann kvaðst hvorki sjálfur hafa útbúið of lága reikninga né fólk á sínum vegum. Hann kvað vörureikninga hafa verið skráða á nafn Mótorskipa hf. að ósk stefnda Jóhanns. Hann kvaðst hafa skrifað stefnda Jóhanni og rætt við hann í síma og bent honum á, hvað skuldin við Bilex væri orðin há, og beðið hann að hafa snör handtök við að koma skuldinni niður, þar sem hann myndi ella lenda í viðskiptastöðvun hjá viðskiptabanka sínum. Hann kvaðst hafa verið of auðtrúa eða heimskur til að láta sér detta í hug, að stefndi Jóhann stæði í því að lækka reikninga Bilex, enda hefði hann talið Jóhann heiðvirðan „Hansakaupmann“. Hann kvað ástæðuna til þess, að Páli Kristni væri stefnt í máli þessu, þá, að Páll Kristinn hefði verið einn þeirra, sem fengið hefðu bifreiðar hjá sér eða komið við sögu í viðskiptunum. Páll hefði sannanlega einnig fíktað við reikningana og verið dæmdur í fjársektir fyrir framkomu sína. Þá hefði sér skilist, að stefndi Páll hefði haft tekjur sínar af þessum viðskiptum, þar sem sér hefði skilist, að Páll væri með í viðskiptunum.

Hann kvaðst álíta, að fyrirtækið Mótorskip hf. hefði ekki verið neitt, sem hönd væri á festandi. Sitt bókhald væri þannig, að hægt væri að fara ofan í það og rannsaka það eftir á, og þar sé því eitthvað, sem hægt sé að nota. Mótorskip hf. hafi hins vegar ekki verið fyrirtæki, að minnsta kosti ekki að rekstri til, í sambandi við bókhald og þess háttar, svo að

hægt væri að henda á því reiður. Þetta hafi bara verið nafn á samstarfi stefndu.

Stefndi Jóhann Heinrich skýrir svo frá fyrir dóminum, að viðskipti þeirra Jürgens Krahe hafi í fyrstu verið persónulegs eðlis, en eftir að þau hafi verið komin í gang, hafi þau algerlega farið fram á vegum Mótorskipa hf. Allir reikningar, farmbréf og önnur skjöl hafi verið stíluð á Mótorskip hf., og hafi ætlunin aldrei verið önnur en það félag væri aðili að viðskiptunum. Hann kveður Bilex hafa farið fram á bankaábyrgð eftir fyrstu 15 eða 18 bílana, og þar sem félagið hafi verið eignalaust og hafði lítið starfað, hafi ekki verið um annað að ræða en persónulega ábyrgð sína. Hann kvað Bilex hafa útbúið of lága reikninga varðandi tollafgreiðslur nr. 1-35 skv. ákæru í sakadómsmálinu. Hann kvað fjárhagsstöðu Mótorskipa hf. hafa farið hríðversnandi frá ársbyrjun 1982, en þó hafi ekki verið talin ástæða til að óska eftir því, að félagið yrði tekið til gjaldþrotaskipta, þar sem kannski hafi verið búist við því, að þetta myndi eitthvað lagast. Hann kveður það flokkast undir vanrækslu, að hann haldi, að ekki voru gerðir ársreikningar eftir 1982. Þeir hafi verið með öll gögn og verið að vinna í þessu, hann, Páll og endurskoðandinn, en það hafi aldrei gengið lengra. Komið hafi í ljós, að dæmið gekk ekki upp. Rekstrinum hafi þó verið haldið áfram, og ekki hafi verið komið að uppgjöri fyrir árið 1984, er rekstrinum var hætt.

Hann kvað það hafa verið ákveðið að tillögu endurskoðanda félagsins, þegar starfsemi þess hófst að nýju, að hækka hlutafé þess í 30.000 kr. í samræmi við ný lög um hlutafélög. Aldrei hafi hins vegar verið gengið formlega frá því, og hafi hlutafjárukningin aldrei verið greidd. Þá kvað hann samþykktum félagsins ekki hafa verið breytt, er það tók til starfa að nýju, að því er tilgang félagsins varðaði. Hann kvað aðalfundi ekki hafa verið haldna árlega í félaginu, en á aukaadalfundi þess 1983 hefði hins vegar verið kosin ný stjórn í því. Hann kvað greiðslur til Bilex stundum hafa verið greiddar af persónulegum reikningi sínum í Handelsbank í Lübeck í Þýskalandi. Það hefði gerst, þegar skuldin við Bilex var orðin há og bjarga þurfti málunum. Hann kvað skuldarinnar við Bilex ekki hafa verið getið í ársreikningum félagsins, einfaldlega af þeirri ástæðu, að hún hefði myndast vegna tvöfalds bókhalds og henni því verið haldið fyrir utan hið venjulega bókhald, sem fært hefði verið samkvæmt tollskýrslum, þar sem lægri tölur hefðu komið fram. Hann kvað bifreiðar þær, sem fluttar voru inn, hafa verið illa farnar, og hefði þurft að kosta miklu til við að gera þær söluhæfar. Þeir hefðu lent í miklum ábyrgðum, en bifreiðarnar verið seldar með nokkurs konar ábyrgð á viðgerðum og slíku. Til þess að losna við þessa bíla, sem ekki hefði gengið allt of vel að selja, hefðu þeir orðið að taka gamla bíla upp í kaupverðið og allur gangur verið á því að losna við

þá aftur. Mikið hefði verið lánað í þessum bílum og mikil vanhöld orðið í innheimtu vegna þeirra. Engu að síður hefði rekstri verið haldið áfram, og eins og oftast hefði kannski verið beðið eftir því, að betri tíð kæmi og þetta myndi rétta sig af.

Stefndi Páll Kristinn skýrir svo frá í dómskýrslu sinni, að aðalstarf sitt fyrir Mótorskip hf. hafi verið að koma víxlum og viðskiptaskjölum í gegnum hið þrönga bankakerfi á Íslandi, svo að hægt væri að leysa bifreiðar úr tolli. Hann kvaðst hafa starfað við þetta á vegum Mótorskipa hf. og með velferð þess félags í huga. Það hafi því verið Mótorskip hf., sem stóðu að þessum viðskiptum við Bilex. Hann kvað skýringu þess, að ársreikningar voru ekki gerðir fyrir árin 1983-1985, þá, að erfitt hefði verið að koma reikningum saman. Inn í þetta hefðu þvælst reikningar, sem komið hefðu tvöfaldir að utan, og reikningar, sem hefðu verið búnir til tvöfaldir hér heima, svo að mjög erfitt hefði verið að koma þessu saman í bókhaldi. Það hefði þó verið í vinnslu og búið að koma því heim og saman hjá endurskoðanda, en það bara ekki tekist, þar sem því hefði ekki verið gefinn nægur tími. Hann kvað Bilex hafa sent of lága reikninga í fyrstu, og minntist þess, að það hefði komið fram í rannsókn tæknideildar RLR, þegar letur reikninga, sem breytt hafði verið, var borið saman við reikninga frá Bilex. Hann kvaðst ekki hafa þegið laun hjá Mótorskipum hf., en fengið útlagðan kostnað greiddan. Hann kvaðst hafa orðið að ganga persónulega í ábyrgð fyrir Mótorskip hf. í nokkrum tilvikum vegna kröfu viðsemjenda félagsins um frekari ábyrgðir heldur en félagsins eins. Hann kvað reksturinn hafa verið erfiðan og þrátt fyrir niðurfærslu reikninga, eins og upplýst sé, hefði tap orðið á þessum viðskiptum.

Í skýrslu, sem tekin var af Jürgen Krahe hjá RLR við frumrannsókn sakadómsmálsins og lögð var fram eftir endurupptöku málsins, var hann spurður, hvort hann hefði ekki gert sér grein fyrir því, hvernig skuldin við Bilex væri til komin. Hann svaraði því til, að hann hefði ekki gert sér grein fyrir því, hvernig þetta hefði gengið til á Íslandi. Jóhann hefði tjáð sér, að hann hefði orðið að lána í bílunum bæði með víxlum og skuldabréfum, og væri það ástæðan til, að hann hefði ekki greitt sér andvirði þeirra að fullu. Hann kvaðst hins vegar ekki hafa gert sér grein fyrir því, að ekki ætti að vera hægt að fá bílana afhenta án þess að vera búinn að greiða vörureikninginn að fullu. Það hefði hann ekki vitað, fyrr en hann hefði komið til Íslands að kanna þessi mál. Hann kvaðst ekki heldur hafa vitað, að Jóhann hefði falsað reikninga frá Bilex, fyrr en maður frá Interpol hefði komið til sín vegna málsins. Hann kvaðst hafa tjáð Jóhanni, að hann gæti ekki breytt reikningum um verð bílanna, þar sem hann yrði að framvísa réttum reikningum vegna endurgreiðslu á söluskatti í Þýskalandi.

Af hálfu stefnda Jóhanns var lögð fram í rekstri málsins skjalaskrá RLR

um rannsókn á ætluðum brotum stefndu í áður nefndu sakadómsmáli svo og skýrsla tæknideildar RLR, þar sem gerð var rannsókn á stafaeinkennum rangra vörureikninga Bilex á árinu 1982 samanborið við vörureikning, sem sannanlega hefði verið gerður af fyrirtækinu Bilex. Um var að ræða vörureikninga, dagsetta 20. 11. 1983, 5. 5. 1982 og 6. 10. 1981, og innheimtuyfirlit vegna 29 bifreiða, dagsett 16. 5. 1982.

Niðurstaða tæknideildar RLR var sú, að öll fjögur skjölin væru rituð með sömu ritvél. Í skýrslutöku hjá RLR var Jürgen Krahe spurður um þessi skjöl, og kannaðist hann þá við að hafa útbúið tvo þessara vörureikninga, dagsetta 6. 10. 1981 og 20. 11. 1983, og að þeir væru réttir. Hin tvö skjölin taldi hann vera með falsaðri undirskrift annars vegar, og hitt kannaðist hann ekki við, þar sem undirskrift vantaði.

Í málflytningi mótmælti lögmaður stefnanda þessum rannsóknargögnum sem óstaðfestum og þýðingarlausum.

Í fram lögðum efnahags- og rekstrarreikningum Mótorskipa hf. fyrir árin 1981 og 1982 kemur fram, að í árslok 1982 er eiginfjárstaða fyrirtækisins neikvæð um 312.309 kr., en tap varð á rekstri félagsins, sem nam 400.952 kr. á árinu 1982.

Eins og áður er rakið, bera reikningarnir ekki með sér skuldastöðuna við Bilex, að því er varðar muninn á röngum og réttum vörureikningum.

### III.

Af hálfu stefnanda eru dómkröfur á því reistar í fyrsta lagi, að stefndu beri persónulega ábyrgð á skuldbindingum sínum. Stefnandi telji, að til viðskiptanna hafi upphaflega verið stofnað milli Bilex og stefnda Jóhanns, og það, að stefndi Jóhann hafi hagnýtt sér hlutafélagið Mótorskip hf., breyti í engu eðli þeirra viðskipta, þar sem báðir beri persónulega ábyrgð á viðskiptaskuldinni. Þessu til stuðnings sé á það bent, að stefndu hafi rekið Mótorskip hf. algerlega eins og einkafyrirtæki, ekki gert neinn greinarmun á því, hvort um fjárreiður hlutafélagsins eða þeirra eigin fjárreiður væri að ræða. Mótorskip hf. hafi hvorki átt fasteignir né lausafé. Stefnandi Jóhann hafi lagt fram persónulegar tryggingar fyrir viðskiptunum, eins og sjá megi á út gefnum bankaábyrgðum Landsbanka Íslands, þar sem bankaábyrgðin sé gefin út í því skyni að tryggja, að viðskipti stefnda Jóhanns og innflutningur á bifreiðum fari ekki í vanskil. Í því sambandi sé vísað til bankaábyrgðar Landsbanka Íslands, dags. 13. 6. 1983. Þá mótmælti stefnandi harðlega þeirri ályktun sakadóms Reykjavíkur, að stefndu hefðu beðið tap af viðskiptunum við Bilex. Ekkert liggi fyrir um það, á hvaða verði stefndu seldu bifreiðarnar, heldur einvörðungu innflutningsskýrslur og ályktun um greiðslu söluskatts út frá þeim innflutningsskýrslum. Þessi ályktun án rökstuðnings sé því gjörsamlega órökstudd og ómarktæk. Stefnandi telji



stefndu á hinn bóginn hafa haft verulegan ávinning af viðskiptunum. Fyrir liggja, að skuld stefndu við stefnanda sé veruleg svo og vanskil á greiðslu opinberra gjalda af innflutningi bifreiðanna.

Kröfur stefnanda á stefndu in solidum séu reistar á framangreindum rökum, og telji stefnandi ljóst, að hlutafélagið Mótorskip hf. hafi einungis verið pappírskyrtæki. Ákvæði hlutafélagalaga um skyldur og réttindi hafi verið gróflega brotin og virt að vettugi, og sama sé að segja um ákvæði bókhalds- og skattalaga. Allt bendi þetta ótvírætt til þess, að stefndu hafi stundað viðskipti þessi persónulega með Mótorskip hf. sem skálkaskjól.

Lög nr. 32/1978 séu reist á þeirri grundvallarreglu, að enginn félagsmanna beri persónulega ábyrgð á heildarskuldum félagsins, sbr. 2. mgr. 1. gr. laganna. Þar sé að ræða um frávík frá þeirri grundvallarreglu, að allir menn beri persónulega ábyrgð á eigin skuldbindingum. En til þess að félagsmenn hlutafélaga njóti þessarar sérstöku verndar, sem löggin kveða á um, verði þeir að gæta þess, að stofnun félagsins og starfsemi sé í samræmi við ákvæði laganna.

Eins og fram komi í endurriti sakadóms Reykjavíkur, hafi Mótorskip hf. verið stofnuð árið 1966. Stefndi Jóhann hafi verið einn stofnenda, og hafi hann þá verið kosinn í stjórn félagsins og ráðinn framkvæmdastjóri þess. Enginn rekstur hafi hins vegar farið fram fyrr en árið 1981. Stefndi Jóhann hafi lýst yfir því í sakadómi, að á því ári hafi hann fengið vilyrði annarra hluthafa fyrir því, að hann mætti reka félagið eingöngu á eigin vegum. Engir sérstakir stjórnarfundir hafi verið haldnir frá árinu 1981, ársreikningar hafi aldrei verið lagðir fram á þessu tímabili né önnur gögn, sem skylt sé að leggja fram samkvæmt hlutafélagalögum. Ákvæði hlutafélagalaga hafi því verið þverbrotin, að því er starfsemi félagsins varði.

Þá séu dómkröfur stefnanda í öðru lagi reistar á skaðabótasjónarmiðum. Þá kröfugerð reisi stefnandi annars vegar á 1. mgr. 264. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, og sé í því sambandi vísað til dóms sakadóms Reykjavíkur frá 20. febrúar 1987, þar sem stefndu voru m. a. dæmdir fyrir brot á 155. gr. alm. hgl. fyrir þau viðskipti, er málshöfðun þessi snýst um.

Þá reisi stefnandi kröfugerð sína einnig á ákvæði 1. mgr. 132. gr. hlutafélagalaga og almennum reglum skaðabótaréttarins. Eins og fram hafi komið, hafi ákvæði hlutafélagalaga verið þverbrotin. Hlutafélagið hafi verið eignalaust á því tímabili, er viðskipti fóru fram, og hafi það verið tekið til gjaldþrotaskipta í desember 1987. Skiptum hafi lokið árið 1989, og hafi ekkert fengist upp í lýstar kröfur.

Auk þess reisi stefnandi kröfugerð sína á fram lögðum viðskiptamanna-reikningi, dómi sakadóms Reykjavíkur og almennum reglum kröfu- og samningsréttar.

Í munnlegum málflutningi var þeirri staðhæfingu stefndu svo og því, sem

fram kæmi í endurríti sakadómsmálsins, að stefnandi hefði sent of lága vörureikninga til landsins, mótmælt af hálfu stefnanda. Stefndu hefðu að vísu farið þess á leit við stefnanda, en hann þvertekið fyrir það. Stefnandi hefði því undrast mjög staðhæfingu í þessa veru í dómi sakadóms Reykjavíkur.

## IV.

Af hálfu stefnda Jóhanns er sýknukrafa aðallega reist á þeirri málsástæðu, að hann sé eigi lögformlega réttur aðili í máli þessu. Á grundvelli 45. gr. laga nr. 85/1936 krefjist hann því sýknu vegna aðildarskorts.

Eins og skýrt komi fram í gögnum málsins, hafi öll bifreiðaviðskipti, sem mál þetta sé sprottið af, farið fram milli Bilex og Mótorskipa hf. M. ö. o. hafi það verið lögformlegt hlutafélag, Mótorskip hf., sem var aðili að viðskiptum þessum, en ekki stefndi. Því sé sérstaklega mótmælt, að stefndi Jóhann geti borið persónulega ábyrgð á þeim viðskiptum, sem hlutafélagið átti við stefnanda.

Stefnanda hafi verið fullkunnugt um það, strax frá því að fyrsta bifreiðin var flutt til landsins, að það var hlutafélagið Mótorskip, sem átti aðild að viðskiptunum og var kaupandi allra bifreiðanna. Þá hafi stefnanda verið fullkunnugt um það frá upphafi, að Mótorskip hf. voru ekki skráð fyrir fasteignum.

Því til stuðnings, að viðskiptin hafi verið við Mótorskip hf., en ekki stefnda persónulega, vísar stefndi til tveggja bréfa lögmanns stefnanda svo og til kæru stefnanda til RLR. Þar er talað um kröfu stefnanda á hendur félaginu, skuld Mótorskipa hf. við stefnanda, að viðskiptin hafi falist í því, að Mótorskip hf. keyptu bifreiðar af Bilex/Krahe og að vegna greiðsluferfiðleika Mótorskipa hf. hafi hann (Krahe) fallist á að líða Mótorskipum hf. að skulda allverulegar fjárhæðir.

Þá hafi sú staðreynd, að stefnanda var um það kunnugt, að Mótorskip hf. áttu ekki fasteignir, verið ástæða þess, að stefnandi óskaði eftir bankaábyrgð fyrir viðskiptum Mótorskipa hf. við sig. En eins og fram komi í málskjöllum, hafi stefndi Jóhann lagt persónulega fram bankaábyrgð, að fjárhæð DEM 125.000, til tryggingar viðskiptum Mótorskipa hf. og stefnanda.

Þá sé þeim málsástæðum stefnanda mótmælt, að stefndi beri persónulega ábyrgð, vegna þess að félagið hafi komið fram í viðskiptum sem einkafyrirtæki, að það hafi verið rekið sem einkafyrirtæki eða á þeim grundvelli, að stefndi hafi lagt félaginu til persónulegar tryggingar, og því sé félagið pappírsvyrirtæki.

Félagið hafi verið lögformlega stofnað. Ársreikningar hafi verið samdir fyrir árin 1981 og 1982 og skattframtölum skilað fyrir 1982 og 1983. Gerð

ársreikninga og skattframtöl félagsins hafi verið í höndum löggilts endurskoðanda.

Þá sé ekki á það fallist, að vanræksla í því að halda stjórnarfundum eða hluthafafundum, leiði til þess, að lögformlegt hlutafélag breytist í félag með ótakmarkaðri ábyrgð tveggja stjórnarmanna, og því síður, að eignaleyfi félags kunnist að hafa slík áhrif.

Þá sé því með öllu neitað, að stefndu hafi í störfum sínum sem forsvarsmenn hlutafélagsins í samskiptum við stefnanda hagað sér á þann veg, að þeir kunnist að hafa bakað sér skaðabótaábyrgð skv. gildandi reglum íslensks skaðabótaréttar, þ. e. orðið persónulega ábyrgir fyrir skuldum hlutafélagsins, sem þeir veittu forstöðu. Í því sambandi megi benda á svarbréf ríkissaksóknara við kærubréfi stefnanda, en þar segir m. a.: „að stefnandi hafi borið vitni í máli ákærvaldsins gegn stefndu án þess að hafa þá uppi meiningar um fjársvik. Eigi sé unnt að verða við beiðni kæranda um opinbera rannsókn, þar sem skuldastaða kærðu, ein út af fyrir sig, við firma kæranda geti eigi orðið grundvöllur opinberrar rannsóknar“.

Þá hafi stefnandi eigi haft uppi fjárkröfur sínar á hendur stefndu í máli ákærvaldsins gegn þeim.

Í upphafi hafi stefnandi sjálfur sent lægri vörureikninga vegna þeirra bifreiða, er hann seldi Mótorskipum hf., og hafi hann því í raun verið hlutdeildarmaður í þeim brotum, sem stefndu voru ákærðir fyrir.

Þá hafi stefnandi verið kunnugur greiðsluferfiðleikum Mótorskipa hf., en þrátt fyrir það hafi hann haldið áfram að afgreiða bifreiðar til Mótorskipa hf., oft fleiri bifreiðar en pantaðar höfðu verið. Í raun hafi stefnandi verið í sjálfsveld sett að afgreiða bifreiðar til Mótorskipa hf. innan þeirrar bankaábyrgðar, sem sett hafði verið.

Þá hafi stefndu ekki beitt blekkingum gagnvart stefnanda í viðskiptunum við hann.

Þá komi fram í dómi sakadóms Reykjavíkur, að stefndu hafi tapað umtalsverðum fjárhæðum vegna þessara viðskipta.

Með hliðsjón af öllu þessu verði því eigi með haldbærum rökum séð, að stefndi hafi verið eða geti orðið persónulega bótaskyldur gagnvart stefnanda vegna rekstrar Mótorskipa hf.

## V.

Sýknukrafa stefnda Páls er í fyrsta lagi á því reist, að öll viðskipti stefnanda og Mótorskipa hf., að því er það félag varði, hafi verið í nafni hlutafélagsins og á þess ábyrgð. Stefnandi beri því sönnunarbyrði fyrir því, að stefndi Páll beri persónulega ábyrgð á þeim skuldum, sem Mótorskip hf. kunnist að hafa stofnað í viðskiptum sínum við stefnanda. Í því sambandi sé athygli vakin á því, að allir vörureikningar

frá stefnanda séu á nafn Mótorskipa hf., og komi nafn stefnda Páls þar hvergi nærri.

Í öðru lagi sé sýknukrafa stefnda reist á þeim sjónarmiðum, að Mótorskip hf. hafi verið lögformlegt hlutafélag, meðan á viðskiptum þess og stefnanda stóð, og skipti engu máli í þessu sambandi, hvort stjórnarfundir eða hluthafafundir hafi verið haldnir eða ekki haldnir á tímabilinu. Af gögnum málsins sé ljóst, að ársreikningur var saminn fyrir félagið vegna árána 1981 og 1982 og skattframtölum skilað fyrir árin 1982 og 1983. Það hafi verið í höndum löggilts endurskoðanda. Þá skipti það engu máli í þessu sambandi, þótt Mótorskip hf. hafi átt óverulegar eignir, enda hafi stefnandi átt greiðan aðgang að öllum upplýsingum, er vörðuðu eignastöðu félagsins og skráningu þess hér á landi.

Í þriðja lagi sé sýknukrafa stefnda reist á sjónarmiðum um fyrningu, og sé því haldið fram, að hafi persónuleg fjárfkrafa stofnast á hendur stefnda, þá sé hún fyrnd.

Því sé harðlega mótmælt, að stefndi hafi orðið eða sé bótaskyldur gagnvart stefnanda vegna rekstrar Mótorskipa hf. Í því sambandi verði að hafa í huga það, sem áður sagði, að viðskipti stefnanda voru eingöngu við hlutafélagið Mótorskip og að stefnandi var grandsamur, a. m. k. að hluta af því tímabili, er viðskipti aðila stóðu, um það, hvernig að greiðslu aðflutningsgjalda var staðið hér á landi. Þá sé ljóst, að stefndi beið umtalsvert fjárhagslegt tjón vegna rekstrar Mótorskipa hf., eins og rakið er í endurríti dóms sakadóms Reykjavíkur.

Sýknukröfu sína reisir stefndi á ákvæðum 1. tl. 3. gr. laga nr. 13/1905 og skaðabótareglum.

## VI.

Gegn mótmælum stefndu og í ljósi þess, að flest fram lögð gögn um umrædd viðskipti benda til þess, að viðskiptin hafi verið milli stefnanda og Mótorskipa hf., þykir stefnandi ekki hafa fært á það sönnur, að viðskiptin hafi verið við stefndu persónulega.

Þótt stefndi Jóhann hafi gengið í persónulega ábyrgð fyrir viðskiptunum með því að heimila veðsetningu fasteignar sinnar fyrir bankaábyrgð stefnanda til handa, verður eigi af því dregin sú ályktun, að viðskiptin hafi verið við hann persónulega.

Hið sama má segja um þau tilvik, er greiðslur bárust stefnanda af persónulegum reikningum stefnda Jóhanns í Þýskalandi.

Þá verða viðskiptin eigi heldur talin hafa verið á persónulegum grundvelli, þótt Mótorskip hf. hafi verið eignalítið félag og eigi skráð fyrir fasteignum.

Þótt misbrestur hafi orðið á því af hálfu forsvarsmanna Mótorskipa hf.

að framfylgja ýmsum ákvæðum hlutafélagalaga og samþykka félagsins, svo sem með því að halda ekki aðalfund og formlega stjórnarfund og ganga ekki formlega frá hlutafjáraukningu, verður sú vanræksla ekki talin leiða til þess, að stefndu sem stjórnarmenn teljist bera persónulega ábyrgð á skuldbindingum félagsins.

Mótorskip hf. voru lögformlega stofnað félag og því hlutafélag í skilningi hlutafélagalaga. Starfsemi félagsins lá að vísu niðri um árabíl, en eftir að það hóf starfsemi að nýju, var haldinn aukaaðalfundur í félaginu, þar sem því var kosin ný stjórn, og var það síðan tilkynnt Hlutafélagaskrá.

Ársreikningar voru gerðir fyrir félagið af löggiltum endurskoðanda fyrir árin 1981 og 1982, og hefur ekki verið sýnt fram á það af hálfu stefnanda, að hann hafi ekki átt þess kost að kynna sér þá reikninga.

Samkvæmt framanskráðu er það niðurstaða dómsins, að stefnanda hafi hvorki tekist að sýna fram á það, að viðskiptin hafi frá öndverðu verið persónulega við stefndu, né að stefndu teljist bera persónulega ábyrgð á skuldbindingum félagsins, vegna þess að hlutafélagalög og samþykktir félagsins hafi verið sniðgengin.

Samkvæmt þessu verða því kröfur stefnanda á hendur stefndu hvorki teknar til greina á þeirri forsendu, að viðskiptin hafi verið við þá persónulega, né á þeirri forsendu, að Mótorskip hf. hafi ekki fullnægt skilyrðum hlutafélagalaga um, hvað teljist hlutafélag, eða að ákvæði hlutafélagalaga hafi verið brotin.

Þá er kröfugerð stefnanda einnig reist á skaðabótasjónarmiðum, m. a. með vísan til 1. mgr. 264. gr. alm. hgl., og er í því sambandi vísað til áður nefnds dóms sakadóms Reykjavíkur.

Eins og fram kemur í dómi þessum, voru brot þau, sem þar var sakfelld fyrir, framin í því skyni að fá innfluttar bifreiðar tollafgreiddar með greiðslu lægri aðflutningsgjalda en réttmætt var og gefa upp vantalda sölu-skattsskylda veltu Mótorskipa hf. á umræddum árum.

Þótt þetta hafi leitt til þess, að bifreiðar frá stefnanda fengust tollafgreiddar, án þess að rétt kaupverð þeirra væri að fullu greitt, telst ósannað, að fyrir stefndu hafi vakað að blekkja stefnanda til að komast hjá því að greiða honum rétt verð bifreiðanna. Í því sambandi ber til þess að líta, að stefnanda var á hverjum tíma ljós skuldastaða Mótorskipa hf. við sig, en hann hélt viðskiptunum hins vegar áfram án þess að afla frekari trygginga en fyrir lágu.

Eins og fram kemur í tilvitnuðum dómi sakadóms Reykjavíkur, er þar á því reist í niðurstöðu, að stefnandi hafi sjálfur útbúið of lága reikninga varðandi fyrstu 35 tollafgreiðslurnar, sem málið fjallaði um. Það var fyrst við aðalmeðferð máls þess, er Jürgen Krahe gaf skýrslu, að því er að fullu neitað. Eins og atvikum máls þessa er háttað og m. a. með skírskotun til

fram lagðrar skýrslu tæknideildar RLR, þykir stefnanda með neitun sinni einni saman ekki hafa tekist að hnekkja málsatvikum greinds dóms saka-dóms Reykjavíkur, að því er þetta varðar.

Samkvæmt þessu þykja ekki skilyrði til að dæma stefndu skaðabóta-skylda á grundvelli framangreindra málsástæðna.

Þá þykir stefnanda ekki hafa tekist að færa sönnur fyrir skaðabótaskyldu stefndu á grundvelli 132. gr. hlutafélagalaga.

Þótt forsvarsmenn Mótorskipa hf. hafi sniðgengið mörg ákvæði hluta-félagalaga og samþykka félagsins, þ. á m. ákvæði um aðal- og stjórnar-fundi o. fl., þá hefur stefnandi ekki sýnt fram á, að sú vanræksla sé orsök þess tjóns, sem hann hefur beðið. Líta verður til þess í þessu sambandi, að stefnanda mátti vera ljóst, að Mótorskip hf. voru eignalítið félag. Þá mátti honum vera ljós neikvæð eiginfjárstaða félagsins, en ársreikningur félagsins fyrir árið 1982 sýndi, að svo var. Því hefur ekki verið haldið fram, að stefnandi hafi ekki átt þess kost að kynna sér ársreikninga félagsins fyrir árin 1981 og 1982. Ekki liggja frammi í málinu gögn eða upplýsingar, sem af megi ráða, hvenær hefði borið að óska eftir gjaldþrotaskiptum á félaginu.

Samkvæmt framanskráðu er niðurstaða dómsins sú, að sýkna ber stefndu af öllum dómkröfum stefnanda í máli þessu. Eftir atvikum þykir rétt að ákveða, að hver aðili beri sinn kostnað af máli þessu.

Finnbogi H. Alexandersson héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

#### D ó m s o r ð:

Stefndu, Jóhann Heinrich Scheither og Páll Kristinn Stefánsson, eiga að vera sýknir af öllum kröfum stefnanda, Bilex, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

105-B.