

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 18 juni 2012

Mål nr

T 2542-10

KLAGANDE

Bilgallerian Thomas Jönsson AB:s konkursbo, 556513-1108

Box 678

581 07 Linköping

Ombud: Advokaterna PS och DSL

MOTPART

Citroën Sverige Aktiebolag, 556048-9337

163 88 Spånga

Ombud: Advokat MW och jur.kand. SE

SAKEN

Fordran

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Svea hovrätts dom 2010-04-29 i mål T 1226-09

DOMSLUT

Högsta domstolen fastställer hovrättens domslut.

Bilgallerian Thomas Jönsson AB:s konkursbo ska ersätta Citroën Sverige Aktiebolag för rättegångskostnad i Högsta domstolen med 625 000 kr, avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för Högsta domstolens dom till dess betalning sker.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

Bilgallerian Thomas Jönsson AB:s konkursbo har yrkat att Högsta domstolen, med ändring av hovrättens dom, ska förplikta Citroën Sverige Aktiebolag att till konkursboet betala 5 409 798 kr jämte ränta på beloppet till dess betalning sker, *i första hand* från den 16 december 2005 till och med den 21 december 2006 enligt 2 § andra stycket och 5 § räntelagen samt för tiden därefter enligt 4 § fjärde stycket och 6 § räntelagen, *i andra hand* från den 16 december 2005 till och med den 16 december 2006 enligt 4 kap. 15 § konkurslagen (1987:672) samt för tiden därefter enligt samma lagrums första stycke och *i tredje hand* enligt 4 kap. 15 § första stycket konkurslagen.

Konkursboet har vidare yrkat att Högsta domstolen, med ändring av hovrättens dom, ska dels befria konkursboet från skyldigheten att utge ersättning för Citroëns rättegångskostnader i tingsrätt och hovrätt, dels tillerkänna konkursboet ersättning för egna rättegångskostnader i samma instanser med där yrkade belopp.

Citroën har motsatt sig att hovrättens dom ändras.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Högsta domstolen.

SKÄL

Bakgrund

1. Bilgallerian Thomas Jönsson AB var återförsäljare av bilar i Linköping, bl.a. av märket Citroën enligt ett avtal benämnt kommissionsavtal. Bolagets ställföreträdare TJ meddelade fredagen den 16 december 2005 per telefon ML hos Citroën att han avsåg att begära Bilgallerian i konkurs. Samma dag lämnades konkursansökan in. Citroën hämtade under dagen 36 bilar som hade levererats till Bilgallerian. Påföljande måndag fattade Linköpings tingsrätt beslut om att Bilgallerian skulle försättas i konkurs. Därefter har ytterligare en bil, som först kvarlämnades hos Bilgallerian på grund av att nycklarna inte kunde återfinnas, hämtats av Citroën med konkursboets tillstånd.
2. Konkursboet väckte talan vid tingsrätten om utfående av ersättning motsvarande värdet av de nämnda bilarna. Talan grundades på att Citroën inte skulle ha haft separationsrätt till bilarna i den efterföljande konkursen på grund av kommissionsavtalet och att återtagandet skett egenmäktigt, varför bilarna skulle ingå i boets egendom. För det fall Citroën skulle anses sakna separationsrätt men återtagandet inte skett egenmäktigt gjorde konkursboet gällande att återtagandet var en sådan rättshandling som kan återvinnas enligt

4 kap. 5 § eller 10 § konkurslagen. Citroën bestred konkursboets talan under åberopande av att avtalet mellan parterna medförde att Citroën alltjämt var ägare till bilarna. Vidare bestreds att återtagandet hade skett egenmäktigt. Enligt Citroën kunde återvinning inte ske.

3. Tingsrätten fann att det förelåg ett sakrättsligt verksamt kommissionsavtal och ogillade konkursboets talan. Hovrätten har i den överklagade domen fastställt tingsrättens dom.

Utgångspunkter för bedömningen

4. Tvisten gäller bättre rätt till de bilar som hämtades av Citroën. Konkursboet har i huvudsak gjort gällande att det inte varit fråga om ett kommissionsförhållande och att Citroën därför inte skulle ha haft separationsrätt vid Bilgallerians konkurs. Konkursboet har således hävdat att det som kommissionsavtal betecknade avtalet endast utgjort en papperskonstruktion och att det i själva verket varit fråga om kreditköp.

5. Av 4 § lagen (1914:45) om kommission följer att med kommission avses att en kommissionär har åtagit sig uppdrag att för kommittentens räkning, men i eget namn, försälja eller inköpa varor, värdepapper eller annan lös egendom. Enligt 53 § förblir varor som har lämnats till kommissionären för försäljning i kommittentens ägo, till dess att äganderätten övergår till tredje man, eller till kommissionären där denne själv inträder som köpare. Innebörden av reglerna är bl.a. att kommittenten har skydd mot kommissionärens borgenärer om denne går i konkurs. Motsvarande regler finns i 1 och 23 §§ kommissionslagen (2009:865).

6. I motiven till 1914 års kommissionslag framhölls att det kunde förekomma att en person som i själva verket sålt en vara i fast räkning, ”eller med köparen öppen lämnad rätt att returnera vad han icke kan finna avsättning för”, i samförstånd med köparen försöker ge mellanhavandet sken av kommission för att få företräde framför köparens övriga borgenärer. För kommission förutsattes därför att återförsäljaren verkligen handlade för kommittentens räkning och inte för sin egen. Enbart genom att beteckna mellanhavandet som kommission kunde man inte uppnå sakrättsligt skydd. (Jfr NJA II 1914 s. 272 f.)

7. Vad som avses med kommission har även behandlats av Kommissionslagskommittén i slutbetänkandet Kommission och dylikt (SOU 1988:63). Enligt kommittén går det knappast att utläsa någon entydig princip från rättspraxis beträffande bedömningen. De väsentligaste faktorerna är dels om kommissionären har rätt att returnera gods som inte kunnat säljas och risken för att huvudmannen verkligen får godset i retur, dels huvudmannens intresse av vilka villkor – främst vilket pris – mellanmannen lyckas uppnå vid försäljningen till tredje man. Andra omständigheter kan också spela in, såsom vem som är skyldig att försäkra godset, vem som har kostnadsansvaret för finansiering och lagerhållning, rätten att förfoga över godset och hur detta ska redovisas. (Se a.bet. s. 49 ff.) Dessa utgångspunkter har godtagits även för tillämpning av den nu gällande lagen (se prop. 2008/09:88 s. 55 f.).

8. Vid bedömningen av avtalets verkan måste hela avtalssituationen beaktas. Avgörande är om avtalet med hänsyn till sitt faktiska innehåll är att anse som ett kommissionsavtal. Avtalstexten måste prövas i ljuset av hur

avtalet i praktiken kommit att tillämpas och om parterna genom faktiskt handlande frångått överenskommelsen enligt dess ordalydelse. Att parterna rubricerat avtalet som ett kommissionsavtal saknar avgörande betydelse om det visar sig att parternas avtal rent faktiskt är att betrakta som ett köpeavtal. Den avgörande frågan är huruvida Bilgallerians försäljning skett för egen eller för Citroëns räkning och om Citroën alltså har haft ett verkligt intresse av försäljningen till tredje man. Bedömningen måste göras efter en sammanvägning av samtliga relevanta omständigheter.

Bedömningen av detta fall

9. Enligt avtalet hade Bilgallerian rätt att när som helst returnera bilar till Citroën. Det ankom på Bilgallerian att vid returer bekosta frakt och försäkring och att betala en hanteringskostnad enligt de villkor som Citroën tillämpade. I praktiken skedde inte några returer till Citroën, utan i stället användes ett system för omdirigering av bilar. Detta gick till så att samtliga återförsäljare kunde gå in i en databas kallad Citroën online och se vilka bilar som fanns tillgängliga. Samtliga bilar kunde föras in i databasen oavsett om det var fråga om lager- eller demonstrationsbilar eller, efter omkategorisering, en kundsåld bil. Om en kund till en viss bil fanns hos en annan återförsäljare kunde bilen begäras utlämnad dit. Den återförsäljare som hade bilen hos sig hade möjlighet att själv inträda som köpare men hade annars en plikt att lämna bilen vidare på Citroëns begäran.

10. Av utredningen framgår att Citroën ansvarade för och finansierade systemet för omdirigering av bilar mellan olika återförsäljare och att Citroën,

även sedan bilarna överlämnats till Bilgallerian, tog en aktiv del i den fortsatta hanteringen genom sådana omdirigeringsåtgärder. Det sagda innebär att det förelåg en tydlig risk för att Bilgallerian skulle återlämna bilarna utan att sälja dem. Enligt förhöret med ML vid tingsrätten omdirigerades mellan femton och tjugo procent av samtliga bilar som Citroën levererade till sina återförsäljare. Den huvudsakliga risken för utebliven försäljning låg således hos Citroën.

11. Bilgallerian betalade enligt avtalet en fast avgift för de Citroënbilar som såldes. Citroën hade således inte något självständigt intresse i det pris som kunde uppnås. Citroën hade dock ett intresse av att så många bilar som möjligt kunde säljas. Enligt Citroën varierade den avgift som skulle redovisas, beroende på hur nybilsmarknaden tedde sig. Av utredningen framgår att Citroën följde detta genom försäljningsstatistik och att man satte sitt pris mot bakgrund av priser på marknaden i övrigt samt med beaktande av att vissa bilar på grund av färgsättning eller liknande visade sig vara svårsålda. Citroën bar kostnaderna för marknadsföring och andra försäljningsfrämjande åtgärder i form av kampanjer m.m. De åtgärder som Citroën sålunda vidtog för att få en väl avvägd prisbild är ett uttryck för det intresse som bolaget hade i att sälja så många bilar som möjligt. Ett sådant intresse måste normalt anses föreligga såväl vid försäljningskommission som vid försäljning i fast räkning. Citroëns intresse av pris och försäljningsvolym kan inte tillmätas någon självständig eller avgörande betydelse vid bedömningen av parternas avtal.

12. Bilgallerian hade inte självinträtt beträffande någon av de bilar som är aktuella i målet. Som framgår av utredningen tillät Citroën i princip inte några självinträden beträffande bilar utöver kreditgränsen. Annat är inte visat

än att Bilgallerian under sådana förhållanden hade en starkt beskuren rätt att förfoga över bilarna. Av avtalet framgår att Bilgallerian inte ägde förfoga över bilarna på annat sätt än genom försäljning till kund med redovisnings-skyldighet. Citroën hade härigenom möjlighet att utöva kontroll över Bilgallerians verksamhet. Vid faktureringen erhöll Bilgallerian sålunda den kod som användes för att i bilregistret föra över bilen, först till Bilgallerian och därefter till kunden. Det sagda talar för att Bilgallerian agerat för Citroëns räkning.

13. Bilarna har inte tagits upp i Bilgallerians bokföring. Inte heller har någon motsvarande skuld till Citroën antecknats i Bilgallerians bokföring. Även detta talar för att avtalet ska uppfattas som avtal om försäljning för annans räkning.

14. Det kan mot bakgrund av det anförda inte anses visat annat än att Citroën haft ett verkligt intresse av försäljningen till tredje man. Vid en sammanvägning av samtliga omständigheter är avtalet därför att betrakta som ett kommissionsförhållande mellan Bilgallerian och Citroën. Citroën är alltså ägare till de bilar som hämtades hos Bilgallerian, i den mening som avses i 53 § 1914 års kommissionslag. Konkursboet har därför ingen rätt till bilarna eller deras värde.

15. Vid den bedömningen saknas anledning att gå in på vad konkursboet i övrigt åberopat till stöd för sin talan. Hovrättens domslut ska sålunda fastställas.

Rättegångskostnader

16. Med den angivna utgången är konkursboet förlorande part och ska ersätta Citroën för dess rättegångskostnader. Citroën har begärt ersättning för rättegångskostnad i Högsta domstolen med 625 000 kr. Med hänsyn till tvistens omfattning får beloppet anses skäligt.

I avgörandet har deltagit: justitieråden Leif Thorsson, Ella Nyström, Göran Lambertz (skiljaktig), Agneta Bäcklund och Svante O. Johansson (referent)
Föredragande justitiesekreterare: Daniel Holmberg



**BILAGA TILL
PROTOKOLL**
2012-06-07

Mål nr
T 2542-10

SKILJAKTIG MENING

Justitierådet Göran Lambertz är skiljaktig i fråga om motiveringen och anför:

1. Avtalet mellan Citroën och Bilgallerian rörde bilar av olika ”ordertyper”. Det var för det första demonstrations- eller lagerbilar, som ställdes upp hos Bilgallerian utan att det fanns någon kund. För det andra var det s.k. kundsålda bilar, som Bilgallerian normalt rekvirerade när man hade en kund. Beträffande dessa bilar begärde Bilgallerian regelmässigt att få självinträda som köpare före vidareförsäljningen, varvid Citroën prövade om detta skulle få ske på kredit eller inte. Avgörande var därvid vilket kreditutrymme som för tillfället fanns. Parterna synes ha varit väsentligen ense om den skillnad som fanns mellan de olika ordertyperna. TJ hos Bilgallerian och UW hos Citroën har under förhören i tingsrätten gjort tydlig åtskillnad mellan de olika kategorierna, varvid TJ anför bl.a. att han aldrig hört talas om att de kundsålda bilarna var föremål för s.k. omdirigering, medan UW anför bl.a. att det bara var de kundsålda bilarna, och inte lager- och demonstrationsbilarna, som fanns i den s.k. automatiska faktureringsfilen och därmed skulle prövas för eventuellt självinträde.
2. Med hänsyn till det anförda måste man enligt min mening göra åtskillnad mellan de olika bilkategorierna vid bedömning av avtalet, i varje fall på så sätt att det övervägs och prövas om de rättsligt sett ska behandlas lika. Av de i målet aktuella 37 bilarna var 17 lager- eller demonstrationsbilar, medan 20 var kundsålda.

3. Beträffande båda kategorierna var, som majoriteten har funnit, Citroëns resultatintresse obetydligt. Men när det gäller det andra kriteriet av avgörande betydelse för bedömningen av om det rörde sig om ett kommissionsavtal – returrisken – skilde sig förhållandena en del.

4. Demonstrations- och lagerbilarna var i praktiken deponerade av Citroën hos återförsäljarna, bl.a. Bilgallerian, med rätt för dessa att vidareförsälja respektive bil för egen räkning. Ett sådant avtal brukar betecknas konsignation (se SOU 1988:63 s. 95 ff.) och skiljer sig från kommission därigenom att återförsäljaren alltid övertar godset och sedan säljer det helt och hållet för egen räkning. Den omständigheten att Bilgallerian, liksom andra återförsäljare, var skyldig att ibland släppa iväg bilar i enlighet med det s.k. omdirigerings-systemet innebar inte att Citroën stod en sådan returrisk i förhållande till en enskild återförsäljare – exempelvis Bilgallerian – att denne kan sägas ha innehaft bilarna för försäljning för Citroëns räkning.

5. Ett konsignationsavtal anses ge deponenten (konsignanten) separationsrätt i depositariens (konsignatariens) konkurs om konsignatarien är skyldig att erlagga betalning innan han förfogar över godset, eller om han i varje särskilt fall då godset inte är betalt måste begära tillåtelse att förfoga över det. Detta stämmer väl med vad som gäller för återtagandeförbehåll vid kreditköp; leverantörens rätt till kvarvarande gods har sakrättslig giltighet om leverantören inte har gett någon sådan tillåtelse till förfogande som gör att denna rätt kan sättas i fråga. (Se SOU 1988:63 s. 95 f. och p. 7 nedan.) Eftersom Bilgallerian måste begära tillåtelse inför varje försäljning av demonstrations- och lagerbilarna, var Citroën bevarad i sin äganderätt till dessa.

6. När det så gäller de kundsålda bilarna beställde Bilgallerian i regel leverans av dessa när man hade en kund. Vid beställningen ansökte Bilgallerian om att få göra självintråde, vilket innebar att man fick betala bilarna efter det att respektive kund hade erlagt betalning. Oavsett om Citroën då medgav självintråde eller inte, och trots att det fanns en returrätt och en returplikt enligt avtalet, var den reella returrisken normalt mycket liten. Sett för bilkategorin kundsålda som helhet gäller detta utan tvivel trots att sådana bilar ibland omkategoriserades och kom att ingå i omdirigeringsystemet. Det står därför klart att det långt ifrån var fråga om kommission beträffande dessa bilar. Frågan är då om Citroën ändå var skyddad i sin äganderätt till bilarna i förhållande till Bilgallerians borgenärer.

7. Avtalet benämndes kommissionsavtal. Om ett sådant avtal anses helt eller delvis inte innebära kommission, har ett förbehåll om äganderätt som har tagits in i avtalet samma verkan som ägarförbehåll eller återtagandeförbehåll i allmänhet. Ett sådant förbehåll anses överksam mot tredje man om köparen har tillåtits att förfoga över det köpta genom vidareöverlåtelse före betalning till säljaren (se bl.a. NJA 1932 s. 292, NJA 1935 s. 152, NJA 1959 s. 590, NJA 1960 s. 221 och NJA 1975 s. 222). Citroën hade inte medgett det som enligt avtalet benämndes självintråde beträffande någon av de 20 kundsålda bilar som avhämtades av Citroën. Enligt Citroën måste vid uteblivet sådant medgivande varje bil ”avropas individuellt”. Något annat har inte framkommit än att detta var vad som gällde. Det innebär att Citroën inte hade tillåtit Bilgallerian att förfoga över bilarna genom vidareöverlåtelse på ett sådant sätt att säkerheten i bilarna hade äventyrats. Förbehållen var därför verksamma mot Bilgallerians borgenärer.

8. Citroën skulle alltså ha haft separationsrätt i Bilgallerians konkurs beträffande samtliga berörda bilar. Frågan är då om Citroën till grund för sin

talans har åberopat de omständigheter som hade gett bolaget separationsrätt. Annars får inte domen i målet grundas på dessa omständigheter (17 kap. 3 § andra meningen rättegångsbalken).

9. Parterna har i hög grad koncentrerat sig på frågan om avtalet var ett sakrättsligt verksamt kommissionsavtal eller inte. Citroën har dock gjort gällande att man under alla förhållanden ägde bilarna och därvid hänvisat till att bilarna enligt avtalet skulle förbli Citroëns egendom till dess att redovisning hade ägt rum. Man har vidare pekat på att Bilgallerians rätt att förvärva bilarna och sälja dem för egen räkning alltid var beroende av ett godkännande från Citroëns sida. Av tingsrättens dom framgår slutligen att parterna tvistade om verkningarna av att det eventuellt förelåg ett sakrättsligt verksamt ”kommissions- eller konsignationsförhållande”. Citroën får därmed anses ha som grund för sin talan åberopat de omständigheter som enligt ovan skulle ha gett bolaget separationsrätt i Bilgallerians konkurs.

10. Det sagda innebär att konkursboet inte har någon rätt till bilarna eller deras värde. Överklagandet ska följaktligen, som majoriteten funnit, lämnas utan bifall. Även i fråga om rättegångskostnaderna är jag ense med majoriteten.