

**PARTER****KÄRANDE**

GE Money Bank AB, 516401-9936  
Box 302  
171 75 Stockholm

Ombud: advokat Marcus Johansson och jur kand Omar Berger  
Gernandt & Danielsson Advokatbyrå KB  
Box 5747  
114 87 Stockholm

**SVARANDE**

Konkursboet efter Bilgallerian Thomas Jönsson Aktiebolag, 556513-1108  
c/o Peter Skoglund  
Advokatfirman Delphi & Co  
Box 1432  
111 84 Stockholm

Ombud: advokat Peter Skoglund och jur kand Daniel Svensson  
Advokatfirman Delphi & Co KB  
Box 1432  
111 84 Stockholm

---

**DOMSLUT**

1. Konkursboet efter Bilgallerian Thomas Jönsson Aktiebolag skall till GE Money Bank AB utge ett kapitalbelopp om 1 493 778 kr jämte ränta enligt 3 § andra stycket och 6 § räntelagen (1975:635) dels på delbeloppet 1 390 278 kr från den 9 oktober 2006 till dess betalning sker, dels på delbeloppet 103 500 kr från den 11 september 2008 till dess betalning sker.

2. GE Money Bank AB skall ersätta Konkursboet efter Bilgallerian Thomas Jönsson Aktiebolag för rättegångskostnad med 1 130 000 kr, varav 850 000 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 12 januari 2009 till dess betalning sker.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>DOMSLUT</b>	<b>s. 1</b>
<b>BAKGRUND</b>	<b>s. 4</b>
<b>YRKANDEN OCH INSTÄLLNING</b>	<b>s. 5</b>
<b>GRUNDER OCH UTVECKLANDEN AV TALAN</b>	<b>s. 6</b>
<b>GE har som grund för talan anfört</b>	<b>s. 6</b>
<i>Beträffande de s.k. Linköpingsbilarna</i>	<i>s. 7</i>
<i>Beträffande de s.k. Mileredbilarna</i>	<i>s. 9</i>
<i>Beträffande de s.k. BIVA-bilarna</i>	<i>s. 11</i>
<i>Beträffande de s.k. Västerviksbilarna</i>	<i>s. 12</i>
<i>Vilseledande om sakförhållanden beträffande Linköpingsbilarna</i>	<i>s. 14</i>
<i>Vilseledande om sakförhållanden beträffande Västerviksbilarna</i>	<i>s. 14</i>
<i>Alternativ grund om separationsrätt i surrogat</i>	<i>s. 15</i>
<b>GE har till utvecklande av talan anfört</b>	<b>s. 16</b>
<i>Allmänt om bakgrunden</i>	<i>s. 16</i>
<i>Närmare om SJAB:s verksamhet</i>	<i>s. 17</i>
<i>GE:s finansiering</i>	<i>s. 20</i>
<i>Avveckling av AVIS-verksamheten</i>	<i>s. 23</i>
<i>Västerviks Marina</i>	<i>s. 23</i>
<i>Efter konkursen</i>	<i>s. 24</i>
<i>Finansieringsformens strukturer</i>	<i>s. 25</i>
<i>Denuntiation</i>	<i>s. 28</i>
<i>Förutsättningar för olika bilar</i>	<i>s. 28</i>
<i>Vilseledande om besittningsförhållanden</i>	<i>s. 31</i>
<i>Alternativ grund om separationsrätt</i>	<i>s. 32</i>
<i>Närmare om separationsrätt i surrogat</i>	<i>s. 34</i>
<b>Konkursboet har som grund för sitt bestridande anfört</b>	<b>s. 37</b>
<b>Konkursboet har till utvecklande av talan anfört</b>	<b>s. 39</b>
<i>Allmänt om bakgrunden</i>	<i>s. 39</i>
<i>Närmare om olika hyresförhållanden</i>	<i>s. 44</i>
<i>Närmare om hur TJAB disponerat bilarna</i>	<i>s. 45</i>
<i>GE:s förvärv av bilarna</i>	<i>s. 47</i>
<i>Närmare om de s.k. BIVA-bilarna</i>	<i>s. 48</i>
<i>Separationsrätt i surrogat</i>	<i>s. 48</i>

<b>DOMSKÄL</b>	<b>s. 50</b>
<b>Inledning</b>	<b>s. 50</b>
<b>Sakrättsligt skydd på objektiv eller subjektiv grund</b>	<b>s. 53</b>
<i>Sakrättsligt skyddade förvärv på grund av tradition eller denuntiation</i>	<i>s. 53</i>
<i>Bilarnas placering vid konkursutbrottet</i>	<i>s. 54</i>
<i>Västerviksbilarna</i>	<i>s. 55</i>
<i>BIVA-bilarna</i>	<i>s. 56</i>
<i>Mileredbilarna</i>	<i>s. 57</i>
<i>Linköpingsbilarna normalfallet</i>	<i>s. 58</i>
<i>Sakrättsligt skyddade förvärv på grund av vilseledande</i>	<i>s. 65</i>
<i>Sakrättsligt skyddade förvärv – sammantagen bedömning</i>	<i>s. 67</i>
<b>Rätt till bilarna på grund av ogiltiga köpeavtal</b>	<b>s. 67</b>
<b>Sammanfattning och rättegångskostnader</b>	<b>s. 69</b>
<b>ÖVERKLAGANDEANVISNING</b>	<b>s. 70</b>

**BAKGRUND**

Under perioden februari 2004 till oktober 2005 köpte GE Money Bank AB (nedan GE) 57 personbilar (se billista 1, domsbilaga 1) av Bilgallerian Thomas Jönsson AB (nedan TJAB). 54 av bilarna leasades eller såldes mot ägandeförbehåll därefter av GE till Bilgallerian Stefan Jönsson AB (tidigare Stefan Jönsson Bil & Leasing AB; nedan SJAB). Resterande tre bilar leasades av GE till Västerviks Marina AB (nedan Västerviks Marina).

Både TJAB och SJAB försattes i konkurs den 19 december 2005. Västerviks Marina försattes i konkurs den 10 januari 2006. Efter konkursutbrotten uppstod tvist mellan GE och Konkursboet efter TJAB (nedan Konkursboet) om vem av parterna som hade bättre rätt till bilarna. Parterna enades om att Konkursboet skulle få sälja bilarna och att försäljningslikviden skall tillkomma den part som har bättre rätt.

TJAB ägdes av Thomas Jönsson med 52 procent av aktierna och av hans söner, Stefan Jönsson och Anders Warg, med vardera 24 procent av aktierna. SJAB ägdes av Thomas Jönsson med 52 procent av aktierna och av hans söner Stefan Jönsson med 33 procent av aktierna och Martin Jönsson med 15 procent av aktierna. SJAB och TJAB delade verksamhetslokal på en av TJAB ägd fastighet.

TJAB:s verksamhet bestod huvudsakligen av försäljning av nya och begagnade bilar. Thomas Jönsson var styrelseledamot och VD. Firman tecknades av styrelsen. Stefan Jönsson var anställd som försäljningschef.

SJAB bedrev i sin tur biluthyrningsverksamhet. Stefan Jönsson var styrelseledamot och Thomas Jönsson var styrelsesuppleant. Firman tecknades av styrelsen. SJAB:s ende anställda har varit Fredrik Milered, som dock under 2005 startade Fredrik Mile-red Bil & Leasing AB (nedan FMAB). Fram till den 1 juli 2005 innehade SJAB franchisen AVIS.

Med verkan fr.o.m. den 1 juli 2005 övertog FMAB den uthyrningsverksamhet som SJAB dittills hade bedrivit som AVIS-franchisetagare.

Västerviks Marina ägdes av Thomas Jönsson, som också var VD och styrelseledamot i bolaget på konkursdagen. Tidigare bestod styrelsen av två ledamöter, Thomas Jönsson och Mathias Gildestad. Bolaget bedrev verksamhet bestående av försäljning av dels båtar och dels nya och begagnade bilar.

För vissa av bilarna har Projekttrion i Västervik AB varit registrerad som ägare. Thomas Jönsson var delägare också i detta bolag.

Twisten i målet gäller äganderätten till bilarna. GE har upprättat två listor över bilarna, vilka fogats som bilagorna 1 och 2 till domen. Av billista 1 (domsbilaga 1) framgår bl.a. vilka bilar tvisten rör samt vilken försäljningslikvid Konkursboet har uppburit och andra omständigheter beträffande respektive bil. Bilarna har delats in i två huvudkategorier, Linköpingsbilar (54 st) och Västerviks bilar (3 st). Linköpingsbilarna har i sin tur delats in i tre underkategorier, Linköpingsbilar normalfallen (46 st), Mileredbilar (5 st) och BIVA-bilar (3 st). Bil nr 46 omfattas dock inte av käromålet. BIVA-bilarna är egentligen en underkategori till Mileredbilarna. Av billista 2 (domsbilaga 2) framgår bl.a. faktureringar och betalningsströmmar avseende 29 av bilarna i billista 1. För bilarna i billista 2 har GE anfört en alternativ grund för talan.

## **YRKANDEN OCH INSTÄLLNING**

GE har yrkat att tingsrätten skall förplikta Konkursboet att till GE utge dels ett kapitalbelopp om 5 136 271 kr, dels ränta på beloppet 5 032 771 kr enligt 3 § andra stycket räntelagen från den 9 oktober 2006 till dess betalning sker, dels ränta på beloppet 103 500 kr enligt 3 § andra stycket räntelagen från den 11 september 2008 till dess betalning sker.

Konkursboet har bestritt käromålet. Yrkat kapitalbelopp jämte ränta har vitsordats som skäligt i och för sig.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

## **GRUNDER OCH UTVECKLANDEN AV TALAN**

### **GE har som grund för talan anfört följande**

GE har en fordran på Konkursboet om 5 136 271 kr. Fordran har uppkommit på följande sätt. Konkursboet har sålt bilarna som anges i billistan i domsbilaga 1 och försäljningarna har inbringat de belopp som framgår av billistan. GE hade på dagen för konkursen i TJAB en mot Konkursboet gällande äganderätt (separationsrätt) till bilarna. Försäljningslikviden för bilarna skall därför tillkomma GE. Konkursboet har inte betalat ut likviden till GE. När det gäller bilarna nr 52-54 i billistan, de s.k. BIVA-bilarna, tillkommer också den omständigheten att Konkursboet utfäst sig att inte eller i vart fall förlorat rätten att rikta anspråk mot GE på bättre rätt till dessa bilar och till likviden från försäljningen av dessa.

GE har förvärvat samtliga bilar från TJAB och erhållit sakrättsligt skydd för förvärven.

Samtliga bilar har traderats till GE. Tradition har kommit till stånd genom sakomständigheterna i målet.

Den part, dvs. SJAB eller i förekommande fall Västerviks Marina, till vilken GE leasat en bil eller sålt en bil mot återtagandeförbehåll, har med sakrättslig verkan denuntierats.

I de fall då bilar har disponerats av annan part än SJAB eller Västerviks Marina, såsom hyrkunder, FMAB, anställda och närstående till TJAB och SJAB och deras ägare, har

sådan tredje man med sakrättslig verkan denuntierats. Såvitt gäller de s.k. BIVA-bilarna har BIVA med sakrättslig verkan denuntierats.

TJAB, SJAB och Västerviks Marina har dessutom svikligen förlett GE avseende sakomständigheter av relevans för GE:s sakrättsliga skydd. Om sakförhållandena hade varit som GE förletts att tro hade GE uppfyllt tillämpliga sakrättsmoment. Detta, i sig eller i förening med övriga sakomständigheter i målet, innebär att GE:s förvärv är sakrättsligt skyddade.

Sakomständigheterna i målet innebär att GE erhållit sakrättsligt skydd till respektive bil oaktat om den rättsliga principen kallas tradition, denuntiation eller något annat.

***Beträffande de s.k. Linköpingsbilarna med nr 1-46 i billistan***

I samtliga fall, förutom vad gäller bilarna nr 29-42 har GE registrerats som ägare och SJAB som brukare.

Respektive bil har inledningsvis ägts av TJAB och befunnit sig i TJAB:s och SJAB:s sambesittning. Vid minst ett tillfälle från respektive förvärvsdatum till konkursdagen har SJAB erhållit ensam och omedelbar besittning till respektive bil. TJAB har inte haft del i besittningen.

SJAB har mottagit bilarna från TJAB på grund av leasing- eller avbetalningsköpeavtal med GE. Mottagandet har skett för GE:s räkning, vilket också har bekräftats av SJAB. Genom SJAB:s besittning och avtalet mellan GE och SJAB har GE haft medelbar besittning till respektive bil.

GE och TJAB har i samband med förvärvet av respektive bil, eller i vart fall före konkursdagen meddelat SJAB att GE förvärvat respektive bil från TJAB. SJAB har till GE i skrift bekräftat att man mottagit respektive bil från TJAB. TJAB har saknat rätt att förfoga över respektive bil efter det att äganderätten övergått på GE och varit förbjudet att ens inneha bilarna. GE har vidare haft avtal med SJAB varigenom SJAB varit för-

bjudet att låta TJAB disponera över respektive bil. SJAB har varit förpliktat att tillse att TJAB inte kunde förfoga över bilarna. SJAB har därtill i egenskap av GE:s sysslo- man rent allmänt varit förpliktat att ta tillvarata GE:s intressen. SJAB och TJAB hade såväl gjort sig skyldiga till brottslig gärning som blivit skadeståndsskyldiga gentemot GE om SJAB brutit mot ovanstående förpliktelser.

SJAB har hyrt ut samtliga fordon, utom bil nr 23-26, till slutkund vid minst ett tillfälle från respektive förvärvsdag till konkursdagen. Fordonen med nr 12, 13 och 18 har SJAB dessutom låtit vissa tredje män (som inte är slutkunder i traditionell mening) disponera.

Fordonen som har hyrts ut/disponerats av tredje man har befunnit sig i slutkundens/ tredje mans omedelbara besittning och i GE:s medelbara besittning på grund av avtals- kedjan från GE till slutkunden/tredje man (vilket för övrigt gäller oavsett vem av SJAB och TJAB som må ha hyrt ut bilarna till slutkund eller låtit tredje man disponera över bilarna). Slutkunden/tredje man har meddelats att GE förvärvat bilen och att det skett från TJAB samt att SJAB var registrerad brukare. I vart fall har slutkunderna/tredje man meddelats att GE ägt bilen och att TJAB inte ägde bilen. I vart fall har slutkunden/ tredje man faktiskt känt till ovanstående. SJAB:s bilar var försedda med AVIS-skyltar och AVIS-dekaler. Endast SJAB var anslutet till AVIS. Uthyrningen av AVIS-bilar har registrerats i AVIS datasystem som uthyrningar av SJAB till slutkund. TJAB har inte haft någon besittning, vare sig omedelbar eller medelbar, till bilar som uthyrts till/disponerats av tredje man.

TJAB har således saknat rätt och vid ett eller flertal tillfällen mellan förvärvsdatumet och konkursdagen också saknat möjlighet att självständigt förfoga över bilarna. TJAB har i vart fall i tillräcklig grad avskurits från rådigheten till respektive bil.

***Beträffande de s.k. Mileredbilarna med nr 47-51 i billistan***

I samtliga fall förutom vad gäller bil nr 49 har GE registrerats som ägare och SJAB som brukare.

Respektive bil har inledningsvis ägts av TJAB och befunnit sig i TJAB:s och SJAB:s sambesittning. Vid minst ett tillfälle från respektive förvärvsdatum till konkursdagen har SJAB erhållit ensam och omedelbar besittning till respektive bil. TJAB har då inte haft del i besittningen.

SJAB har mottagit bilarna från TJAB på grund av leasing- eller avbetalningsköpeavtal med GE. Mottagandet har skett för GE:s räkning vilket också har bekräftats av SJAB. Genom SJAB:s besittning och avtalet mellan GE och SJAB har GE haft medelbar besittning till respektive bil.

GE och TJAB har i samband med förvärvet av respektive bil eller i vart fall före konkursdagen meddelat SJAB att GE förvärvat respektive bil från TJAB. SJAB har till GE i skrift bekräftat att man mottagit respektive bil från TJAB. TJAB har saknat rätt att förfoga över respektive bil efter det att äganderätten övergått på GE och varit förbjudet att ens inneha bilarna. GE har vidare haft avtal med SJAB varigenom SJAB varit förbjudet att låta TJAB disponera över respektive bil. SJAB har varit förpliktat att tillse att TJAB inte kunde förfoga över bilarna. SJAB har därtill i egenskap av GE:s sysselman rent allmänt varit förpliktat att ta tillvarata GE:s intressen. SJAB och TJAB hade såväl gjort sig skyldiga till brottslig gärning som blivit skadeståndsskyldiga gentemot GE om SJAB brutit mot ovanstående förpliktelser.

SJAB har hyrt ut samtliga fordon till slutkund vid minst ett tillfälle från respektive förvärvsdatum till och med sommaren 2005.

Fordonen som har hyrts ut till slutkund har befunnit sig i slutkundens omedelbara besittning och i GE:s medelbara besittning (vilket för övrigt gäller oavsett vem av SJAB och TJAB som må ha hyrt ut bilarna till slutkund). Slutkunden har meddelats att GE

förvärvat bilen och att det skett från TJAB samt att SJAB var registrerad brukare. I vart fall har slutkunden meddelats att GE ägt bilen och att TJAB inte ägde bilen. I vart fall har slutkunden faktiskt känt till ovanstående. SJAB:s bilar var försedda med AVIS-skyltar och AVIS-dekaler. Endast SJAB var anslutet till AVIS. Uthyrningen av AVIS-bilar har registrerats i AVIS datasystem som uthyrningar av SJAB till slutkund. TJAB har inte haft någon besittning, vare sig omedelbar eller medelbar, till bilar som uthyrts till slutkund.

SJAB har dessutom hyrt ut samtliga Mileredbilar till FMAB från sommaren 2005 till konkursdagen.

Fordonen som har hyrts ut till FMAB – oavsett vem av SJAB och TJAB som må ha hyrt ut fordonen till FMAB – har efter uthyrningen befunnit sig i FMAB:s omedelbara besittning och i GE:s medelbara besittning på grund av avtalen mellan GE och SJAB och mellan SJAB och FMAB (alternativt, om boet skulle ha rätt, genom avtalskedjan GE-SJAB-TJAB-FMAB). FMAB har vidare i sin tur hyrt ut respektive bil till slutkunder inom ramen för sin AVIS-verksamhet. Bilarna har då befunnit sig i slutkundens omedelbara besittning och GE:s medelbara besittning.

FMAB har meddelats att GE förvärvat bilen och att det skett från TJAB samt att SJAB var registrerad brukare. I vart fall har FMAB meddelats att GE ägt bilen och att TJAB inte ägde bilen. I vart fall har FMAB känt till ovanstående. Bilarna var försedda med AVIS-skyltar. Endast SJAB och senare FMAB var anslutet till AVIS. TJAB har inte haft någon besittning, vare sig omedelbar eller medelbar, till bilarna när de uthyrts till FMAB.

TJAB har således saknat rätt och vid ett eller flertal tillfällen mellan förvärvsdatumet och konkursdagen också saknat möjlighet att självständigt förfoga över bilarna. TJAB har i vart fall i tillräcklig grad avskurits från rådigheten till respektive bil.

***Beträffande de s.k. BIVA-bilarna med nr 52-54 i billistan***

I samtliga fall har GE registrerats som ägare och SJAB som brukare.

Respektive bil har inledningsvis ägts av BIVA och befunnit sig i BIVA:s ensambesittning. Därefter ingicks avtal mellan BIVA och TJAB om att bilarna skulle köpas av TJAB på kredit. BIVA har meddelats och känt till att köpeskillingen skulle erläggas först efter det att TJAB finansierat bilarna hos GE, dvs. efter det att TJAB sålt bilarna till GE och fått betalt. BIVA har vidare meddelats och känt till att bilarna sedan skulle leasas av GE till SJAB som sedan skulle leasa bilarna till FMAB. Även SJAB var införstått med detta. TJAB underrättade också BIVA när försäljningen till GE skett.

BIVA-bilarna har aldrig förflyttats från BIVA/FMAB till TJAB eller SJAB. TJAB har aldrig haft någon som helst besittning till bilarna.

I samband med GE:s förvärv ingicks ett leasingavtal mellan GE och SJAB varigenom GE leasade ut bilarna till SJAB. Bilarna stod dock alltjämt kvar hos BIVA. SJAB har sedan till BIVA anvisat att BIVA skall leverera bilarna till FMAB direkt, vilket skett. FMAB underrättades om och kände till att BIVA sålt bilarna till TJAB. FMAB underrättades vidare om och kände till att TJAB sålt bilarna till GE (eller i vart fall till något finansbolag). FMAB kände även till att GE (eller i vart fall något finansbolag) leasat bilarna till SJAB och att det inte var TJAB som leasat bilarna till SJAB.

Efter FMAB:s förhyrning har FMAB vid ett flertal tillfällen hyrt ut BIVA-bilarna till slutkunder. Bilarna har då förflyttats från FMAB:s lokaler och parkering till slutkunderna. Bilarna har således då befunnit sig hos FMAB:s kunder utan möjlighet eller rätt för TJAB att disponera över bilarna.

Vid minst ett tillfälle från respektive förvärvsdatum till konkursdagen har SJAB erhållit medelbar besittning till respektive bil. TJAB har inte haft del i besittningen. SJAB har mottagit bilarna från TJAB på grund av leasingavtal med GE. Mottagandet har skett för GE:s räkning vilket också har bekräftats av SJAB. Genom SJAB:s besitt-

ning och avtalet mellan GE och SJAB har GE haft medelbar besittning till respektive bil.

GE och TJAB har i samband med förvärvet av respektive bil eller i vart fall före konkursdagen meddelat SJAB att GE förvärvat respektive bil från TJAB. SJAB har till GE i skrift bekräftat att man mottagit respektive bil från TJAB. TJAB har saknat rätt att förfoga över respektive bil efter det att äganderätten övergått på GE och varit förbjudet att ens inneha bilarna. GE har haft avtal med SJAB varigenom SJAB varit förbjudet att låta TJAB disponera över respektive bil. SJAB har varit förpliktat att tillse att TJAB inte kunde förfoga över bilarna. SJAB har därtill i egenskap av GE:s syssloman rent allmänt varit förpliktat att ta tillvarata GE:s intressen. SJAB och TJAB hade såväl gjort sig skyldiga till brottslig gärning som blivit skadeståndsskyldiga gentemot GE om SJAB brutit mot ovanstående förpliktelser.

TJAB har således saknat rätt och vid ett eller flertal tillfällen mellan förvärvsdatumet och konkursdagen också frångått möjligheten att självständigt förfoga över bilarna. TJAB har i vart fall i tillräcklig grad avskurits från rådigheten till respektive bil.

Efter konkursen meddelade boet såvitt gäller de s.k. BIVA-bilarna – utan villkor eller förbehåll – såväl muntligt som skriftligt till GE att man inte gjorde anspråk på dessa bilar. GE förlitade sig på Konkursboets avstående och agerade på grundval av detta. Konkursboet har därmed blivit obligationsrättsligt förpliktat att respektera sitt avstående från bilarna.

***Beträffande de s.k. Västerviksbilarna med nr 55-57 i billistan***

I samtliga fall har GE registrerats som ägare och Västerviks Marina som brukare.

Respektive bil har inledningsvis ägts av TJAB och befunnit sig i TJAB:s besittning. Vid minst ett tillfälle från respektive förvärvsdatum till konkursdagen har Västerviks Marina erhållit ensam och omedelbar besittning till respektive bil. TJAB har inte haft del i besittningen.

Västerviks Marina har mottagit bilarna från TJAB på grund av leasingavtal med GE. Mottagandet har skett för GE:s räkning vilket också har bekräftats av Västerviks Marina. Genom Västerviks Marinas besittning och avtalet mellan GE och Västerviks Marina har GE haft medelbar besittning till respektive bil.

GE och TJAB har i samband med förvärvet av respektive bil eller i vart fall före konkursdagen meddelat Västerviks Marina att GE förvärvat respektive bil från TJAB. Västerviks Marina har till GE i skrift bekräftat att man mottagit respektive bil från TJAB. TJAB har saknat rätt att förfoga över respektive bil efter det att äganderätten övergått på GE och varit förbjudet att ens inneha bilarna. GE har vidare haft avtal med Västerviks Marina varigenom Västerviks Marina varit förbjudet att låta TJAB disponera över respektive bil. Västerviks Marina har varit förpliktad att tillse att TJAB inte kunde förfoga över bilarna. Västerviks Marina har därtill i egenskap av GE:s sysselman rent allmänt varit förpliktad att ta tillvarata GE:s intressen. Västerviks Marina och TJAB hade såväl gjort sig skyldiga till brottslig gärning som blivit skadeståndsskyldiga gentemot GE om Västerviks Marina brutit mot ovanstående förpliktelser.

Västerviks Marina har hyrt ut bil nr 57 till slutkund före konkursdagen. Bilen har befunnit sig i slutkundens omedelbara besittning och i GE:s medelbara besittning (vilket för övrigt gäller oavsett vem av Västerviks Marina och TJAB som må ha hyrt ut bilarna till slutkund). Slutkunden har meddelats att GE förvärvat bilen och att det skett från TJAB samt att Västerviks Marina var registrerad brukare. I vart fall har slutkunderna/tredje man meddelats att GE ägt bilen och att TJAB inte ägde bilen. I vart fall har slutkunden /tredje man faktiskt känt till ovanstående. TJAB har inte haft någon besittning, vare sig omedelbar eller medelbar till någon Västerviksbil.

TJAB har således saknat rätt och vid ett eller flertal tillfällen mellan förvärvsdatumet och konkursdagen också fråntagits möjligheten att självständigt förfoga över bilarna. TJAB har i vart fall i tillräcklig grad avskurits från rådigheten till respektive bil.

***Vilseledande om sakförhållanden beträffande Linköpingsbilarna med nr 1-54 i bilistan***

SJAB och TJAB har bibringat GE uppfattningen att SJAB skulle hyra ut bilarna direkt till slutkund samt att TJAB inte skulle inneha några bilar. SJAB har därtill angivit vilka konkreta slutkunder SJAB skulle hyra ut respektive bil till alternativt att bilarna skulle användas av SJAB för uthyrning till slutkunder inom ramen för AVIS-verksamheten. GE har av TJAB och SJAB bibringats uppfattningen att SJAB också bedrev sin verksamhet på det sätt som SJAB och TJAB låtit påskina. GE meddelades aldrig att SJAB sommaren 2005 upphörde med sin AVIS-verksamhet till FMAB. GE har vidare, bortsett från BIVA-bilarna, bibringats uppfattningen att endast SJAB fått omedelbar besittning till av GE förvärvade bilar. Om de korrekta omständigheterna i ovanstående frågor är som boet anfört har SJAB och TJAB svikligen, på sätt som innefattar brottslig gärning, vilselett GE bl.a. ifråga om SJAB:s mottagande av bilarna, om TJAB:s innehav och möjlighet att förfoga över bilarna, om TJAB:s faktiska dispositioner över bilarna samt om SJAB:s uthyrning av bilarna, dvs. om besittningsförhållanden som är relevanta för frågan om GE:s sakrättsliga skydd. I vart fall om sakförhållandena varit som GE förletts att tro hade GE haft sakrättsligt skydd. Vilseledandena var för sig och i förening med övriga omständigheter i målet innebär att GE uppnått sakrättsligt skydd.

***Vilseledande om sakförhållanden beträffande Västerviksbilarna med nr 55-57 i bilistan***

Västerviks Marina och TJAB har bibringat GE uppfattningen att Västerviksbilarna skulle disponeras av Västerviks Marina i Västervik. GE har av TJAB och Västerviks Marina bibringats uppfattningen att Västerviks Marina också bedrev sin verksamhet på det sätt som Västerviks Marina och TJAB låtit påskina. GE har vidare bibringats uppfattningen att endast Västerviks Marina fått omedelbar besittning till Västerviksbilarna. Om de korrekta omständigheterna i ovanstående frågor är som boet anfört har Västerviks Marina och TJAB svikligen, på sätt som innefattar brottslig gärning, vilselett GE ifråga om Västerviks Marinas mottagande av bilarna, om TJAB:s innehav och möjlighet att förfoga över bilarna samt om TJAB:s faktiska dispositioner över bilarna, dvs.

om besittningsförhållanden som är relevanta för frågan om GE:s sakrättsliga skydd. I vart fall om sakförhållandena varit som GE förletts att tro hade GE haft sakrättsligt skydd. Vilsledandena var för sig och i förening med övriga omständigheter i målet innebär att GE uppnått sakrättsligt skydd.

***Alternativ grund om separationsrätt i surrogat***

För det fall GE inte skulle anses ha sakrättsligt skydd till viss eller vissa av de 56 bilarna görs gällande att GE ändå har separationsrätt till åtminstone 29 av bilarna som upptas i billista 2 (domsbilaga 2). GE har ingått avtal med TJAB varigenom GE har förvärvat de 29 bilarna i billista 2. GE har erlagt den köpeskillning som anges i denna billista. Respektive köpeavtal är ogiltigt. GE har därför separationsrätt i de medel som GE erlagt (som köpeskillning) eller till det surrogat som trätt istället för medlen.

Efter att TJAB mottagit medlen av GE har TJAB använt dessa för att i sin tur betala köpeskillingen för respektive bil till den ursprunglige leverantören, dvs. Citroën, BIVA eller Italienska Bil. TJAB hade nämligen köpt bilarna på kredit från dessa leverantörer. Respektive bil har således trätt istället för de medel som GE erlagt till TJAB och är således ett surrogat till GE:s medel. GE hade därför separationsrätt till respektive bil på konkursdagen.

GE gör härutöver gällande att TJAB på grund av ogiltigheten mottagit medlen med redovisningsskyldighet enligt redovisningslagen och att TJAB, utan dröjsmål och medan det har varit solvent, avskilt medel från TJAB:s konto (det konto till vilket GE erlade betalning) i syfte att betala den aktuella bilen för att sedan leverera densamma till GE i enlighet med TJAB:s kontraktuella skyldighet gentemot GE. Medlen har, i samma stund de uttagits och avskiljts från TJAB:s konto, ersatts av en annan tillgång, den relevanta bilen, eftersom medlen använts för att erlagga köpeskillingen till leverantören för just den bilen. GE hade därför även på den grunden separationsrätt till respektive bil på konkursdagen.

**GE har till utvecklande av talan anfört följande***Allmänt om bakgrunden*

Centralfigurer i sammanhanget är Thomas Jönsson och Stefan Jönsson. Thomas Jönsson arbetade under 1970- och 1980-talen på SAAB med bilförsäljning, service och dylikt. I slutet av 1980-talet startade Thomas Jönsson Toyota i Linköping tillsammans med kompanjonen Kjell Askling. Thomas Jönsson och Kjell Askling startade sedan i mitten av 1990-talet TJAB. De drev då också ett bolag som hette Thomas Jönsson & Kjell Askling Leasinghandelsbolag. I huvudsak sysslade detta handelsbolag med uthyrning av bilar och fick också rätten att bedriva uthyrningsverksamhet inom ramen för AVIS-konceptet. Denna AVIS-franchise upphörde i slutet av 1990-talet då den togs över av SJAB. TJAB ägde också en uthyrningsfirma i Motala, Bilgallerian i Motala AB. Sedermera köpte Thomas Jönsson ut sin kompanjon och drev vidare TJAB ensam.

TJAB var återförsäljare av olika bilmärken, bl.a. Citroën och Alfa Romeo. Bolaget hade adress Vigfastgatan 8 i Linköping. Thomas Jönsson var, som framgår av utdrag från Bolagsverket, ensam styrelseledamot. Av årsredovisningar för åren 1997-2004 framgår att TJAB:s syfte var att bedriva bilförsäljningsverksamhet samt service och reparation i en verkstad, inte uthyrningsverksamhet. Bolagets räkenskapsår löpte mellan 1 maj och 30 april.

SJAB startades 1997 och sysslade med uthyrning av bilar under namnet AVIS. Detta framgår av årsredovisningar för åren 1997-2004. AVIS-verksamheten var startplattan för SJAB och en grundförutsättning för SJAB:s finansiering. Även SJAB hade adress Vigfastgatan 8 i Linköping. Stefan Jönsson var ensam styrelseledamot. Firman i SJAB tecknades, som framgår av utdrag från Bolagsverket, av styrelsen. Bolagets räkenskapsår löpte mellan 1 september och 31 augusti.

TJAB var således inte moderbolag till SJAB. Thomas Jönsson tecknade inte firma i SJAB. Det kan konstateras att inget av de två bolagen, TJAB och SJAB, har haft något formellt inflytande över det andra.

Västerviks Marina hade sina lokaler på Barlastgatan i Västervik. Bolaget ägdes enligt förvaltarberättelsen av Thomas Jönsson och styrelsen bestod av Thomas Jönsson. Bolaget sysslade med försäljning av båtar på östkusten.

Administrativt var SJAB och TJAB sammanvävda. Bolagen delade ekonomisystem och det var TJAB som skötte fakturering för SJAB. Detta är inget konstigt i sig i små närstående familjeföretag. Det är onödigt och inte minst dyrt med två ekonomisystem. Fakturering av SJAB:s uthyrning inom ramen för AVIS sköttes dock inte av TJAB utan av AVIS Riksbilar. I SJAB fanns en anställd, Fredrik Milered, som hanterade AVIS-verksamheten. Västerviks Marina hade sin egen administration.

I den för TJAB och SJAB gemensamma lokalen på Vigfastgatan i Linköping fanns en bilhall, kontorsrum för TJAB:s anställda och en verkstadsdel. Det fanns också ett separat rum för AVIS-verksamheten. Att uthyrningsverksamheten bedrevs från det separata rummet framgick av skyltar med namnet AVIS som fanns i och utanför rummet.

#### ***Närmare om SJAB:s verksamhet***

AVIS Riksbilar är en central riksorganisation. AVIS har en central databas där alla uthyrningar registreras. Databasen heter Wizard. När en bil ska användas inom AVIS måste den vara ny, inte äldre än ett år. Bilen märks upp med dekaler som det står AVIS i gult och svart på. Dessutom ska den registreras in i AVIS databas. AVIS tillhandahåller, som framgår av t.ex. hyreskontrakt avseende bil nr 8 med registreringsnummer UKR 524, standardiserade blanketter till respektive uthyrningsföretag som skall användas vid uthyrningen till kunder. Det är inte de lokala uthyrningsföretagen som uppstår betalning från sina uthyrningskunder, dvs. slutkunderna. Slutkunderna betalar i stället till AVIS, varefter AVIS gör månadsvisa avstämningar mot de lokala uthyrningsföretagen. AVIS skickar således månadsvis pengar till de lokala företagen.

När bilarna blev för gamla för att hyras ut inom ramen för AVIS togs de ur AVIS-verksamheten och användes på annat sätt. Bil nr 8 var således på konkursdagen, vilket

framgår av annat hyreskontrakt, uthyrd till Kattkullen Bygg AB. Bilar som på konkursdagen var äldre än ett år kan alltså tidigare mycket väl ha använts i AVIS-verksamheten, flera gånger än vad som har varit möjligt att spåra genom handlingarna i SJAB.

Av SJAB:s årsredovisningar framgår att SJAB:s huvudsakliga verksamhet var att hyra ut bilar under kortare perioder och att denna uthyrningsverksamhet bedrevs under namnet AVIS. Det angavs alltså redan från starten att SJAB bedrev annan verksamhet än uthyrningsverksamheten för AVIS.

Det är ostridigt att SJAB haft intäkter från AVIS under räkenskapsåret 2003/04 om 3 090 013 kr. Av årsredovisningen för samma år kan man utläsa att omsättningen för SJAB detta år var ca 8 mkr. Det fanns uppenbarligen omsättning uppgående till ca 5 mkr som inte utgjordes av intäkter från AVIS. Samma sak gäller för räkenskapsåret 2002/03 då omsättningen enligt årsredovisningen var ca 4 mkr. Enligt AVIS uppgick utbetalningarna till SJAB under samma period till 466 000 kr. Av SJAB:s årsredovisningar framgår alltså att den huvudsakliga intäktskällan inte var AVIS-verksamheten.

Det finns huvudsakligen två förklaringar till denna andra intäktskälla. Enligt Thomas Jönsson, Stefan Jönsson och TJAB:s och SJAB:s revisor Dick Svensson, vilka hörts om detta under sanningsförsäkran respektive ed i annat mål, härrör intäkterna från långtidsuthyrning som SJAB bedrev. SJAB bedrevs alltså all uthyrning. Enligt revisorn Jan Magnusson är dock förklaringen en annan. Han menar att SJAB:s extraintäkter inte härrörde från intäkter från SJAB:s uthyrning till slutkunder, utan från TJAB:s betalning av SJAB:s leasingkostnader. Av den förklaringen följer att SJAB inte alls skulle ha hyrt ut en betydande del av sin vagnpark till slutkund. Jan Magnusson drar i sin rapport slutsatsen att SJAB förefaller under hela den granskade perioden även ha fungerat som ett verktyg med vars hjälp TJAB kunnat sälja bilar till finansbolag som man fortsatt haft möjlighet att disponera.

Jan Magnusson redogör även i en tidigare utredning, utförd på uppdrag åt konkursförvaltaren i SJAB Anders Wingmark, för sin syn på SJAB:s övriga verksamheter och

anför att SJAB under 2005, och eventuellt även under tidigare år, har haft en betydande roll i finansieringen av det närstående bolaget TJAB:s verksamhet, att TJAB har sålt bilar till olika finansbolag som i sin tur leasat ut bilarna till SJAB, att flertalet av bilarna inte har använts i någon uthyrningsverksamhet utan leasingkostnaderna har bokförts på olika tillgångskonton med benämning ”finans lagerbilar” samt att kostnaderna därefter har vidarefakturerats till TJAB.

Vad Jan Magnusson menar är att TJAB och SJAB i maskopi kommit överens om att SJAB skulle agera som bulvan för TJAB för att TJAB skulle få finansiering för sina lagerbilar, vilka TJAB sedan självt hyrde ut eller utbjöd till försäljning. Den versionen utgår från att Thomas Jönsson och Stefan Jönsson begått brott i förhållande till sina kreditgivare. Även TJAB:s konkursförvaltare Magnus Nedstrand har varit inne på samma linje.

Båda de redovisade versionerna kan inte vara riktiga. Men en av dessa versioner behöver å andra sidan inte heller vara rätt för samtliga bilar som inte är bilar uthyrda inom ramen för AVIS.

De berörda finansbolagen har valt att tro på olika versioner vilket lett till olika ställningstaganden i olika tvistemål efter konkurserna. Nordea valde att tro på konkursförvaltaren och stämde därför Thomas Jönsson och Stefan Jönsson personligen på grund av dels borgen, dels brott. Santander Consumer Bank valde däremot att tro på Thomas Jönsson och Stefan Jönsson och stämde därför Konkursboet, en tvist som nu är förlikat. GE har valt att inte tro på någon utan grundar sin talan, i olika delar, på respektive uppfattning.

När det gäller frågan vari SJAB:s andra verksamhetsgren består och frågan om vilket bolag som har stått för långtidsuthyrning till slutkunder kan svaren inte klart utläsas ur tillgängliga dokument såsom årsredovisningarna. Det går därur nämligen inte att utläsa vad som döljer sig bakom omsättningssiffrorna och verifiera om restintäkterna är intäkter från uthyrning direkt till slutkund. Det är inte heller i TJAB:s årsredovisningar

möjligt att se hur stor del av omsättningen som avser försäljning av bilar, dvs. allt annat än hyror. Alla intäkter är ihopklumpade under rubriken nettoomsättning. För en utomstående går det inte att säga vare sig att intäkter från långtidsuthyrning har ingått eller att de inte har ingått.

Av årsbokslutsakt 2003/04 för SJAB, upprättad av bolagets revisor Dick Svensson, kan emellertid i bilaga 1 utläsas en delpost av nettoomsättningen benämnd "Tid & km". Posten upptas till 5 730 053 kr. "Tid & km" är en term som används inom biluthyrningsbranschen för intäkter från uthyrningsverksamhet. Posten överstiger med råge intäkterna från AVIS under detta år, vilka uppgick till ca 3 mkr. Extraintäkterna kan i och för sig komma från uthyrning både till TJAB och till slutkund. Posten indikerar dock att intäkterna står i någon slags relation till förhyrarens användning av objektet. Det talar för Thomas Jönssons och Stefan Jönssons version. Att tala om "Tid & km" om SJAB bara har fakturerat sina leasingkostnader är ingen trovärdigare tolkning. Dessutom har Dick Svensson, som även varit revisor i TJAB, konsekvent hävdat att det var SJAB som stod för uthyrningsverksamheten.

Jan Magnussons tror sig dock likafullt ha hittat svaret i TJAB:s och SJAB:s verifikat. Om Jan Magnusson skulle ha rätt är det uppenbart att bolagen gjort sitt bästa för att dölja det verkliga förhållandet. Man måste om så är fallet nämligen gräva långt ned i bolagens bokföringar för att genomskåda falskspelet. Till och med sin egen revisor har bolagen i så fall fört bakom ljuset.

### ***GE:s finansiering***

Omkring 1998 kom GE i kontakt med TJAB och tillhandahöll fr.o.m. 1998 kundfinansiering till TJAB:s kunder. Detta innebar att en privatperson som ville köpa en bil hos TJAB efter kreditprovning kunde ingå avtal med GE om finansiering av bilen i form av avbetalningsköp eller leasing från GE, varvid GE i sin tur köpte bilen från TJAB. Pappersexercisen hjälpte TJAB till med.

Mellan GE och TJAB ingicks den 1 november 2003 ett samarbetsavtal varigenom TJAB gjorde vissa åtaganden och blev berättigat till viss provision på varje kundfinansiering. Det tidigare avtalet mellan GE och TJAB såg i allt väsentligt likadant ut.

GE:s relation till SJAB började 2002. SJAB beviljades då en kredit från GE för sin uthyrningsverksamhet. Denna var förhållandevis blygsam i början men ökade successivt. Särskilda kreditbeslut togs för varje ny finansiering. Det fanns således ingen egentlig kreditram. Kreditbesluten baserades på SJAB:s beskrivning av sin verksamhet. SJAB har alltid angivit till GE att de finansierade bilarna skulle användas för uthyrning till slutkund. SJAB berättade bl.a. för GE att SJAB – jämte uthyrning inom ramen för AVIS-verksamheten – bedrev långtidsuthyrning till företagskunder såsom Åtvidabergs FF, länsstyrelsen, landstinget, försvaret, LHC etc.

Finansieringen till SJAB gick till på i princip samma sätt som när GE finansierar vanliga privatkunders köp, men SJAB var kunden. GE köpte alltså bilarna från TJAB och träffade samtidigt avtal om leasing eller avbetalningsköp med SJAB. Hela poängen var dock att SJAB skulle underuthyra – subleasa som det kallas – bilarna till slutkunder.

Finansiering av subleasingverksamhet är något som finansbolag generellt är försiktiga med. Det beror inte på att det skulle finnas några större risker i händelse av säljarens konkurs, utan på förekomsten av en ytterligare aktör som inte är finansbolagets egen kund. Identiteten på slutkunden är viktig eftersom det är den som åker omkring i den finansierade bilen som finansbolaget kan komma att vilja återta. En fråga av betydelse i sammanhanget är vilken rätt en subleasetagare kan ha i det fall finansbolaget avser att ta tillbaka bilen från sin avtalspart. För GE tog sig denna försiktighet uttryck i att SJAB inte beviljades någon särskild kreditram som kunde utnyttjas automatiskt. Istället blev varje ny finansiering av en bil föremål för ett separat kreditbeslut hos GE.

Som framgår av samtliga leasing- respektive avbetalningsköpeavtal finns också ett förbud för GE:s kund, SJAB, att underuthyra bilarna. Detta framgår genom att det enligt avbetalningsköpeavtalen råder förbud mot att ”avhända sig” egendomen. Enligt leas-

ingavtalen råder ett uttryckligt förbud mot att ”genom avtal med annan förfoga över rätt till fordonet”. Vad gäller underuthyrning är bestämmelserna i de två avtalstyperna sakligt sett lika. Förbudet mot att utan leasingbolagets skriftliga medgivande uthyra fordonet till annan framgår även av motsvarande ramavtal upprättade av Nordea. Utgångspunkten för alla avtal på marknaden är således att leasing- eller avbetalningskunden inte får underuthyra sina bilar, allraminst tillbaka till säljaren.

I det konkreta fallet handlar dock finansieringen om att finansiera SJAB:s uthyrningsverksamhet till slutkund, varför GE givetvis har givit sitt samtycke till underuthyrning till slutkund. Men samtycket sträcker sig inte längre än just till uthyrning till slutkund. Av allmänna rättsliga principer följer dessutom ett specifikt förbud mot underuthyrning. En besittande och denuntierad tredje man äger aldrig återställa ett objekt till säljaren – vare sig genom uthyrning eller på annat sätt – annat än med köparens samtycke.

När SJAB ansökte om finansiering av bilar informerades GE regelmässigt om hur SJAB skulle hyra ut bilarna. SJAB uppgav att bilarna skulle hyras ut till slutkund. Hos GE togs inte alltid skriftliga noteringar om detta, men i vissa fall har det kommit att anges i GE:s interna datasystem. Av åtta s.k. skärmdumpar från GE:s datasystem GECKO framgår att information om hur bilarna skall brukas lagts in av GE. Informationen avser bilarna nr 3-10 i billistan. Det har beträffande dessa antecknats att SJAB skall hyra ut bilarna till länsstyrelsen.

Vidare framgår av GE:s lokala kreditkommittés beslut den 3 februari 2005, med anledning av SJAB:s ansökan om en kreditram, att bilarna enligt GE:s uppfattning skulle vara underuthyrda direkt till slutkunder.

Thomas Jönsson och TJAB var vid denna tidpunkt en av GE:s fem största kunder. Santander Consumer Bank hade dessutom under en viss tid tagit en allt större del av finansieringarna. GE avslög dock oavsett detta propån om en utökad kreditram och fortsatte istället att leasa bilar till SJAB efter kreditbeslut i varje enskilt fall. GE gick

inte heller med på att finansiera båtar som Thomas Jönsson hade ansökt om för Västerviks Marina.

#### ***Avveckling av AVIS-verksamheten***

Under våren 2005 planerade Thomas Jönsson och Stefan Jönsson för avveckling av AVIS-verksamheten i SJAB. Inget finansbolag, i vart fall inte GE, informerades om detta. Franchiseavtalet mellan AVIS och SJAB upphörde under sommaren 2005 och AVIS beviljade en ny franchise till FMAB som drevs av Fredrik Milered. Fredrik Milered hade tidigare varit anställd i SJAB för att hantera AVIS-verksamheten där. FMAB hade sin verksamhet i samma lokaler som SAAB:s leverantör BIVA, i närheten av TJAB:s och SJAB:s gemensamma lokal. SJAB hyrde ut sina AVIS-bilar till FMAB så att FMAB kunde bedriva sin AVIS-verksamhet med samma bilar.

Bilarna nr 51-54 finansierades efter det att franchiseavtalet mellan AVIS och SJAB hade upphört. SJAB roll var då att, med hjälp av sin etablerade relation till GE, ordna finansiering åt FMAB för vilket en blygsam ersättning utgick till SJAB. På egna meriter hade FMAB inte fått motsvarande krediter. GE och övriga finansiärer hölls intill konkursutbrottet ovetande om detta upplägg. Hade detta blivit känt skulle finansiärerna ha sagt upp krediterna. I så måtto har SJAB och TJAB tveklöst fört sina banker bakom ljuset.

#### ***Västerviks Marina***

Västerviks Marina, som hade startats upp under december 2004 av Thomas Jönsson och sonen Anders Warg, kom under hösten 2005 i ekonomiska problem. Under oktober 2005 började det gå utför även för TJAB och SJAB. Skälet var att Thomas Jönsson försökte lösa de ekonomiska problemen i Västerviks Marina genom att bl.a. låta Västerviks Marina köpa bilar av TJAB på kredit. Västerviks Marina behövde ytterligare stöd och Thomas Jönsson tillbringade alltmer tid i Västervik. Thomas Jönsson negligerade i viss utsträckning TJAB och SJAB. Bokföringen i TJAB och SJAB blev lidande och släpade efter betänkligt. Även felbokningar gjordes.

När Västerviks Marina hamnade på obestånd i oktober 2005 hamnade TJAB som en följd av detta också på obestånd. Även konkursförvaltaren har i förvaltarberättelsen angivit att TJAB:s krediter till Västerviks Marina sannolikt var en bidragande orsak till obeståndet under 2005. När TJAB föll, föll även SJAB.

### *Efter konkursen*

SJAB och TJAB arbetade gemensamt med ett datasystem kallat Autoebiz. Detta system har en mängd funktioner och är designat för att följa en bil i företaget. Med hjälp av registreringsnummer kan man se när och hur en viss bil köpts in, om den finns i lagret, om den hyrts ut, vem som hyrt ut bilen, vem som har hyrt bilen etc. Konkursförvaltaren missade att säkra detta datasystem när annat räkenskapsmaterial och dylikt säkrades efter konkursen. Vem som tog hand om datasystemet kan man bara spekulera i.

Konkursförvaltarna i TJAB och SJAB konstaterade att det rådde en svårartad oreda och många brister i bokföringarna. Konkursförvaltaren i TJAB har, som framgår av förvaltarberättelsen, dragit slutsatsen att ”det finns skäl att anta att bokföringen men även till viss del årsredovisningarna per 2005-04-30 och 2004-04-30 är missvisande”.

Konkursboet gjorde gällande att vissa av GE:s bilar inte skulle vara sakrättsligt skyddade. Avseende andra bilar var parterna dock överens om att GE hade sakrättsligt skydd eller att Konkursboet i vart fall inte gjorde några egna anspråk. Konkursboet ”släppte” t.ex. s.k. demoleasingbilar till GE. Konkursboet lät upprätta listor över de bilar som finansierats av respektive kreditgivare.

På listan gällande de bilar som GE hade finansierat, och som lämnades till GE, angav Konkursboet också ”släpp” i anslutning till de s.k. BIVA-bilarna med nr 52-54 i bil-listan. Även vid diskussioner mellan Konkursboet och GE hade Konkursboet angivit att boet inte gjorde anspråk på dessa tre bilar och GE hade uppfattat det så att boet hade lämnat åt GE och BIVA att göra upp om bilarna. Vid korrespondens den 16 februari 2006 via e-post från GE:s ombud till konkursförvaltarens biträde Elisabeth

Gustafsson efterfrågades viss information om de tre bilarna. Som framgår av korrespondensen hänvisades också till bilarna som några av de bilar Konkursboet hade avstått från anspråk på. Bakgrunden var att BIVA hade påstått stoppningsrätt till bilarna. Konkursboet, men inte GE, var berett att acceptera BIVA:s ståndpunkt.

Eftersom Konkursboet avstått från anspråk på bilarna försökte GE hitta information som utvisade att BIVA inte kunde utöva någon stoppningsrätt, varför bilarna således måste tillkomma GE. Detta var Konkursboet mycket väl medvetet om. I brev daterat den 26 april 2006 från GE:s ombud till konkursförvaltaren Magnus Nedstrand finns ett stycke om vilka bilar som det aktuella brevet inte avsåg. Det påtalades sålunda att resonemanget inte rörde de s.k. BIVA-bilarna som boet sagt sig inte hävda någon rätt till. Någon reaktion från Konkursboet kom inte heller på detta. GE lyckades sedermera inhämta information som visade att BIVA inte kunde utöva någon stoppningsrätt. BIVA hade nämligen redan levererat bilarna direkt till FMAB. Konkursboet fick av en händelse veta av BIVA:s ombud att BIVA stod i begrepp att lämna ut bilarna till GE. Det resulterade i att Elisabeth Gustafsson, efter samråd med Magnus Nedstrand, via e-post den 8 maj 2006 meddelade BIVA att Konkursboet nu gjorde anspråk på bilarna. Som skäl angavs att det hade framkommit omständigheter som medförde att Konkursboet nu gjorde en annan bedömning än tidigare hade meddelats. Konkursboet ändrade sålunda sin tidigare viljeförklaring, vilken hade riktats även till GE. Hursomhelst har GE haft fog för att tro att Konkursboet avstått sina anspråk även mot GE. Konkursboet är obligationsrättsligt bundet av avståendet.

### ***Finansieringsformens strukturer***

I finansieringsvärlden finns två huvudtyper av finansiering; dels finansiering utan säkerhet, s.k. blancokreditgivning, dels finansiering med säkerhet, s.k. säkrad finansiering. De villkor som ges är beroende av om finansbolagen anser sig ha säkerhet i det finansierade objektet i händelse av säljarens konkurs. Beslutsprocess, kapitaltäckning och en mängd andra regler är beroende av vilket fack respektive kredit skall sorteras in i. GE:s kreditgivning i bilbranschen är i princip uteslutande säkrad finansiering. GE har i och för sig enligt bankrörelselagen möjlighet att även ge blancokrediter, men

detta kräver helt andra beslutsprocesser internt och tillämpas endast i rena undantagsfall.

Säkerheten i objektet och den sakrättsliga problematiken är därför central för den som bedriver bilfinansiering och för den som ska uppta bilfinansiering. Gången vid finansieringen är upplagd för att reducera risken för finansbolaget. Finansbolaget skickar därför köpeskillingen till säljaren först när finansbolaget har fått bevis på att det sakrättsliga skyddet har etablerats. En annan fundamental princip är att finansbolaget inte leasar ut ett fordon som finansbolaget inte äger. Ett finansbolag köper inte heller ett fordon om det inte finns en tänkt leasingtagare. Finansbolaget kan inte leva med haltande bundenhet. Frågan om finansiering av ett bilköp börjar alltså med att leasingtagaren väljer ut en bil hos säljaren/leverantören. Med säljarens/leverantörens hjälp ansöker därefter leasingtagaren om finansiering hos finansbolaget. Finansbolaget köper bilen från säljaren/leverantören. Detta köp dokumenteras aldrig på något särskilt sätt, men framgår indirekt av leasingavtal eller avtal beträffande avbetalningsköp mellan finansbolag och leasingtagare eller avbetalningsköpare. I de aktuella leasingavtalen har detta formulerats så att GE ”kommer att köpa och leasa ut” beroende på att köpet inte har skett förrän avtalet har undertecknats av såväl finansbolaget som leasingtagaren. Det är inte, som Konkursboets tycks mena, så att fakturan från TJAB till GE på köpeskillingen konstituerar köpet. Fakturan blir på sin höjd en bekräftelse av ett redan ingånget avtal.

Finansbolagen kan i princip aldrig själva rent fysiskt hantera finansierade bilar och kan alltså inte sätta sig i besittning av bilarna för att på så sätt erhålla sakrättsligt skydd. Ett sådant förfarande skulle innebära enorma kostnader för finansbolagen, och i slutänden konsumenterna. Tanken är istället att det sakrättsliga skyddet uppkommer genom det besittningstagande som görs av finansbolagets kund, leasingtagaren. Leasingtagaren är skyldig att för finansbolagets räkning ta över besittningen från säljaren och skall sedan i ett intyg bekräfta att så har skett. Leasingtagaren bekräftar att bilen mottagits genom att underteckna en särskild handling. Den handlingen, leveransbekräftelsen, är en grundbult i den sakrättsligt styrda ordningen för hur leasingaffärer görs upp. När fi-

nansbolaget har fått bekräftat att leasingtagaren har utsläckt säljarens besittning och tagit bilen i egen besittning skickar finansbolaget pengarna till säljaren mot faktura. Leasingtagaren agerar således i ett visst avseende för finansiärens räkning.

Som GE:s systlöman har SJAB bekräftat för GE att bilen tagits över från TJAB. I avtalen för avbetalningsköp framgår detta under rubriken "godkännande" där det anges att köpobjektet "har tillställts köparen ovan angiven dag" samt att "köparen emottagit köpobjektet". Leveransgodkännandet syftar också till att ge avbetalningssäljaren en bekräftelse från avbetalningsköparen på att bilen har godkänts. Som framgår av leasingavtalen anges detta genom skrivningarna "angivet fordon som har tillställs oss från leverantören ovan angiven dag" samt "vi förklarar att vi för GE Money Bank AB:s räkning emottagit fordonet". Motsvarande avtalstexter används även av andra finansbolag, vilket framgår av ett avtalsexempel från Nordea. Vad leasingtagaren eller avbetalningsköparen bekräftar är alltså inte bara att denne har tagit bilen i sin besittning, utan även att bilen har tagits ur säljarens/leverantörens besittning.

Det ingås regelmässigt samarbetsavtal mellan finansbolaget och en återförsäljare/leverantör. Samarbetsavtalet, som berörs ovan, mellan GE och TJAB var väl känt även för SJAB. Enligt samarbetsavtalet åligger det TJAB att tillse att fordonen traderas. TJAB får enligt avtalet inte inneha fordonen. Det finns alltså även enligt detta samarbetsavtal en förpliktelse innebärande att bilen skall tas ur TJAB:s besittning.

Både SJAB och TJAB var i förhållande till GE således förpliktade att tillse att bilarna togs ur TJAB:s besittning och i SJAB:s besittning. Att så också har skett har intygats, under straffansvar, i leveransgodkännanden. Rent konkret var besittningstagandet enkelt att åstadkomma. SJAB behövde bara ta hand om bilnycklarna och behålla dem för sig självt. SJAB hade också kunnat lämna bilarna vidare till tredje man. GE har fram till konkursen trott att det verkligen förhöll sig så att bilarna togs ur TJAB:s besittning i samtliga fall. Det görs dock gällande att det i och för sig saknar betydelse vad som härvidlag har hänt i verkligheten.

***Denuntiation***

Vid tidpunkten för GE:s finansiering till SJAB fanns bilarna antingen i bilhallen eller på den gemensamma parkering. Det rådde då alltså sambesittning mellan TJAB och SJAB. I samband med finansieringen upplystes SJAB av GE och TJAB om att bilarna sålts av TJAB till GE. Det har dokumenterats skriftligen i leasingavtalen och avtalen beträffande avbetalningsköp. Som framgår under rubriken ”underskrifter” anges att GE ”köpt ovanstående köpeobjekt” eller att GE ”kommer att köpa och leasa ut ovanstående fordon”. Skillnaden i tempus har dock ingen betydelse och SJAB blev genom dessa skrivningar i avtalen denuntierat om överlåtelsen. Detsamma gäller Västerviks Marina beträffande bilarna med nr 55-57. När bilarna hämtades tog Västerviks Marina dem i sin ensambesittning och blev denuntierat. Efter denuntiationerna har SJAB och Västerviks Marina dessutom intygat att respektive bolag innehade bilarna med ensambesittning.

***Förutsättningar för olika bilar***

Betecknande för *Mileredbilarna*, dvs. bilarna nr 47-51, är att SJAB i sin tur hyrde ut dessa till FMAB. Även BIVA-bilarna hyrdes dock ut till FMAB. Dessa bilar disponerades vid konkursutbrottet av FMAB inom ramen för AVIS-verksamheten. Ytterligare en bil, nr 13, hyrdes ut till FMAB. Den bilen fanns dock på konkursdagen åter på Bilgallerians fastighet.

Att det var SJAB som hyrde ut bilarna framgår av fakturor beträffande bilarna med nr 13 och 47-51 utställda av TJAB:s och SJAB:s gemensamma ekonomiska administration. Fakturorna avser leasinghyror, fordonsskatt etc. Som framgår av fakturorna står SJAB angivet under rubriken ”ägare”. Det var vidare Stefan Jönsson som hanterade kontakten. Detta framgår av brev från Stefan Jönsson till Fredrik Milered daterade den 25 augusti 2005, den 20 september 2005 respektive den 20 oktober 2005. Breven handlar om leverans av nya bilar och att bilarna skall finansieras av ett finansbolag anges genom uppgiften att bilarna leasingspärars på Elcon Finans och hyrbilsregistreras. FMAB har med andra ord denuntierats om att finansbolaget skall förvärva de angivna bilarna. De angivna breven avser bilar som finansierats av ett annat finans-

bolag än GE, men samma förfarande har använts beträffande bilarna som finansierats av GE. I samtliga fall har Fredrik Milered fått reda på att bilarna som FMAB hyr skall köpas av ett visst finansbolag.

*BIVA-bilarna*, dvs. bilarna nr 52-54, finansierades på ett sent stadium, nämligen först i oktober 2005 och således efter det att SJAB hade upphört med AVIS-verksamheten. Bilarna finansierades av SJAB utan att det angavs att det inte längre var SJAB som bedrev AVIS-verksamheten utan istället FMAB. Leverantören av bilarna var BIVA, som är återförsäljare av SAAB-bilar i Linköping. Eftersom bilarna skulle disponeras av FMAB levererade BIVA bilarna direkt till FMAB. Varken TJAB eller SJAB har således någonsin haft någon fysisk tillgång till dessa bilar. Nycklarna till bilarna har helt enkelt lämnats över av BIVA direkt till Fredrik Milered i samband med att bilarna finansierades av GE. När bilarna såldes av TJAB till GE stod bilarna hos BIVA.

Av ett brev från BIVA till GE efter konkursen framgår att BIVA, i vars besittning bilarna fanns vid tiden för finansieringen, var informerat om att bilarna finansierades av TJAB via ett finansbolag. Även om det var okänt för BIVA vilket finansbolag det rörde sig om var BIVA i vart fall underrättat om att bilarna skulle överlåtas. BIVA behövde därför aldrig räkna med att TJAB skulle ha någon rätt att begära ut bilarna från BIVA. TJAB kunde således aldrig utfå bilarna från de bolag i vars besittning bilarna fanns; först BIVA och därefter FMAB. BIVA var således denuntierat.

Betecknande för *Västerviksbilarna*, dvs. bilarna nr 55-57, är att de var leasade av GE till Västerviks Marina och inte, till skillnad från övriga bilar, leasade eller sålda på avbetalning till SJAB. Västerviksbilarna hämtades av Västerviks Marina och fördes från Linköping till Västervik i samband med köpet. Bilarna användes sedan av Västerviks Marina.

Resterande 45 bilar ingår i kategorin *Linköpingsbilar normalfallet*. Även i denna kategori kan vissa underkategorier urskiljas. Det handlar bl.a. om ett antal bilar som varit uthyrda av SJAB direkt till slutkund. Att det var SJAB som hyrde ut bilarna framgår av

de uthyrningskontrakt som hittats. De bilar som avses är nr 8, 13, 15, 16 och 22, samt 47 och 49. De två sistnämnda bilarna ingår också i kategorin Mileredbilar. SJAB har hyrt ut bilarna till slutkunder inom ramen för AVIS-verksamheten. Beträffande bil nr 48 är parterna vidare ense om att SJAB har hyrt ut bilen inom ramen för AVIS-verksamheten.

Av en lista över de bilar som har registrerats som hyrbilar för korttidsuthyrning hos länsstyrelsen framgår att bilarna nr 9, 10, 15, 16, 45 och 47-51 registrerats av SJAB. Vid en jämförelse med de bilar som omfattas av de påträffade uthyrningskontrakten finner man att flera av bilarna faktiskt också hyrts ut inom ramen för AVIS-verksamheten. Bilarna nr 9 och 10 har dock registrerats av SJAB för korttidsuthyrning utan att några uthyrningskontrakt har påträffats. Dessa bilar finansierades samma dag som bil nr 8, vilken bevisligen hyrts ut i AVIS-verksamheten. Man kan således dra slutsatsen att även bilarna nr 9 och 10 hyrts ut av SJAB inom ramen för AVIS-verksamheten. Beträffande bil nr 45 finns ingen uppgift om att den skulle ha hyrts ut i AVIS-verksamheten. Bilarna nr 47-49 har hyrts ut i såväl SJAB:s som FMAB:s AVIS-verksamhet. Bilarna nr 50 och 51 har hyrts ut i FMAB:s AVIS-verksamhet. Uppgifterna förefaller därför tillförlitliga. Härav kan man dra slutsatsen att 10 bilar, nr 8-10, 13, 15, 16, 22 och 47-49, hyrts ut av SJAB inom ramen för AVIS-verksamheten. I en lista från AVIS kan man utläsa vilka bilar som registrerats i AVIS datasystem Wizard. Det är i målet vitsordat att bil nr 8, 13, 15, 16, 22, 47, 49, 50, 52, 53 och 54 registrerats in respektive ut i Wizard vid vissa angivna tidpunkter. Överensstämmelsen med de bilar som omfattas av de påträffade uthyrningskontrakten och de bilar som registrerats som hyrbilar hos länsstyrelsen är stor. Slutsatsen blir att bilarna nr 8-10, 13, 15, 16, 22 och 47-49 har uthyrt av SJAB samt att bilarna nr 13 och 47-54 har hyrts ut av FMAB, allt inom ramen för respektive bolags AVIS-verksamhet. Sammanlagt handlar det om 15 bilar som enligt det anförda kan klassificeras som AVIS-bilar.

Ett stort antal andra bilar har varit långtidsuthyrda. En av de slutkunder som har hyrt flest bilar är SVEAB som på konkursdagen hyrde bilarna nr 3-6, 8, 17 och 22. Även

CSC hyrde på konkursdagen flera bilar, nämligen bilarna nr 29-42 och 57. Bilarna hyrdes ut av SJAB.

Några av Linköpingsbilarna har aldrig varit uthyrda till slutkund. Det gäller bl.a. bilarna nr 24-26 som finansierades sent under juli 2005 och fortfarande vid konkursutbrottet i princip inte hade körts alls. Bilarna har inte registrerats för korttidsuthyrning hos länsstyrelsen. De har inte heller registrerats in i AVIS datasystem Wizard och de har inte hyrts ut till FMAB. Förklaringen till att bilarna aldrig använts är okänd för GE. De tre bilarna har dock varit utbudna till försäljning av Bilgallerian i en annons. Annonstexten ”100 % momsavlyft, garanterade restvärden!” och ”0:- kontantinsats!” indikerar en viss ekonomisk desperation. Av annonsen framgår också att de tre bilarna erbjöds att köpas på avbetalning, trots att GE ägde bilarna och leasade dem till SJAB och trots att det enligt leasingavtalen förelåg ett förbud mot avhändande av fordonen.

Det framgår vidare av en avisering för juni 2005 som bifogats ett försäkringsbrev från Länsförsäkringar att flertalet av de bilar som finansierats i maj 2005 eller tidigare var försäkrade av SJAB.

I leasing- och avbetalningsköpeavtalen kan mätarställningen för varje bil vid tidpunkten utläsas. Mätarställningen stod i de flesta fallen på noll eller nära noll, vilket förklaras av att GE i normalfallet endast finansierar nya bilar. Av test- och värderingsprotokoll upprättade av Kvarndammen Bilauktioner AB framgår beträffande de flesta bilarna vad mätarställningen uppgick till när bilen efter konkursen överlämnades för försäljning. Vid en jämförelse framkommer att bilarna i de flesta fallen har körts avsevärda sträckor, vilket talar för att bilarna har varit uthyrda och dessutom har varit uthyrda under längre tider.

### ***Vilseledande om besittningsförhållanden***

Förutom de hittills nämnda förhållandena, som innebär att sakrättsliga moment objektivt sett har tillgodosetts, finns ett annat argument för sakrättsligt skydd. Det är vad som skulle kunna kallas för ett delvis subjektivt sakrättsligt moment. För det fall TJAB

faktiskt har fortsatt att disponera över bilarna genom att, istället för SJAB, hyra ut bilarna och genom att bjuda ut bilarna till försäljning, så har TJAB och SJAB tillsammans vilselett GE om besittningsförhållandena. Om besittningsförhållandena hade varit som GE förletts att tro skulle det ha lett till sakrättsligt skydd för GE. På grund av detta svek från TJAB:s och SJAB:s sida skall den sakrättsliga frågan avgöras med utgångspunkt i hur det hade varit om TJAB och SJAB hade agerat som GE förletts att tro. GE:s subjektiva uppfattning skall därmed läggas till grund för bedömningen.

***Alternativ grund om separationsrätt***

För det fall GE inte skulle anses ha sakrättsligt skydd till viss eller vissa av de 56 bilarna görs gällande att köpen av åtminstone 29 bilar från Citroën, BIVA och Italienska Bil som upptas i billista 2 (domsbilaga 2) är ogiltiga. Ogiltigheten är av karaktären angriplighet. Om ett köp är ogiltigt har den oskyldige parten ett sakrättsligt skyddat anspråk på att återfå den egendom som har utgivits. GE har utgivit pengar som betalning för respektive bil till TJAB. GE:s sakrättsliga anspråk under denna argumentationslinje avser således i första hand själva försäljningslikviden. Sakrättsliga anspråk kan dock även göras gällande i ett surrogat för den ursprungliga prestationen; dvs. i detta fall i ett surrogat för pengarna som GE erlagt i försäljningslikvid.

Beträffande bilarna nr 2-6, 12, 14, 17, 20, 24-27, 29-42, 50 och 51 i billista 1, dvs. samtliga bilar enligt billista 2, hade GE ett sakrättsligt skyddat anspråk vid konkursutbrottet. Bilarna utgör surrogat för GE:s pengar.

Under den förutsättningen att bilarna vid köpet aldrig traderats från TJAB till GE utan kvarblivit i TJAB:s besittning och disponerats av TJAB är köpeavtalen ogiltiga. TJAB har nämligen i avtal med GE utfäst sig att inte inneha bilen. TJAB har, som alla säljare, varit förbjuden att disponera över den egendom som man sålt till GE. TJAB har dessutom i samarbetsavtalet med GE utfäst sig att tillse att tradition skedde. SJAB har varit förbjudet att låta TJAB bruka bilarna. Om det är riktigt som Konkursboet hävdar, att TJAB fortsatt att disponera bilarna efter försäljningen till GE, är det uppenbart att TJAB och SJAB dolt detta för GE. TJAB och SJAB har uppgivit till GE att SJAB

skulle hyra ut bilarna till tredje man. I vissa fall har TJAB och SJAB dessutom angivit viss namngiven tredje man. TJAB och SJAB har i så fall lyckats dölja de verkliga förhållandena för utomstående. De framgår inte av bolagens årsredovisningar. Inte heller bolagens egen revisor har förstått att TJAB disponerade över bilarna. TJAB och SJAB har i så fall vilselett både kreditgivare och revisor. Det har även skett systematiskt och medvetet.

Det är givet att TJAB och SJAB i så fall agerat i samverkan. TJAB och SJAB har redan före respektive köp planerat att bolagen inte skulle uppfylla sina åtaganden. Det har upprepats gång på gång. TJAB och SJAB har också vetat att SJAB skall fylla i intyg under straffansvar om att TJAB:s besittning upphört. Man har också vetat att dessa intyg skulle bli vilseledande för GE, men det har inte hindrat dem. TJAB och SJAB har således redan när TJAB ingick respektive köpeavtal med GE haft för avsikt att negligera förfogandeförbuden och låta TJAB förfoga över bilarna. Om GE hade haft kännedom om TJAB:s och SJAB:s avsikter skulle GE inte ha ingått avtalen. Detta kallas svek inom civilrätten och bedrägeri inom straffrätten. Det leder till ogiltighet.

Omständigheterna är dessutom sådana att det skulle strida mot tro och heder att åberopa avtalen som giltiga. TJAB har utan tvekan haft vetskap om de rätta förhållandena, de felaktiga uppgifterna samt deras betydelse för GE.

Köpeavtalen är dessutom ogiltiga på grund av bristande förutsättningar enligt förutsättningsläran. Det har ju varit en förutsättning för GE att TJAB inte skulle fortsätta att inneha den av GE förvärvade bilen. Det framgår av samarbetsavtalet. Det har också varit en förutsättning att TJAB inte skulle få disponera över bilen. Det framgår av leasing- och avbetalningsköpeavtalen, men är också en självklarhet – en typförutsättning – vid den här typen av finansiering. Slutligen har det varit en förutsättning att SJAB faktiskt skulle hyra ut bilarna till tredje man. Det följer av GE:s kreditbeslut och av anteckningarna i GE:s datasystem GECKO. Varje sådan förutsättning har varit väsentlig för GE. TJAB har insett eller i vart fall bort inse varje sådan väsentlig förutsättning och att den var felaktig. Eftersom det är TJAB som tillsammans med SJAB

har orsakat att förutsättningarna varit oriktiga/brustit, TJAB har haft vinning och GE har lidit skada av förfarandet skall risken för att förutsättningarna varit oriktiga/brustit inte belasta GE. Rättsföljden blir att avtalen skall anses ogiltiga.

*Närmare om separationsrätt i surrogat*

Enligt allmänna regler gäller att separationsrätt också kan göras gällande i det surrogat som har trätt istället för objektet som skall gå åter. De pengar som GE har erlagt för att köpa de 29 bilarna enligt billista 2 kan följas i finansieringen av bilarna på följande sätt.

Först kontaktade TJAB leverantören till bilen. Beträffande bil nr 2 är det Citroën. Vid kontakten med leverantören pekade TJAB ut en bil som TJAB avsåg att förvärva. Leverantören påbörjade en tid därefter leverans av bilen till TJAB. I samband därmed ställde leverantören ut en faktura till TJAB. Beträffande bil nr 2 är det en faktura med nr 141411. Det framgår att priset är 92 346 kr plus mervärdesskatt om 23 087 kr, eller sammanlagt 115 433 kr. Orderdatum enligt fakturan är den 12 januari 2004 och fakturadatum är den 14 januari 2004. Fakturan förföll den 13 februari 2004. TJAB omregistrerade därefter den obetalda bilen i bilregistret. Ägarnoteringen ändrades således från att avse Citroën till att avse TJAB och bilen kunde därmed finansieras hos en bank. TJAB kunde nämligen inte sälja bilen till en bank om TJAB inte stod i bilregistret.

SJAB kontaktade sedan GE angående finansiering av bilen. Detta återspeglas i s.k. händelseloggar i GE:s datasystem där kontakter och händelser dokumenterats. Beträffande bil nr 2 skapades händelseloggen den 4 februari 2004 när Stefan Jönsson kontaktade GE. När SJAB hade fått finansieringen sålde TJAB bilen till GE och GE erlade köpeskillingen till TJAB. Enligt avbetalningsköpeavtal mellan SJAB och GE avseende bil nr 2 köpte GE bilen för 118 000 kr.

GE betalade till TJAB innan TJAB betalade till Citroën. Av kontoutdrag från GE:s konto i Danske Bank kan man utläsa att just 118 000 kr utbetalades den 12 februari

2004. Pengarna bör således ha kommit in på TJAB:s konto någon bankdag senare. Den 19 februari 2004 girerade TJAB betalningen för bilen till Citroën och den 23 februari 2004 kom beloppet in på Citroëns konto, vilket kan utläsas av dels TJAB:s följbrev (remissbrev) till Citroën innehållande uppgift om fakturanummer, dels kontoutdrag. Betalningen för bil nr 2 ingick i en större betalning om sammanlagt 461 810 kr till Citroën. Mellan det att pengarna kom in på TJAB:s konto någon gång omkring den 13 februari 2004 och det att TJAB:s utbetalning över bankgirot initierats den 19 februari 2004 har det som mest gått sex dagar.

TJAB avvaktade alltså med att erlagga betalning till Citroën för bil nr 2 till dess att TJAB hade fått betalt för bilen från GE. Pengar gick från GE till TJAB:s bankkonto och var öronmärkta för bil nr 2. Därefter tog TJAB ut pengar från sitt bankkonto genom en girering till Citroën. Pengarna till Citroën avsåg bil nr 2. Bil nr 2 blev därmed – i det fall köpet är ogiltigt – ett surrogat för de pengar som GE erlade för att förvärva bilen.

Leverantörerna synes ha varit väl införstådda med att det var GE:s pengar som TJAB använde för att i sin tur betala till leverantörerna för de bilar som GE hade förvärvat. BIVA har i ett brev till GE av den 26 januari 2006 meddelat att BIVA sedan tidigare hade ett avtal med TJAB som innebar att nya hyrbilar levererades till TJAB, att faktura ställdes ut och att fakturan betalades av TJAB när finansieringsfrågan i av TJAB valt finansbolag hade ordnats.

Samma förfarande tillämpades för alla bilarna enligt bilista 2. Som ett särskilt tydligt exempel kan nämnas de 14 bilarna med nr 29-42. Bilarna levererades från Citroën den 31 mars 2004. Fakturor utställdes av Citroën samma dag med angiven förfallodag den 30 april 2004. TJAB betalade dock inte på förfallodagen. SJAB vände sig istället den 12 maj 2004 till GE med begäran om finansiering av bilarna. Onsdagen den 26 maj 2004 förvärvade GE bilarna från TJAB. Fredagen den 28 maj 2004 betalade GE ut likviderna till TJAB. Lördagen den 29, söndagen den 30 samt måndagen den 31 maj 2004 (annandag pingst) var inga bankdagar. Den 1 juni 2004 initierade TJAB sin betalning

till Citroën avseende bilarna. Citroën erhöll likviderna för bilarna torsdagen den 3 juni 2004; fyra bankdagar efter det att GE erlagt dessa till TJAB. Betalningen till Citroën för bilarna har alltså kommit in på TJAB:s konto den 28 maj 2004 och skickats iväg påföljande bankdag. Det är således GE:s pengar som använts för TJAB:s förvärv av bilarna och bilarna är därför ett surrogat för GE:s pengar.

I fyra fall – beträffande bilarna nr 17, 20, 27 och 30 – överstiger TJAB:s betalning till leverantören den betalning som GE gjort till TJAB. GE menar dock att GE likafullt har separationsrätt till bilen som surrogat för GE:s pengar. I vart fall har GE samäganderätt till så stor del av likviden från Kvarndammen Bilauktioner AB:s försäljning som motsvarar relationen mellan GE:s betalning och TJAB:s betalning. Vad gäller bil nr 17 blir detta (160 000 kr/176 387 kr) 91 procent efter avrundning.

GE har beträffande alla bilar utom bil nr 14 redovisat de belopp som anges i billista 2 som erlagd köpeskilling utan mervärdesskatt. Enligt GE:s redovisning har fakturorna för dessa bilar således inte upptagit mervärdesskatt. På grund av en ändrad rutin hos GE har dock för bil nr 14 mervärdesskatt om 86 900 kr avräknats från köpeskillingen om 434 500 kr vid redovisning till Skatteverket.

GE har således separationsrätt till surrogatet, dvs. bilarna, enligt allmänna sakrättsliga principer. Härutöver gäller också att GE har separationsrätt enligt de specifika principer som gäller enligt lagen om redovisningsmedel eller enligt grunderna för denna jämte allmänna surrogationsprinciper.

Eftersom köpeavtalen var ogiltiga var TJAB skyldigt att till GE redovisa de pengar som TJAB uppburit från GE. TJAB blev alltså redovisningsskyldigt för de medel som TJAB mottog från GE på sitt bankkonto. TJAB tog ut och avskiljde medel från bankkontot. Detta skedde när TJAB betalade för bilen till leverantören. I en och samma handling, betalningen till leverantören, avskiljde TJAB medlen och substituerade dem med respektive bil. TJAB:s uttag/betalning till leverantören gjordes bl.a. i GE:s intresse och i redovisningssyfte. Bilen blev därigenom ett surrogat för de avskilda med-

len i vilka GE hade separationsrätt enligt lagen om redovisningsmedel. GE har således även separationsrätt till bilarna på basis av lagen om redovisningsmedel kombinerat med allmänna sakrättsliga principer.

För att ett avskiljande ska vara sakrättsligt relevant krävs att det sker med redovisningsavsikt. TJAB hade givetvis inte för avsikt att utge – dvs. redovisa – till GE just de pengar som TJAB tog ut från kontot. Vad TJAB avsåg att utge var ju istället bilen som förvärvades med hjälp av pengarna. Redovisningsavsikt avseende surrogatet räcker dock.

Det är inte riktigt, som Konkursboet har påstått, att en negativ kontoställning på TJAB:s konto vid tiden för transaktionerna skall påverka bedömningen. För det första är surrogation enligt allmänna principer möjlig även om det sker en tillfällig sammanblandning på kontot. Dessutom förelåg i just detta fall en sådan stark koppling mellan GE:s betalning och TJAB:s betalning att det inte spelar någon roll hur kontoställningen såg ut. Det spelar inte heller någon roll om det mellan de två rättshandlingarna skedde få eller många transaktioner; detta eftersom betalningarna avsåg samma objekt och hade ett nära sakligt och tidsmässigt samband. Båda betalningarna gjordes för att TJAB skulle leverera den bil, för vilken betalningarna var öronmärkta, just till GE. Ytterligare ett skäl är att pengarna som TJAB mottog vid det ogiltiga köpet mottogs med redovisningsskyldighet. Den prestation som mottas av en part som bär skulden för ogiltigheten mottas alltid med redovisningsskyldighet. När TJAB därefter tog ut pengarna från kontot gjorde TJAB ett avskiljande. Avskiljandet gjordes när TJAB var solvent eller i vart fall utan dröjsmål.

### **Konkursboet har som grund för sitt bestridande anfört följande**

GE:s förvärv från TJAB av bilarna är inte sakrättsligt skyddade. Det har inte förekommit vare sig tradition eller denuntiation eller något annat sakrättsligt verksamt moment. TJAB:s möjlighet att förfoga över bilarna och TJAB:s rådighet över bilarna har inte varit avskuren på sätt som krävs för sakrättsligt skydd. Det bestrids att faktisk

kunskap hos besittande tredje man om GE:s förvärv av bilarna från TJAB har förelegat eller är tillräcklig. Det bestrids även att faktisk kunskap härom hos besittande tredje man skulle vara tillräcklig om kunskapen bibringats tredje man på annat sätt än genom sakrättslig denuntiation. Varken SJAB eller Västerviks Marina har varit GE:s sysslo-man. TJAB och SJAB har inte vilselett GE. Thomas Jönsson och Stefan Jönsson har inte heller gjort sig skyldiga till brottslig handling. Det bestrids att sakrättsligt skydd, som GE synes mena, kan uppkomma och har uppkommit på ”subjektiv grund” genom att GE skulle ha blivit förda bakom ljuset och förletts att tro att sakförhållandena var sådana att sakrättsligt skydd förelåg. Det går inte att ”godtrosförvärva” sakrättslig skydd.

Beträffande GE:s grund om separationsrätt i surrogat bestrider Konkursboet att de bakomliggande 29 köpeavtalen mellan GE och TJAB skulle vara ogiltiga, att bilarna i fråga skulle utgöra surrogat som trätt i köpeskillings ställe, att TJAB skulle ha mot-tagit betalningen från GE med redovisningsplikt, att TJAB skulle ha avskilt medlen så att dessa inte varit sammanblandade och att den åtgärd som GE beskriver som ett ”av-skiljande” skulle ha skett rättidigt och med redovisningsavsikt. Konkursboet kan inte vitsorda att TJAB var solvent vid en sådan eventuell ”avskiljandetidpunkt”.

Beträffande de s.k. BIVA-bilarna hävdar Konkursboet att boet inte gentemot GE av-stått från anspråk på bilarna. Någon viljeförklaring av innebörd att Konkursboet avstår från sina anspråk gentemot GE har boet inte avgivit till GE. Den enda viljeförklaring som kan ha förekommit från Konkursboets sida har riktats till BIVA. Den viljeförklar-ingen har vilat på ett förutsättningsfel, nämligen att BIVA har utövat rättidig stopp-ningsrätt avseende de tre bilarna. Förutsättningsfelet har vållats av BIVA som lämnat felaktiga uppgifter till Konkursboet. En eventuell viljeförklaring från Konkursboet till BIVA av innebörd att Konkursboet inte gör anspråk på de tre bilarna är därför inte bindande för Konkursboet i förhållande till BIVA, och än mindre i förhållande till GE. Det är ett ensidigt uttalande från Konkursboets sida och något avtal har inte träffats. Det har under alla omständigheter stått Konkursboet fritt att ändra uppfattning.

**Konkursboet har till utvecklande av talan anfört följande***Allmänt om bakgrunden*

TJAB bedrev före konkursen bilförsäljningsverksamhet från en egen fastighet i Linköping och innehade flera bilagenturer, bl.a. för Citroën och Nissan. TJAB hyrde även i stor utsträckning ut bilar till företag och privatpersoner. Vid sidan hade TJAB en reparationsverkstad. Som mest omsatte TJAB mellan 150-200 mkr per år. TJAB:s räkenskapsår slutade den 30 april.

SJAB var fram till mitten av juni 2005 AVIS-franchisetagare och bedrev korttidsuthyrning. Någon annan biluthyrning än inom AVIS eller bilförsäljning har SJAB aldrig ägnat sig åt, däremot viss båtuthyrning. AVIS-verksamheten sades upp under mars 2005 och övertogs i juni/juli 2005 vederlagsfritt av FMAB i samförstånd mellan Stefan Jönsson, Fredrik Milered och Thomas Jönsson. SJAB har därefter inte bedrivit någon annan verksamhet. SJAB fortsatte dock att i stor omfattning teckna leasing- och avbetalningsavtal för bilar med GE även efter det att AVIS-verksamheten sagts upp och uthyrningsverksamheten upphörde trots att bilarna då inte behövdes i SJAB. Omsättningen i SJAB under 2003/04 uppgick till drygt 8 mkr. Omsättningen varierade kraftigt över åren från några miljoner och upp till drygt 8 miljoner. Bokslutsdatum i SJAB är den 31 augusti.

TJAB lånade den 27 maj 2005 ut 100 000 kr till Fredrik Milered att användas till aktiekapital i det för uthyrningsverksamheten bildade bolaget FMAB. Enligt en överenskommelse mellan Thomas Jönsson och Fredrik Milered skulle TJAB leverera hälften av de bilar som skulle användas i FMAB:s AVIS-verksamhet. TJAB skulle hyra ut bilarna till FMAB. TJAB hade ett eget intresse av att uthyrningsverksamheten i samarbete med AVIS fanns kvar för att få fortsatt avsättning för bilar och kunna fortsätta att få bilar finansierade.

TJAB och SJAB var i princip fullständigt integrerade i varandra, såväl organisatoriskt och administrativt som ekonomiskt. Detta framgår bl.a. av att de samtidigt försattes i

konkurs. SJAB var i praktiken ett alter ego för TJAB. Både TJAB och SJAB var majoritetsägda av Thomas Jönsson. Stefan Jönsson var minoritetsägare i båda bolagen. Resterande aktier ägdes av två andra söner i familjen Jönsson. SJAB hade sin verksamhet i TJAB:s lokaler. SJAB hade ingen egen administration, utan utnyttjade TJAB:s administration. SJAB hade ingen egen uppställningsplats, utan använde TJAB:s uppställningsplats. Stefan Jönsson var anställd och hade sin huvudsakliga syssla i TJAB som försäljningschef. Thomas Jönsson hade ett bestämmande inflytande över verksamheten. SJAB bedrevs som en integrerad del av TJAB, utan eget vinstintresse. SJAB redovisade i princip nollresultat varje år. En vinst- eller förlustavräkning gjordes mellan bolagen två gånger per år, i anslutning till bolagens respektive bokslut, och SJAB:s resultat bestämdes mer eller mindre skönsmässigt av Thomas Jönsson. Resultatet stod inte i synbar relation till SJAB:s omsättning eller i korrelation med bakomliggande verksamhet.

Thomas Jönsson var också VD och styrelseledamot i Västerviks Marina som bedrev båt- och bilförsäljning. Thomas Jönsson kontrollerade i praktiken SJAB och Västerviks Marina. Via SJAB och Västerviks Marina ägnade sig Thomas Jönsson och TJAB åt s.k. sale-and-lease-back som är en form av lagerfinansiering behäftad med en hel del faror. TJAB behöll den faktiska och ekonomiska rådigheten över bilarna samt hade kvar det affärsmässiga intresset i bilarna. TJAB uppträdde som uthyrare och ägare i förhållande till hyrestagarna av bilarna. Verksamheten fortsatte i SJAB även efter mars 2005, då AVIS-franchisen sades upp och bilarna inte längre behövdes. Finansbolaget får vid sale-and-lease-back normalt inget sakrättsligt skydd utan registrering enligt lösöreköplagen. Det är i målet inte fråga om att Thomas Jönsson och Stefan Jönsson har gjort sig skyldiga till brott. Snarare handlar det om att GE har brustit i sin kredithantering. TJAB har på samma sätt sålt bilar förutom till GE även till andra finansbolag, nämligen Nordea Finans, Santander Consumer Bank, Skandiabanken och familjen Jönsson närstående Projekttrion i Västervik AB. De olika finansbolagen har valt olika strategier för att tillvarata sina intressen sedan Konkursboet nekat finansbolagen separationsrätt till bilarna. Övriga kreditgivare har förlikat med Konkursboet. GE har valt att stämma såväl Konkursboet som Thomas Jönsson och Stefan Jönsson. Nordea Finans

har i en annan tvist vid tingsrätten, mot Thomas Jönsson och Stefan Jönsson, bedömts inte ha sakrättsligt skydd för sina bilar.

Flera hundra bilar har lagerfinansierats på detta sätt genom sale-and-lease-back, vilket pågått åtminstone sedan 2004. Förfaringssättet har, i ett annat tvistemål mellan GE å ena sidan och Thomas Jönsson och Stefan Jönsson å andra sidan, av GE beskrivits som ett upplägg där SJAB agerat bulvan åt TJAB för att löpande förse TJAB med likvida medel till sitt billager. SJAB har saknat medel för att löpande lösa skulderna i form av leasingavgifter, amorteringar, räntor eller andra avgifter till finansbolagen enligt leasing- och avbetalningsavtalen. Istället har TJAB antingen direkt betalat de från finansbolagen till SJAB ställda fakturorna samt bokfört fakturorna som en kostnad i TJAB:s verksamhet, eller tillfört SJAB likvida medel för bestridande av fakturorna från finansbolagen genom att SJAB har vidarefakturerat TJAB. Vid återkommande tillfällen har TJAB löst restskulder enligt leasing- och avbetalningsavtal mellan SJAB respektive Västerviks Marina och finansbolagen. Detta har skett i samband med att TJAB har sålt den aktuella bilen. I samtliga fall har TJAB löst restskulden. TJAB har på detta sätt tagit restvärdesrisken på avtalen. Om bilen sålts med vinst har vinsten kommit TJAB tillgodo och har bilen sålts med förlust har TJAB burit förlusten.

Revisorn Jan Magnusson har på konkursförvaltningarnas uppdrag gått igenom SJAB:s och TJAB:s bokföringar. Jan Magnussons slutsats i de olika rapporterna är att SJAB var osjälvständigt i förhållande till TJAB, att SJAB har fungerat som ett finansieringsredskap åt TJAB och att TJAB i ekonomiskt hänseende fortsatt att disponera över bilarna.

TJAB har efter försäljningen av bilarna till GE och under hela perioden fram till konkursen behållit rådigheten över dessa. SJAB och Västerviks Marina lät TJAB förfoga över bilarna efter det att bilarna sålts av TJAB till GE och sedermera leasats eller sålts på avbetalning av GE till SJAB och Västerviks Marina. Bilarna fanns på konkursdagen antingen i TJAB:s omedelbara besittning eller i TJAB:s medelbara besittning genom hyresförhållanden mellan TJAB och olika hyrestagare. Två av bilarna var inlämnade

på reparationsverkstad, en av TJAB:s hyrestagare CSC och en av TJAB självt. Alla uthyrda bilar har sedermera överlämnats till Konkursboet av hyrestagarna, vilket i sin tur har sålt bilarna. Konkursförvaltningen började efter konkursen att dokumentera och sammanställa de bilar som fanns i TJAB:s omedelbara besittning genom att bl.a. fotografera de enskilda bilarna. Det finns fotografier på samtliga 19 bilar som fanns i TJAB:s bilhall; bl.a. bil nr 27 som stod till salu i bilhallen.

Både TJAB och SJAB hade av länsstyrelsen meddelats yrkestrafiktillstånd för uthyrningsrörelse. Endast ett fåtal bilar var dock registrerade som hyrbilar hos länsstyrelsen. När SJAB registrerats som brukare av en bil var det inte möjligt att hos länsstyrelsen registrera samma bil som hyrbil för TJAB. Flertalet bilar var emellertid inte heller registrerade som hyrbil för SJAB. Det är oklart varför detta förhållande föreligger.

GE har i den andra tvisten mot Thomas Jönsson och Stefan Jönsson tvärtemot vad som påstås i detta mål, hävdats att man inte har sakrättsligt skydd för bilarna. Detta framgår inte minst av GE:s egna skrifter i det målet. I det målet har GE påstått att Thomas Jönsson och Stefan Jönsson genom brott har vilselett GE att finansiera fordonen trots att sakrättslig fullbordan aldrig skett. GE har påstått att det istället har varit fråga om sale-and-lease-back och att SJAB varit bulvan för TJAB. Uthyrning till slutkund har enligt GE gjorts av TJAB och inte SJAB och i vissa fall skall SJAB inte ens ha disponerat över bilarna.

Jan Magnusson har också i sina utredningar konstaterat att flertalet bilar inte har använts av SJAB i någon uthyrningsverksamhet utan leasingkostnaderna har bokförts på olika tillgångskonton med benämningar som ”finans lagerbilar”, varefter kostnaderna vidarefakturerats till TJAB, alternativt har leasingkostnaderna bokförts direkt i TJAB. SJAB har saknat egna ekonomiska resurser och har varit helt beroende av att TJAB haft betalningsförmåga och vilja att betala. SJAB:s obeståndstidpunkt är på så sätt också helt beroende av den ekonomiska situationen i TJAB. Motsvarande slutsatser har Jan Magnusson dragit även beträffande bilar som finansierats av Santander Consumer Bank. Bolagen levde alltså i någon form av symbios. Å ena sidan var SJAB ett verktyg

för finansiering av TJAB. Å andra sidan levde SJAB på att TJAB kunde sköta betalningarna fortlöpande. Att TJAB lånade ut pengar till FMAB är också ett tydligt indicium på att TJAB behövde ett företag att sköta finansiering av bilar.

Det framgår av fakturor mellan SJAB och TJAB att av omsättningen i SJAB under 2003/04, uppgående till cirka 8,1 mkr, omfattade drygt 3,8 mkr vidarefaktureringskostnader för hyrbilar och hyrbil/lagerfinans. Intäkterna från AVIS skall ha omfattat drygt 3,1 mkr. Härtill kommer dels intäkter från båtuthyrning om 240 000 kr, dels olika bokslutstransaktioner om 1,1 mkr. Diskrepansen mellan intäkterna från AVIS och omsättningen låter sig alltså i huvudsak förklaras av internfakturerings- och bokslutstransaktioner.

När det sedan gäller SJAB:s fakturerings till TJAB under 2005 vidarefakturerade SJAB kostnader för ”hyrbilar” till TJAB om 5,9 mkr genom 21 fakturor. Det framgår inte vilka eller hur många hyrbilar som varje faktura avser. Fakturorna omfattade bilar finansierade av både Santander Consumer Bank och GE. Jan Magnusson har genom genomgång av huvudboken undersökt vilka hyrbilar som avses med varje faktura och i sin utredning daterad den 9 juli 2008 redovisat resultatet beträffande bilar finansierade av GE i en sammanställning. Jan Magnusson har funnit 34 bilar vidarefakturerade från SJAB till TJAB. Av sammanställningen framgår att fakturor från SJAB till TJAB beträffande 23 bilar saknas. Orsaken till detta är att kostnaderna för 16 bilar har bokförts direkt i TJAB trots att fakturorna från finansbolagen var utställda på SJAB. Beträffande sju bilar, bil nr 56 i billistan (30), nr 57 i billistan (31), nr 55 i billistan (49), nr 27 i billistan (54), nr 52 i billistan (55), nr 54 i billistan (56) och nr 53 i billistan (57) har dock några fakturor inte påträffats över huvudtaget. Jan Magnusson har gjort motsvarande sammanställning beträffande bilar finansierade av Santander Consumer Bank. Dessa bilar ingår i de 21 fakturorna. Även beträffande bilarna finansierade av Santander Consumer Bank (77 st) har majoriteten av bilarna (66 st) vidarefakturerats av SJAB till TJAB. Resterande åtta bilar har inte återfunnits i bokföringen.

*Närmare om olika hyresförhållanden*

När det sedan gäller TJAB:s faktureringar i sin tur har skriftliga hyresavtal upprättats endast i ett fåtal fall. De andra hyresavtalen mellan TJAB och hyrestagare har ingåtts muntligen. TJAB har dock fakturerat hyrestagarna för hyrbilarna; bilar som alltså köpts från TJAB av GE och leasats eller avbetalningssålt till SJAB.

TJAB har fakturerat FMAB hyra för av GE finansierade bilar vilket framgår av fakturor, bankallegat och inbetalningsjournal för TJAB. Genom att jämföra angivna fakturanummer i inbetalningsjournalerna med fakturor till FMAB kan man utläsa vilka hyrbilar som avses med betalningarna. Det rör sig bl.a. om hyresbetalningar för bilarna nr 50, 48, 13, 47 och 49.

TJAB har undertecknat skriftliga hyresavtal med SVEAB beträffande bilarna nr 3-6, 8, 9, 17 och 22 vilka finansierats av GE och beträffande bilar finansierade av Santander Consumer Bank. Enligt fakturor har också TJAB fakturerat SVEAB hyra för bilarna.

TJAB har undertecknat skriftligt hyresavtal med Boxholms Skogar AB beträffande bil nr 21 finansierad av GE. TJAB har fakturerat Boxholms Skogar AB hyra för bilen enligt faktura.

TJAB har undertecknat skriftlig bekräftelse av hyresoffert till CSC Sverige AB. TJAB har även fakturerat CSC Sverige AB hyra för bilar. Av en förteckning upprättad av CSC Sverige AB framgår vilka bilar som förhyrdes. Det rörde sig om bilarna nr 7, 29-42 och 57, som alla finansierats av GE. Den 31 januari 2006 respektive, i ett fall, den 2 februari 2006 återlämnades de av CSC Sverige AB förhyrda bilarna till TJAB. Samtidigt sade CSC Sverige AB skriftligen upp avtalen med TJAB.

TJAB har fakturerat Sharp Electronics Nordic AB hyra för den av GE finansierade bilen nr 45.

TJAB har fakturerat Webgallerian AB och Netgallerian Sweden AB hyra bl.a. för den av GE finansierade bilen nr 20, men också för en bil ägd av Santander Consumer Bank.

TJAB har fakturerat Ventkontroll i Linköping AB hyra för den av GE finansierade bilen nr 10.

TJAB har fakturerat och tagit emot hyra från Amir Camo för den av GE finansierade bilen nr 46 vilket framgår av fakturor och kvittenser. Bilen har inget värde i tvisten och ingår inte längre i grunden för GE:s talan.

TJAB har fakturerat Roger Melin hyra för den av GE finansierade bilen nr 11, Per-Olof Rulander hyra för den av GE finansierade bilen nr 44, Magnus Johansson hyra för den av GE finansierade bilen nr 28 samt Raymond Mayer/LaRay AB hyra för den av GE finansierade bilen nr 14.

Vidare framgår av lönespecifikation från TJAB beträffande Roger Blomberg att denne hade en bilförmån. Roger Blomberg var anställd av TJAB och brukade den av GE finansierade bilen nr 18 som tjänstebil.

TJAB har fakturerat även Kattkullen Bygg AB för reparation av skadad hyrbil nr 8. TJAB har även fakturerat Allvärmeteknik KVV AB fordonsskatt för bil nr 44.

Det vitsordas att bilarna nr 8, 13, 15, 16, 22 och 47-49 varit uthyrda av SJAB inom ramen för AVIS-verksamheten.

#### ***Närmare om hur TJAB disponerat bilarna***

En del av bilarna har annonserats ut till försäljning av TJAB trots att de sålts till GE eller annat finansbolag och därefter leasats eller sålts på avbetalning till SJAB. Detta framgår av återopade annonser. Det gäller bl.a. bilarna nr 24-26. Även bil nr 43 har vid olika tillfällen annonserats ut till försäljning av TJAB tillsammans med andra bilar,

däribland en bil med registreringsnummer SHZ 233 som finansierats av Santander Consumer Bank. Vidare har bil nr 56 annonserats ut till försäljning av TJAB tillsammans med andra bilar, däribland två bilar med registreringsnummer HTF 065 respektive SGD 008 som finansierats av Santander Consumer Bank. I och för sig framgår inte av annonserna uttryckligen att TJAB är säljare, men bilderna visar bl.a. personal från TJAB. SJAB har heller aldrig ägnat sig åt bilförsäljning.

Bil nr 24 saluhölls av TJAB i bilhallen vid tiden för konkursutbrottet, vilket framgår av åberopat fotografi. Även bil nr 55 stod vid konkursutbrottet på TJAB:s fastighet bland andra bilar som TJAB saluhöll, trots att bilen leasades av SJAB från GE.

Bil nr 27, som fotograferades av konkursförvaltningen i TJAB:s bilhall efter konkursutbrottet, såldes sedermera av Konkursboet till Zetterblom Bil AB som i sin tur sålde bilen vidare till konsument. I köpeavtalet med konsumenten angavs mätarställningen till 0 mil.

Bil nr 56 var vid tiden för konkursutbrottet inlämnad på verkstaden MS Car Lack & Plåt av TJAB. Bilverkstaden fakturerade TJAB för arbete på den och andra bilar och innehöll två bilar, varav den ena var bil nr 56, som säkerhet för sin fordran. Det förelåg ett rättsförhållande mellan TJAB och bilverkstaden varför bilen fanns i TJAB:s medelbara besittning.

TJAB hade återförsäljaravtal men också ett kommissionsavtal med Nissan att sälja bilar åt Nissan. På konkursdagen hämtade företrädare för Nissan 29 bilar som stod till försäljning hos TJAB och som Nissan ansåg sig äga. I efterhand insåg man dock att sex av bilarna som hade hämtats på TJAB:s fastighet inte var s.k. kommissionsbilar utan nya bilar som hade finansierats av Santander Consumer Bank och Nissan meddelade då att bilarna skulle återlämnas.

I TJAB:s konkurs bevakade Santander Consumer Bank sex bilar som finansierats av Santander Consumer Bank åt SJAB genom leasing- eller avbetalningsavtal och som

därefter sålts av TJAB till privatpersoner utan att krediten dessförinnan hade lösts. TJAB hade sålunda kvar rådigheten över de finansbolagsfinansierade bilarna.

De bilarna som på konkursdagen fanns i TJAB:s omedelbara besittning är, som framgår av bilista 1, nr 1, 2, 7, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 18, 19, 21, 23-28 och 55, dvs. 19 bilar. Med hjälp av viss dokumentation och uppgifter från TJAB:s anställda kunde Konkursboet identifiera 36 bilar som på konkursdagen var uthyrda till tredje man. Dessa har därefter återlämnats till Konkursboet. Bilarna nr 3-6, 8, 17, 22, 29-38, 40-43, 47-54 och 57, dvs. 30 bilar, har återlämnats på hyrestagarnas initiativ. Bland dessa finns de bilarna som fanns hos FMAB, CSC Sverige AB och SVEAB. Bil nr 43, som fanns på en sommarstugetomt i Västervik, återlämnades till Konkursboet av Anders Warg efter konkursutbrottet. Bilarna nr 11, 14, 20 samt 44-46 återlämnades till Konkursboet av hyrestagarna på konkursförvaltarens begäran. Bilarna nr 39 och 56 stod på konkursdagen på verkstad för reparation. Inte när det gäller någon bil har GE efterfrågat eller fått uppgift om till vilken hyrestagare bilen hyrts ut. De bilar som var uthyrda var uthyrda av TJAB och inte av SJAB.

#### ***GE:s förvärv av bilarna***

Det har aldrig upprättats något separat köpeavtal beträffande GE:s köp från TJAB. Köpen finns enbart dokumenterade genom fakturor från TJAB till GE. Det på fakturorna angivna orderdatumet och/eller fakturadatumet är detsamma som förvärvsdagen. Detta innebär att Konkursboet har annan uppfattning än GE om när GE köpte 20 av bilarna. Beträffande dessa 20 bilar, nr 18-25, 27, 43, 44, 46 samt 50-57, har bilarna enligt orderdatum förvärvats av GE efter det att SJAB undertecknat leveransbekräftelser för bilarna. För bilarna 1 och 2 är också leveransbekräftelserna daterade den 4 respektive den 5 februari 2004. Bekräftelserna är såvitt avser dessa bilar gjorda före GE:s köp.

GE upprättade även återköpsåtaganden till säkerhet vid köp av bilarna nr 2-6 från leverantören, dvs. från TJAB. Åtagandena, som rimligen borde ha undertecknats för TJAB, har dock undertecknats av Stefan Jönsson. I ett av åtagandena har även TJAB

och SJAB uttryckligen förväxlats i handlingen. Även detta återköpsåtagande är undertecknat av Stefan Jönsson.

#### ***Närmare om de s.k. BIVA-bilarna***

Beträffande BIVA-bilarna meddelade ombudet för BIVA strax efter konkursutbrottet att bilarna aldrig hade levererats i samband med TJAB:s köp och att BIVA därför utnyttjade den köprättsliga stoppningsrätten. Konkursboet godtog denne uppgift. När denna uppgift senare visade sig vara felaktig meddelade Konkursboet, genom Elisabeth Gustafsson, GE att boet gjorde anspråk på bilarna. Konkursboet hade dessförinnan inte ens haft anledning att ta ställning till GE:s eventuella separationsrätt utan bara till BIVA:s uppgivna stoppningsrätt. Det är i och för sig riktigt att det förekommit kontakter i mellantiden men Konkursboet har inte riktat någon viljeförklaring till GE och Konkursboet har aldrig godkänt GE:s separationsrättsanspråk.

#### ***Separationsrätt i surrogat***

Beträffande den av GE åberopade grunden om separationsrätt i surrogat bestrids det att det skulle vara GE:s pengar som TJAB använt vid betalningen av de aktuella bilarna i billista 2 till leverantörerna Citroën, Italienska Bil och BIVA. Med ledning av betalningsidentifikationsnummer som anges på utdrag från Danske Bank kan man härleda betalningstransaktionerna på TJAB:s företagskonto i Östgöta Enskilda Bank. Konkursboet har sammanställt hur transaktioner skett över kontot under den tid som betalningar skett för bilarna i billista 2. Krediten på företagskontot har varierat och vid olika tider uppgått till mellan 5-6 mkr. Det har under de dagar, i flertalet fall fyra dagar men i några fall över 100 dagar, som förflutit mellan GE:s inbetalningar för respektive bil och TJAB:s utbetalningar till leverantör för samma bil, skett ett stort antal andra transaktioner över företagskontot; i några fall flera hundra. I de olika betalningsordrarna avseende betalning till de olika leverantörerna ingår betalning för flera bilar, inte bara betalning för bilarna i billista 2. GE:s betalningar har sammanblandats med andra TJAB:s medel på företagskontot. Det är alltså inte möjligt att följa betalningarna så som GE hävdar.

Beträffande bil nr 42 har till och med GE:s betalning till TJAB skett efter TJAB:s betalning till leverantören. Transaktionerna har bokförts samma dag, den 1 juni 2004, men TJAB:s betalning till leverantören har alltså bokförts före GE:s betalning till TJAB. På samma sätt som för de andra bilarna kan man med ledning av angivet betalningsidentifikationsnummer på utdrag från Danske Bank och fakturanummer på leverantörsfakturan via följebrev (remissbrev) till TJAB:s betalningar till leverantören Citroën utläsa i vilken transaktion betalning för den aktuella bilen ingår. Att betalningen gått till leverantörens konto framgår också av giroutdrag.

I bilista 2 har GE för sju av bilarna angivit felaktiga jämförelsebelopp då av GE erlagd köpeskilling till TJAB för dessa bilar har angivits inklusive mervärdesskatt medan TJAB:s betalning till leverantören redovisats exklusive mervärdesskatt. För bil nr 2 skall av GE erlagd köpeskilling till TJAB därför rätteligen vara 94 400 kr och inte angivna 118 000 kr. För bilarna nr 3-6 skall beloppen rätteligen vara 103 200 kr istället för i bilistan över "surrogatbilarna" angivna 129 000 kr. För bil nr 12 skall beloppet vara 300 000 kr istället för angivet belopp 375 000 kr och för bil nr 14 skall beloppet vara 347 600 kr istället för angivet belopp 434 500 kr. I vissa fall har GE erlagt en lägre köpeskilling till TJAB än TJAB erlagt till leverantören. Någon vinst av affärerna har TJAB inte haft. Affärsvinsten eller affärsidén för TJAB ligger istället i att TJAB får betalt av GE för bilen omedelbart medan TJAB har viss kredittid för betalningen till leverantören och åstadkommer en finansiering via SJAB som medger amortering över några år.

**DOMSKÄL****Inledning**

Tingsrätten behandlar i domen först GE:s talan i de delar den grundar sig på tradition och denuntiation, ”objektiva” sakrättsliga grunder, därefter sakrättsligt skydd på grund av vilseledande, ”subjektiv” sakrättslig grund och sist talan i den del den grundas på ogiltighet. Avslutningsvis redogör tingsrätten för rättegångskostnader m.m.

En utgångspunkt vid bedömningen i målet måste vara vem som har bevisbördan för olika påståenden. I praxis gäller att den som har besittning till egendom skall anses vara ägare om inte annat visas (jfr t.ex. Håstad, Sakrätt avseende lös egendom, 6:e uppl. 1996, s. 51 eller Heuman, Bevisbörda och beviskrav i tvistemål, 2005, s. 85 f och s. 448 ff). Först torde dock Konkursboet ha att visa att bilarna var i boets besittning vid konkursutbrottet. Om Konkursboet kan visa detta, torde alltså GE ha bevisbördan för att förvärven av bilarna är sakrättsligt skyddade. På samma sätt åvilar det GE att visa att TJAB eller SJAB gjort sig skyldiga till brott respektive skadeståndsgrundande handling, liksom att avtalen mellan GE och TJAB är ogiltiga. Däremot har Konkursboet, i den del av målet som rör surrogation, bevisbördan för att medlen sammanblandats (jfr NJA 1995 s. 367).

Båda parter har åberopat omfattande bevisning. På GE:s begäran har vittnesförhör hållits med revisorn Jan Magnusson, SJAB:s Stefan Jönsson, TJAB:s Thomas Jönsson, FMAB:s Fredrik Milered, revisorn Dick Svensson, Thomas Jönssons son Martin Jönsson, tidigare TJAB-anställda Seth-Åke Bäckmark, GE:s tidigare chefsjurist Magnus Berggren, GE-anställda Pernilla Lange Jonsson och Per Carsing samt Jörgen Davidsson, Greger Carlsson och Jens Bernholtz som representanter för bilhyrestagare. På Konkursboets begäran har konkursförvaltaren i TJAB Magnus Nedstrand hörts under sanningsförsäkran samt vittnesförhör hållits med revisorn Jan Magnusson, konkursförvaltaren i SJAB Anders Wingmark, tidigare biträdet åt konkursförvaltaren i TJAB Elisabeth Gustafsson Lövgren, av TJAB tidigare anlitate konsulten Tommy Bohm,

TJAB:s tidigare ekonomiansvariga Rebecca Hjalmarsson, tidigare TJAB-anställda Pierre Eglund och Roger Blomberg samt Ingemar Jonsson, Barbro Pettersson och Ing-Marie Nilsson som representanter för bilhyrestagare. Båda parter har dessutom åberopat omfattande skriftlig bevisning samt företett fotografier för syn.

GE har, som framgått ovan, menat att SJAB varit GE:s syssloman liksom att SJAB och TJAB gjort sig skyldiga till brott. Vid huvudförhandlingen har GE preciserat vad som avses i dessa delar. När det gäller sysslomannaskap finns enligt GE en förpliktelse för SJAB att i vissa avseende agera för räkning GE. I den förpliktelsen ingår framför allt att inte flytta tillbaka och låta säljaren förfoga över den egendom som blivit GE:s. Förpliktelsen härrör explicit från ett uppdrag i leveransgodkännandet att ta emot egendom för räkning GE. Vidare ingår i avtalet mellan GE och leasingkunden SJAB som ett naturligt villkor att leasingkunden skall agera för räkning GE. Därtill kommer att SJAB är en besittande tredje man av GE:s egendom samt denuntierad om GE:s förvärv. En besittande tredje man, vem som helst, som inte har en kontraktuell relation med vare sig överlåtaren eller förvärvaren, får vissa förpliktelser i kraft av att tredje mannen blir denuntierad även om tredje mannen inte är beredd att ingå ett avtal med förvärvaren.

När det gäller brott kan enligt GE intygandet av att bilarna mottagits utgöra bedrägeri enligt 9 kap 1 § brottsbalken, oredligt förfarande enligt 9 kap 8 § brottsbalken och osant intygande enligt 15 kap 11 § brottsbalken. Vidare kan den omständigheten att SJAB lämnat felaktiga uppgifter till GE, till följd varav GE agerat och utbetalat pengar till TJAB inom ramen för finansieringen, konstituera bedrägeri och oredligt förfarande. Beträffande besittningsfrågan och SJAB:s faktiska agerande när SJAB tillåtit TJAB att förfoga över egendomen kan ansvar för både förskingring enligt 10 kap 1 § brottsbalken och olovligt förfogande enligt 10 kap 4 § brottsbalken uppkomma. Dessutom är SJAB medverkande till TJAB:s olovliga brukande enligt 10 kap 7 § brottsbalken av GE:s egendom.

En av flera viktiga omständigheter i målet är hur förhållandena var mellan de olika bolagen. Det finns därför anledning att redan här något beröra detta och då särskilt hur förhållandena var mellan TJAB och SJAB. Det är ostridigt att TJAB, SJAB och Västerviks Marina var helt ägda av familjen Jönsson och att Thomas Jönsson var majoritetsägare i TJAB och SJAB. I TJAB var Thomas Jönsson både formellt och faktiskt ställföreträdare. Det är också, inte minst genom Thomas Jönssons och Stefan Jönssons egna uppgifter, klarlagt att Thomas Jönsson hade ett mycket stort inflytande på verksamheten i SJAB, även om han formellt sett inte var företrädare. Om inte annat har detta framgått av Thomas Jönssons och Stefan Jönssons uppgifter om hur resultatet i särskilt SJAB beräknades. Resultatet i SJAB bestämdes enligt vad de uppgivit genom avräkning i samband med boksluten efter vad Thomas Jönsson och Stefan Jönsson beroende på intäkter och kostnader tyckte var en rimlig fördelning mellan TJAB och SJAB. Stefan Jönsson var försäljningschef i TJAB. TJAB och SJAB bedrev sina respektive verksamheter från samma verksamhetslokal och hade samma ekonomiadministration. Som kommer att framgå nedan i domen får det också anses utrett att inte bara SJAB utan även TJAB ägnade sig åt biluthyrning, en uppgift som Thomas Jönsson också skall ha lämnat vid edgång i TJAB:s konkurs. TJAB och SJAB har alltså drivits på sätt som gör att förhållandena i detta mål skiljer sig avsevärt från förhållandena i de av parterna berörda avgörandena NJA 2007 s. 413 och NJA 2008 s. 684. Västerviks Marina har däremot haft sin verksamhet i en annan stad med huvudsaklig inriktning på båtar. FMAB har varit verksamt från en annan adress i Linköping än TJAB och SJAB och med utomstående ägare och ställföreträdare. Det kan också när det särskilt gäller SJAB och NJA 2008 s. 684 påpekas att det i det refererade avgörandet fanns leasingavtal mellan parterna vilket förbjöd bl.a. vidareuthyrning. Motsvarande avtal fanns i och för sig mellan GE och SJAB, men avsikten var tvärtom att det förbudet inte skulle gälla. Hur långt detta undantag från de skrivna avtalen sträckte sig är dock, som tingsrätten återkommer till nedan, oklart. Det är följaktligen inte heller möjligt att utifrån enbart avtalen med säkerhet bedöma SJAB:s eller TJAB:s egenintressen när det gäller skadeståndsgrundande handlingar eller brott. Något syssломannaskap kan av samma skäl inte heller anses ha förelegat.

**Sakrättsligt skydd på objektiv eller subjektiv grund***Sakrättsligt skyddade förvärv på grund av tradition eller denuntiation*

Fråga i målet är i första hand om GE har gjort sakrättsligt skyddade förvärv från TJAB av respektive bil och därmed haft en mot Konkursboet på dagen för konkursen i TJAB gällande separationsrätt till de 56 bilarna enligt bilista 1.

Vid överlåtelse av lös egendom som finns i överlåtarens besittning uppnås skydd mot överlåtarens borgenärer antingen genom tradition (besittningsövergång) eller genom registrering enligt lagen (1845:50 s. 1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva (lösöreköpslagen). I förevarande fall har GE:s förvärv av bilarna inte registrerats enligt lösöreköpslagen.

För sakrättsligt skydd genom besittningsövergång krävs att överlåtaren blir avskuren från sin rådighet över den överlåtna egendomen och därmed från möjligheten att för egen räkning förfoga över egendomen. Vid transaktioner där närstående bolag har varit inblandade har sakrättsligt skydd uppkommit när det överlåtande bolaget i tillräcklig (väsentlig) grad blivit avskuret från sin rådighet över den överlåtna egendomen (jfr NJA 2007 s. 413 och NJA 2008 s. 684). Den fysiska besittningen av och tillgången till egendomen hade i dessa rättsfall förändrats vid förvärven, genom leverans från säljaren till köparen eller annan som fått egendomen i sin besittning för köparens räkning. Att köparen eller den som fått egendomen i sin besittning för köparens räkning rent faktiskt skulle ha kunnat förfoga över egendomen för säljarens räkning har i dessa fall inte hindrat ett sakrättsligt fullbordat förvärv, då köparen eller den som fått egendomen i sin besittning för köparens räkning hade ett tillräckligt egenintresse av att inte göra det. Av betydelse i dessa fall har också varit att ett strikt upprätthållande av tydlig publicitet och helt avskuren rådighet skulle omöjliggöra genomförande av många legitima transaktioner (se NJA 2008 s. 684). Som tingsrätten redogjort för ovan skiljer sig förhållandena i förevarande fall från förhållandena i angivna rättsfall.

Vid överlåtelse av lös egendom som innehas av tredje man ger, enligt en i praxis etablerad analogisk tolkning av 31 § lagen (1936:81) om skuldebrev, en denuntiation (underrättelse om överlåtelsen) till besittande tredje man sakrättsligt skydd. I förarbetena till bestämmelsen har bl.a. uttalats att syftet med en sådan denuntiation skall vara detsamma som det för tradition; dvs. att den faktiska möjligheten att förfoga över tillgången i fråga överflyttas från överlåtaren till förvärvaren (jfr SOU 1935:14 s. 116). I praxis har fastslagits att en denuntiation för att ge sakrättsligt skydd skall vara tydlig. Den kan, utan att förlora sin sakrättsliga verkan, innehålla bl.a. rätt för innehavaren att låta överlåtaren förfoga över tillgången som uppdragstagare åt förvärvaren (jfr NJA 1995 s. 367). Däremot torde en denuntiation som ger utrymme för överlåtaren att i eget intresse förfoga över tillgången inte ge sakrättsligt skydd.

#### *Bilarnas placering vid konkursutbrottet*

När det först gäller besittningen av bilarna vid konkursutbrottet är det ostridigt att flera bilar fanns uppställda på den av TJAB ägda fastigheten i Linköping, där TJAB och SJAB också delade verksamhetslokal. Det gäller bilarna nr 1, 2, 7, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 18, 19, 21 och 23-28. Beträffande bil nr 55 har Magnus Nedstrand bekräftat att den efter konkursutbrottet fotograferades där den stod uppställd bland andra bilar på den av TJAB ägda fastigheten. Magnus Nedstrand har vidare uppgivit att den, liksom de andra bilarna, först fick skottas fram under mycket snö som hade fallit under dagen för eller dagen efter konkursbeslutet. Härigenom är det visat att även bil nr 55 fanns uppställd på TJAB:s fastighet.

Bland de övriga 37 bilarna var vid konkursutbrottet sju uthyrda till SVEAB, nämligen bilarna nr 3-6, 8, 17 och 22. Vidare var bilarna nr 29-42 och 57 uthyrda till CSC Sverige AB, varav 14 fanns hos CSC och en, bil nr 39, stod på bilverkstad på konkursdagen. Beträffande dessa bilar finns skriftliga hyresavtal mellan TJAB och SVEAB eller en skriftlig bekräftelse från TJAB av hyresoffert. Det var vidare TJAB som fakturerade och tog emot hyresbetalningarna. Bilarna nr 3-6, 8, 17, 22, 29-38, 40-42 och 57 har återlämnats efter konkursutbrottet på hyrestagarnas initiativ. Nämda omständigheter visar att även dessa bilar fanns i TJAB:s besittning.

Av resterande 15 bilar var bilarna nr 47-54 uthyrda till FMAB. Det var TJAB som fakturerade och tog emot hyresbetalningar från FMAB. Bilarna har lämnats till Konkursboet på FMAB:s initiativ. Bil nr 43 lämnades till Konkursboet av Anders Warg. Även beträffande dessa bilar talar angivna omständigheter för att bilarna fanns i TJAB:s besittning.

Bil nr 11 var uthyrd till Roger Melin som var tränare i LHC. Bil nr 14 var uthyrd till Raymond Mayer/LaRay AB, bil nr 20 till Netgallerian Sweden AB, bil nr 44 till Per-Olof Rulander och bil nr 45 till Sharp Electronics Nordic AB. Det var TJAB som fakturerade och tog emot hyresbetalningar. Bilarna nr 11, 14, 20, 44 och 45 lämnades till Konkursboet av hyrestagarna på konkursförvaltarens begäran. I likhet med bedömningarna beträffande ovan nämnda bilar visar dessa omständigheter att bilarna fanns i TJAB:s besittning.

Bil nr 56 stod vid konkursutbrottet på bilverkstad för reparation. Enligt dokumentation i form av beslut av Linköpings tingsrätt i konkursärende har företrädare för verkstaden uppgivit att det var TJAB som var uppdragsgivare och lämnade in bilar, däribland bil nr 56. Av dokumentationen framgår att verkstaden vände sig mot TJAB med krav på betalning. Angivna omständigheter visar att även denna bil fanns i TJAB:s besittning.

Av tingsrättens bedömning av bilarnas placering följer att det ankommer på GE att visa att förvärven är sakrättsligt skyddade.

#### *Västerviksbilarna*

Bilarna nr 55-57 förvärvades av GE från TJAB samt leasades av GE till Västerviks Marina.

Enligt uppgift från Seth-Åke Bäckmark, som var anställd hos TJAB samt ansvarade för och skötte leveranserna av bilar, kom personal från Västervik till Linköping och hämtade de bilar som Västerviks Marina hade leasat från GE. Bilarna nr 55 och 56 användes vidare, enligt vad Stefan Jönsson har uppgivit, av Västerviks Marina som

”båtdragarbilar” i Västervik. Stefan Jönsson har i sitt vittnesmål också uppgivit att den tidigare styrelseledamoten i Västerviks Marina, Mathias Gildestad, under sin tid i bolaget körde en bil av samma märke och modell som bil nr 57. Stefan Jönsson har dock inte säkert kunnat säga att det var just bil nr 57.

Sammantaget finner tingsrätten utrett att den fysiska besittningen av Västerviksbilarna förändrades i samband med GE:s förvärv från TJAB, genom att bilarna förflyttades från Linköping till Västervik. Detta leder normalt till att sakrättsligt skydd uppnås.

Bilarna hämtades från TJAB i Linköping till Västervik på grund av leasingavtalen mellan GE och Västerviks Marina. Av leasingavtalen och leveransgodkännandena framgår dels att GE skall köpa och leasa ut respektive bil, dels att Västerviks Marina emottagit bilarna för GE:s räkning och godkänt att full betalning erläggs till TJAB. Traditionskravet är därmed uppfyllt och GE har gjort sakrättsligt skyddade förvärv avseende Västerviksbilarna med nr 55-57 i billista 1. Att Thomas Jönsson var företrädare för båda bolagen förändrar inte denna bedömning.

#### *BIVA-bilarna*

Bilarna nr 52-54 förvärvades av TJAB från BIVA och därefter av GE från TJAB samt leasades av GE till SJAB.

När det gäller frågan vilket bolag av SJAB eller TJAB som i sin tur hyrde ut bilarna till FMAB bedömer tingsrätten, inte minst genom Fredrik Milereds uppgifter, att det var SJAB som var uthyrare gentemot FMAB.

Av brev från en representant för BIVA framgår att BIVA vid tiden för transaktionerna var införstått med att TJAB, omedelbart efter förvärven från BIVA, skulle överlåta bilarna vidare till ett finansbolag. Bilarna skulle således aldrig levereras från BIVA till TJAB. Enligt vad Stefan Jönsson har uppgivit i sitt vittnesmål – uppgifter som i viss mån stöds av Fredrik Milereds vittnesmål – lämnades inte heller vare sig bilarna eller bilnycklarna till TJAB eller SJAB vid tiden för transaktionerna. Bilarna kom därmed

aldrig i TJAB:s besittning. Bilarna lämnades istället direkt till FMAB. FMAB innehade bilarna på grund av avtal med SJAB. SJAB hade i sin tur leasingavtal med GE. Av leasingavtalen framgår att GE skall köpa och leasa ut respektive bil. SJAB blev i vart fall härigenom underrättat om GE:s förvärv.

På anförda skäl har GE visat att sakrättsligt skydd för GE:s förvärv av BIVA-bilarna med nr 52-54 i bilista 1 har uppkommit.

#### *Mileredbilarna*

Bilarna nr 47-51 förvärvades av GE från TJAB samt leasades eller såldes på avbetalning mot ägandeförbehåll av GE till SJAB.

När det gäller frågan vilket bolag av SJAB eller TJAB som i sin tur hyrde ut bilarna till FMAB finner tingsrätten, inte minst genom Fredrik Milereds uppgifter, utrett att det var SJAB som var uthyrare gentemot FMAB.

Den fysiska besittningen av bilarna efter GE:s förvärv samt avtalen mellan GE och SJAB var enligt vad som har framkommit genom vittnesmål generellt till en början oförändrad. Bilarna och bilnycklarna fanns kvar på den av TJAB ägda fastigheten och var – vilket framgår av uppgifter från hyrestagare – tillgängliga för TJAB:s anställda för utlämning till hyrestagare. Med hänsyn till att bolagens verksamheter var integrerade fysiskt och organisatoriskt såväl i den gemensamma verksamhetslokalen som på fastigheten i övrigt befann sig bilarna därför i TJAB:s och SJAB:s sambesittning. Så länge någon besittningsförändring från eller på den av TJAB ägda fastigheten inte skedde, kunde TJAB även efter GE:s förvärv råda över bilarna för egen räkning i samma utsträckning och på samma sätt som tidigare. Traditionskravet kan vid sådana förhållanden objektivt sett inte anses uppfyllt.

Bilarna nr 47-49 uthyrdes av SJAB inom ramen för AVIS-verksamheten. Den fysiska besittningen av bilarna förändrades vidare enligt vad som har framkommit i målet i samband med att bilarna nr 47-51 förflyttades från den av TJAB ägda fastigheten till

FMAB. Sambesittningen upphörde därmed. FMAB innehade bilarna på grund av avtal med SJAB. SJAB hade i sin tur avtal med GE. Av avtalen mellan GE och SJAB framgår beträffande respektive bil att GE skall köpa och leasa ut eller sälja på avbetalning mot ägandeförbehåll. I vart fall härigenom blev SJAB också underrättat om GE:s förvärv.

Sedan bilarna lämnats ut till FMAB hade TJAB inte längre del i besittningen av bilarna och inte heller någon rådighet över bilarna. Traditionskravet är därmed uppfyllt och GE har visat att sakrättsligt skydd för GE:s förvärv av Mileredbilarna med nr 47-51 i billista 1 har uppkommit.

#### *Linköpingsbilarna normalfallet*

Bilarna nr 1-45 förvärvades av GE från TJAB samt leasades eller såldes på avbetalning mot ägandeförbehåll av GE till SJAB. I målet är ostridigt att åtta av bilarna enligt billista 1 hyrdes ut av SJAB inom ramen för AVIS-verksamheten. Det gäller bilarna nr 8, 13, 15, 16, 22 och 47-49. Bilarna nr 47-49 ingår i kategorin Mileredbilar och omfattas av vad som anförts ovan angående dessa bilar. För bilarna nr 8, 13, 15, 16 och 22 finns skriftliga hyresavtal varav framgår till vem och i vilken omfattning bilarna har hyrts ut som AVIS-bilar av SJAB.

Av dessa bilar som faktiskt har hyrts ut som AVIS-bilar var flera registrerade hos länsstyrelsen som hyrbilar. Alla bilar som hyrts ut som AVIS-bilar var dock inte hyrbilsregistrerade av SJAB. De bilar som inte var registrerade är nr 8, 13 och 22. Vidare var andra bilar hyrbilsregistrerade utan att något uthyrningsavtal för dem har återfunnits. Det gäller bl.a. bilarna nr 9, 10 och 45.

De bilar som ostridigt blivit in- respektive utregistrerade i AVIS datasystem Wizard är nr 8, 13, 15, 16 och 22 samt de ovan behandlade bilarna nr 47, 49, 50 och 52-54. Bilarna nr 50 och 52-54 hyrdes ut endast inom ramen för FMAB:s AVIS-verksamhet. Alla de bilar för vilka skriftliga hyresavtal med SJAB har återfunnits var således in-

respektive utregistrerade i Wizard-systemet. Bilarna nr 9, 10 och 45 har å andra sidan inte blivit in- respektive utregistrerade i Wizard-systemet.

Sammantaget finner tingsrätten inte visat att fler bilar än de åtta för vilka uppgifterna är ostridiga hyrdes ut av SJAB inom ramen för AVIS-verksamheten. Det var sålunda bilarna nr 8, 13, 15, 16 och 22 samt de ovan behandlade bilarna nr 47-49.

Bilarna förvärvades av GE från TJAB samt leasades eller såldes på avbetalning mot ägandeförbehåll av GE till SJAB.

Den fysiska besittningen av bilarna efter GE:s förvärv samt avtalen mellan GE och SJAB var enligt vad som har framkommit genom vittnesmål generellt till en början oförändrad. Bilarna och bilnycklarna fanns kvar på den av TJAB ägda fastigheten och var – vilket framgår av uppgifter från hyrestagare – tillgängliga för TJAB:s anställda för utlämning till hyrestagare. Med hänsyn till att bolagens verksamheter var integrerade fysiskt och organisatoriskt såväl i den gemensamma verksamhetslokalen som på fastigheten i övrigt befann sig bilarna därför i TJAB:s och SJAB:s sambesittning. Så länge någon besittningsförändring från eller på den av TJAB ägda fastigheten inte skedde, kunde TJAB även efter GE:s förvärv råda över bilarna för egen räkning i samma utsträckning och på samma sätt som tidigare. Traditionskravet kan vid sådana förhållanden objektivt sett inte anses uppfyllt.

Den fysiska besittningen av bilarna förändrades dock i samband med att bilarna förflyttades från den av TJAB ägda fastigheten till AVIS-hyrestagarna. Sambesittningen upphörde därmed. AVIS-hyrestagarna innehade bilarna på grund av avtal med SJAB. SJAB hade i sin tur avtal med GE. Av avtalen mellan GE och SJAB framgår beträffande respektive bil att GE skall köpa och leasa ut eller sälja på avbetalning mot ägandeförbehåll. I vart fall härigenom blev SJAB också underrättat om GE:s förvärv.

Sedan bilarna lämnats ut till AVIS-hyrestagarna hade TJAB inte längre del i besittningen av bilarna och inte heller någon rådighet över bilarna. Traditionskravet är där-

med uppfyllt och GE har visat att sakrättsligt skydd även för GE:s förvärv av bilarna med nr 8, 13, 15, 16 och 22 i billista 1 har uppkommit.

När det sedan rör bilarna nr 1-7, 9-12, 14, 17-21 och 23-45 har följande omständigheter för de individuella bilarna framkommit.

Beträffande bilarna nr 1 och 2 – som på konkursdagen var uppställda på den av TJAB ägda fastigheten – har Jörgen Davidsson, företrädare för hyrestagaren Hoj-Mc, uppgivit att hyresvillkoren avtalades med en säljare vid namn Jonas och att det var det ”bilgallerianbolag” som företrädades av Thomas Jönsson och som bedrev bilförsäljning som Hoj-Mc hyrde bilarna av. Jörgen Davidsson, som inte kände till något annat ”bilgallerianbolag”, har vidare uppgivit att Hoj-Mc disponerade bilarna från och till under cirka två års tid med början i februari 2004.

Beträffande bl.a. bilarna nr 3-6, 9 och 17 har Ingemar Jonsson, vid tiden anställd hos SVEAB, uppgivit att han förhandlade om hyresvillkoren med Thomas Jönsson och att SVEAB hyrde bilarna av TJAB med början under senare delen av 2004. Ingemar Jonsson har vidare uppgivit att SVEAB enligt överenskommelsen med Thomas Jönsson kunde få byta bilar under hyrestidens gång, att SVEAB betalade hyra till TJAB och att SVEAB i januari 2006, efter konkursen, lämnade tillbaka 11 bilar till Konkursboet. Som Ingemar Jonsson uppfattade det var det TJAB som ägde bilarna, men brukarna av bilarna hos SVEAB visste inte vem som var ägare. Vidare finns skriftliga hyresavtal mellan TJAB och SVEAB.

Gällande bil nr 7 – som på konkursdagen var uppställd på den av TJAB ägda fastigheten – finns fakturor från juni och augusti 2005 avseende lack- och plåtarbeten m.m. Fakturorna är utfärdade av TJAB till CSC Sverige AB som betalare. I fältet ”ägare (om annan än betalare)” anges SJAB.

Gällande bil nr 10 – som på konkursdagen var uppställd på den av TJAB ägda fastigheten – finns en faktura från augusti 2005 avseende hyra. Fakturan är utfärdad av

TJAB till Ventkontroll i Linköping AB som betalare. Fältet ”ägare (om annan än betalare)” är tomt. Greger Carlsson, företrädare för Ventkontroll i Linköping AB, har uppgivit att de disponerade bilen under våren 2005, att de uppfattade det som att de hyrde bilen av samma ”bilgallerianbolag” som de köpte bilar av samt att den person de hade kontakt med var säljaren Jonas Fredriksson.

Beträffande bil nr 11 finns fakturor från maj, juni och september 2005 avseende hyra. Fakturorna är utfärdade av TJAB till Roger Melin, tränare i LHC, som betalare. Fältet ”ägare (om annan än betalare)” är tomt. Tommy Bohm har uppgivit att det var Thomas Jönsson som företrädde det ”bilgallerianbolag” för vilket han förmedlade kontakter med tränare och spelare i LHC, såsom Roger Melin och Magnus Johansson. Tommy Bohm har vidare uppgivit att bilarna redan fanns hos ”bilgallerianbolaget” när de skulle hyras ut, att ett hyresvillkor var att bilarna på kort varsel skulle kunna lämnas till ”bilgallerianbolaget” för provkörningar av potentiella köpare samt att både han och hyrestagarna utgick ifrån att det var TJAB som ägde bilarna.

Gällande bil nr 12 har Martin Jönsson, son till Thomas Jönsson, uppgivit att han troligen var anställd hos TJAB samt att han brukade bilen som tjänstebil och körde den till och från arbetet. Han har vidare uppgivit att han betalade för tjänstebilen och att han inte vet om något uthyrningsavtal träffades. Hans arbetsuppgift var allt i allo och han kunde vara hallvärd i bilhallen, sortera handlingar i pärmar, leverera AVIS-bilar till kunder och hyra ut bilar vid AVIS-disken.

Beträffande bil nr 14 finns fakturor från maj-december 2005 avseende hyra. Fakturorna är utfärdade av TJAB till Raymond Mayer/LaRay AB som betalare. Fältet ”ägare (om annan än betalare)” är tomt.

Beträffande bil nr 18 – som på konkursdagen var uppställd på den av TJAB ägda fastigheten – har Roger Blomberg, vid tiden anställd hos TJAB, uppgivit att han hade tjänstebilsförmån efter erbjudande från Thomas Jönsson vid ett lönesamtal, att han brukade bilen från september 2005 och att han körde den till och från arbetet. Roger

Blomberg har vidare uppgivit att bilen hade tagits in som demobil och tidigare använts av en säljare vid namn Johan. Det finns lönespecifikationer för september-december 2005 beträffande Roger Blomberg där bilförmån är upptagen.

Beträffande bil nr 19 – som på konkursdagen var uppställd på den av TJAB ägda fastigheten – finns en faktura från december 2005 avseende parkeringsbot. Fakturan är utfärdad av TJAB till VBK Snickeri och Montage AB som betalare. I fältet ”ägare (om annan än betalare)” anges SJAB.

Gällande bil nr 20 har Jens Bernholtz, företrädare för Jens Bernholtz Webgallerian AB/Netgallerian Sweden AB, uppgivit att bilarna som de hyrde stod bland andra salubilar i bilhallen hos bilgallerianbolaget. Enligt Jens Bernholtz var bilarna även märkta med pris där de stod i bilhallen. Det finns en faktura från september 2005 avseende hyra m.m. Fakturan är utfärdad av TJAB till Jens Bernholtz Webgallerian AB som betalare. Fältet ”ägare (om annan än betalare)” är tomt.

Gällande bil nr 21 – som på konkursdagen var uppställd på den av TJAB ägda fastigheten – finns en faktura från oktober 2005 avseende hyra. Fakturan är utfärdad av TJAB till Boxholms Skogar AB som betalare. Fältet ”ägare (om annan än betalare)” är tomt. Det finns vidare skriftliga hyresavtal mellan TJAB och Boxholms Skogar AB.

Beträffande bilarna nr 23-27 – som på konkursdagen var uppställda på den av TJAB ägda fastigheten – har framkommit att bilarna i princip inte körts alls. Bilarna nr 24-26 har annonserats ut till försäljning av TJAB tillsammans med andra bilar. Att bil nr 24 och 27 stod uppställda tillsammans med andra bilar i bilhallen framgår av olika fotografier. När bil nr 27 såldes efter konkursen angavs mätarställningen fortfarande till 0 mil.

Gällande bil nr 28 – som på konkursdagen var uppställd på den av TJAB ägda fastigheten – finns fakturor från maj och juni 2005 avseende hyra. Fakturorna är utfärdade av TJAB till Magnus Johansson, spelare i LHC, som betalare. Fältet ”ägare (om annan

än betalare)'' är tomt. Tommy Bohm har uppgivit att det var Thomas Jönsson som företrädde det ''bilgallerianbolag'' för vilket han förmedlade kontakter med tränare och spelare i LHC, såsom Roger Melin och Magnus Johansson. Tommy Bohm har vidare uppgivit att bilarna redan fanns hos ''bilgallerianbolaget'' när de skulle hyras ut, att ett hyresvillkor var att bilarna på kort varsel skulle kunna lämnas till ''bilgallerianbolaget'' för provkörningar av potentiella köpare samt att både han och hyrestagarna utgick ifrån att det var TJAB som ägde bilarna.

Beträffande bl.a. bilarna nr 29-42 har Barbro Pettersson, vid tiden anställd hos CSC Sverige AB, uppgivit att hon förhandlade om hyresvillkoren med Thomas Jönsson och att CSC Sverige AB hyrde bilarna av TJAB med början under 2003. Barbro Pettersson har vidare uppgivit att CSC Sverige AB under hyrestidens gång utan extra kostnad fick alla bilarna utbytta till helt nya bilar eftersom Thomas Jönsson inte ville att bilarna skulle gå för många mil, att en person vid namn Seth-Åke som arbetade på TJAB ibland lämnade ut bilar samt att CSC Sverige AB lämnade tillbaka bilarna till Konkursboet samtidigt som hyresavtalen sades upp. Som Barbro Pettersson minns det betalade CSC Sverige AB hyra till TJAB. Vidare finns en skriftlig bekräftelse från TJAB av hyresoffert.

Gällande bil nr 43 har framkommit att denna fanns på familjen Jönssons sommartomt i Västervik och att bilen lämnades till Konkursboet av Thomas Jönssons son Anders Warg. Bilen har vidare vid olika tillfällen annonserats ut till försäljning av TJAB tillsammans med andra bilar.

Beträffande bil nr 44 finns en faktura från februari 2005 avseende fordonsskatt. Fakturan är utfärdad av TJAB till Allvärmeteknik KVV AB som betalare. Fältet ''ägare (om annan än betalare)'' är tomt. Vidare finns fakturor från juni 2005 avseende hyra under tiden februari-juli 2005 och från september 2005 avseende hyra. Fakturorna är utfärdade av TJAB till Per-Olof Rulander som betalare. Fältet ''ägare (om annan än betalare)'' är tomt.

Beträffande bil nr 45 finns fakturor från maj, juni, september och december 2005 avseende hyra. Fakturorna är utfärdade av TJAB till Sharp Electronics Nordic AB som betalare. Fältet ”ägare (om annan än betalare)” är tomt. Ing-Marie Nilsson, tidigare anställd hos Sharp Electronics Nordic AB, har uppgivit att hon hade kontakt med Thomas Jönsson om hyresvillkoren, att de fick bilen som helt ny och att om någon hade frågat skulle hon ha svarat att bilen ägdes av TJAB.

Den fysiska besittningen av bilarna efter GE:s förvärv samt avtalen mellan GE och SJAB var enligt vad som har framkommit genom vittnesmål generellt oförändrad. Bilarna och bilnycklarna fanns kvar på den av TJAB ägda fastigheten och var – vilket framgår av uppgifter från hyrestagare – tillgängliga för TJAB:s anställda för utlämning till hyrestagare. Med hänsyn till att bolagens verksamheter var integrerade fysiskt och organisatoriskt såväl i den gemensamma verksamhetslokalen som på fastigheten i övrigt befann sig bilarna därför i TJAB:s och SJAB:s sambesittning. Så länge någon besittningsförändring från eller på den av TJAB ägda fastigheten inte skedde, kunde TJAB även efter GE:s förvärv råda över bilarna för egen räkning i samma utsträckning och på samma sätt som tidigare. Någon sakrättsligt verksam denuntiation kan vid sådana förhållanden inte göras till SJAB. Härtill kommer att de i leasing- och avbetalningsavtalen under allmänna villkor intagna förbuden mot bl.a. underuthyrning i praktiken inte har tillämpats enligt avtalen mellan GE och SJAB, varför möjligheten till underuthyrning var oklar.

Vid en sammantagen bedömning finner tingsrätten därför att GE inte har visat att TJAB efter GE:s förvärv blivit på erforderligt sätt avskuret från rådigheten över bilarna. TJAB uppträdde som uthyrare gentemot hyrestagare, ingick skriftliga hyresavtal samt fakturerade och uppbar hyror. TJAB uppställde även som hyresvillkor att bilarna skulle kunna bytas ut under löpande hyresperiod. Av vad som har upptagits framgår således att TJAB i flera fall faktiskt fortsatte att förfoga över bilarna även efter GE:s förvärv. GE har inte heller visat att besittande sluthyrestagare eller brukare i förekommande fall blev underrättade om det rätta ägandeförhållandet. GE kan på denna

grund inte anses ha visat att GE:s förvärv av bilarna med nr 1-7, 9-12, 14, 17-21 och 23-45 blivit sakrättsligt skyddade på grund av tradition eller denuntiation.

***Sakrättsligt skyddade förvärv på grund av vilseledande***

Vad gäller frågan huruvida sakrättsligt skydd kan uppnås genom subjektivt sakrättsligt moment, dvs. vilseledande, får det även i denna del, som tingsrätten anfört ovan, anses vara GE som har bevisbördan.

Genom vittnesmålen med Pernilla Lange Jonsson och Magnus Berggren, som vid tiden företrädde GE som anställda, har framkommit att de båda i tjänsten besökte ”bilgallerianbolagen” i Linköping. Det har av vittnesmålen också framkommit att en s.k. utsäljare vid namn Rickard Seger var GE:s kontaktperson på plats gentemot ”bilgallerianbolagen”. Enligt vad som har framkommit reagerade ingen av dem på hur verksamheten i de båda ”bilgallerianbolagen” var organiserad på fastigheten.

Pernilla Lange Jonsson har vidare uppgivit att olika avdelningar inom GE:s organisation hade tillgång till uppgifter om ägare, styrelse, firmatecknare m.m. i ”bilgallerianbolagen” samt att den s.k. riskavdelningen hos GE inhämtade årsredovisningar. Enligt Magnus Berggren var ”grundbulten” i den sakrättsliga bedömningen av avtalen med SJAB att bilarna skulle underuthyras till tredje man av SJAB. I sakrättsligt hänseende hängde det därför på att underuthyrningen till tredje man fungerade effektivt. Magnus Berggren har vidare uppgivit att GE i avtalen med SJAB sålunda lämnade ett undantag från det generella förbudet mot underuthyrning, vilket beträffande leasingavtalen framgick av de allmänna villkoren och beträffade avbetalningsköpeavtalen framgick implicit. Detta undantag från huvudregeln framfördes enligt Magnus Berggren muntligen till TJAB och SJAB och det måste ha stått helt klart för Thomas Jönsson och Stefan Jönsson att GE inte hade beviljat krediterna om bilarna inte skulle underuthyras till tredje man.

Såväl Thomas Jönsson som Stefan Jönsson har bestämt förnekat att de vid något tillfälle haft för avsikt att vilseleda GE. Stefan Jönsson har uppgivit att GE vid kontakt-

erna inför varje finansiering inte efterfrågade uppgifter om aktuella hyrestagare, utan att det i så fall var något som de allmänt i samtalet meddelade GE. Vidare har Thomas Jönsson uppgivit att det inte var dolt för GE hur nära samarbetet var mellan TJAB och SJAB. Som Thomas Jönsson tolkade avtalen med GE kunde en bil som var finansierad hos GE till SJAB, därefter utan hinder hyras ut till TJAB. Enligt Thomas Jönsson tecknades det s.k. samarbetsavtalet mellan GE och TJAB tidigare och avsåg TJAB:s försäljning av bilar till slutkund, inte GE:s finansiering till SJAB. Denna uppfattning stöds av avtalets lydelse.

Sammantaget finner tingsrätten inte visat annat än att det var möjligt för GE att iaktta hur förhållandena var beträffande "bilgallerianbolagen" och hur dessa hade organiserat sin verksamhet. Det är inte heller visat att underuthyrning till just slutkund/tredje man – som i sig var ett muntligen medgivet undantag från ett i de allmänna avtalsvillkoren meddelat generellt förbud mot bl.a. underuthyrning – var en för SJAB och TJAB klarlagd grundförutsättning för avtalen mellan GE och SJAB. Tvärtom finns det oklarheter angående hur långt undantaget sträckte sig och det är inte minst mot bakgrund härav omöjligt att bedöma i vilken mån SJAB eller TJAB var ansvariga gentemot GE på grund av avtalen eller annars.

När det särskilt gäller påståendena om brottsliga gärningar kan bl.a. följande anföras. En grundläggande förutsättning för bedrägeri är vilseledande. För förskingring är det en förutsättning att någon fått egendom i sin besittning för annan på grund av bl.a. avtal med visst innehåll. Ytterligare grundförutsättningar är vinning och skada. I förevarande fall är innebörden av avtalen som träffats mellan GE och TJAB samt GE och SJAB rörande bilarna inte klarlagd. Härtill kommer att GE dels inte närmare har angivit på vilket sätt de olika brotten har medfört vinning för gärningsmannen/gärningsmännen och skada för GE, dels inte närmare har utvecklat sambandet mellan vinning och skada. GE har inte heller närmare angivit vilka åtgärder som skulle ligga till grund för olovliga förfoganden. Inte minst oklarheterna i avtalens innebörd gör det vidare uteslutet att bedöma någons underskrift som osant intygande. Redan härav följer att de opreciserade och svepande påståendena om brott inte är styrkta.

Tingsrätten finner därför inte visat att Stefan Jönsson eller Thomas Jönsson vilselett GE avseende sakförhållanden relevanta för GE:s sakrättsliga skydd, vare sig genom att undanhålla omständigheter, bibringa GE uppfattningar eller falskeligen ange uppgifter i avsikt att dölja de verkliga förhållandena. Det är inte heller visat att Stefan Jönsson eller Thomas Jönsson avsiktligt handlat otillbörligt genom annat brottsligt förfarande gentemot GE.

Med beaktande av det anförda saknas tillräckligt stöd för att anse att sakrättsligt skydd uppnåtts genom ett subjektivt sakrättsligt moment.

### ***Sakrättsligt skyddade förvärv – sammantagen bedömning***

Inte heller vid en samlad bedömning av sakomständigheterna i målet anser tingsrätten att GE har visat att GE har sakrättsligt skydd för bilarna med nr 1-7, 9-12, 14, 17-21 och 23-45 i billista 1.

### **Rätt till bilarna på grund av ogiltiga köpeavtal**

Med hänsyn till ovan redovisade bedömningar av frågan om sakrättsligt skyddade förvärv rör domen i det följande bilarna med nr 2-6, 12, 14, 17, 20, 24-27 och 29-42 enligt billista 2.

I enlighet med vad som redovisats ovan under rubriken ”Sakrättsligt skyddade förvärv på grund av vilseledande” finner tingsrätten inte visat annat än att det var möjligt för GE att iaktta hur förhållandena var och hur ”bilgallerianbolagen” hade organiserat sin verksamhet. Det är inte heller visat att underuthyrning till just slutkund/tredje man – som i sig var ett muntligen medgivet undantag från ett i de allmänna avtalsvillkoren meddelat generellt förbud mot bl.a. underuthyrning – var en för SJAB och TJAB klarlagd grundförutsättning för avtalen mellan GE och SJAB. Tvärtom finns det oklarheter angående hur långt undantaget sträckte sig och det är inte minst mot bakgrund härav omöjligt att bedöma i vilken mån SJAB eller TJAB var ansvariga gentemot GE på grund av avtalen eller annars.

Samarbetsavtalet mellan GE och TJAB är enligt sin ordalydelse upprättat för – vilket Thomas Jönsson också hävdar – TJAB:s försäljning av bilar till tredje man/slutkund, och inte GE:s finansiering till SJAB. Förutom återköpsåtaganden avseende bilarna nr 2-6 saknas i övrigt skriftliga avtal som reglerar förhållandet mellan GE och TJAB. Det närmare innehållet i köpeavtalen mellan GE och TJAB är inte klarlagda i målet.

Som redovisats ovan under rubriken ”Sakrättsligt skyddade förvärv på grund av vilseledande” är påståendena om brott inte styrkta.

GE har, mot Konkursboets bestridande, sålunda inte visat att TJAB och SJAB agerade i samverkan eller att bolagen redan när TJAB ingick köpeavtalen hade för avsikt att negligera avtalsvillkor eller att inte uppfylla sina åtaganden. Det är inte visat att Stefan Jönsson och Thomas Jönsson agerade i avsikt att dölja de verkliga förhållandena för utomstående eller att TJAB och SJAB hade insikt om att uppgifter om hyrestagare och intyg ifyllda av SJAB skulle bli vilseledande för GE. Det är inte heller visat att Stefan Jönsson eller Thomas Jönsson avsiktligt handlat otillbörligt genom annat brottsligt förfarande gentemot GE.

GE har därför inte visat att någon företrädare för TJAB eller SJAB svikligen förlett GE att ingå köpeavtalen. Köpeavtalen är med hänsyn härtill inte ogiltiga på grund av svek. Omständigheterna är inte heller sådana att det skulle strida mot tro och heder att åberopa köpeavtalen.

När det sedan gäller förutsättningarna för avtalet måste en part regelmässigt själv stå risken för att partens förutsättningar för avtalet är felaktiga (jfr NJA 1985 s. 178). Endast i särskilda fall där avtalsparten har utgått från oriktiga eller bristande förutsättningar kan ogiltighet inträda.

De enligt GE helt avgörande förutsättningarna och kraven för GE:s finansiering till SJAB om faktisk underuthyrning enbart till slutkund/tredje man – och inte tillbaka till TJAB – var som konstaterats ovan ett av GE muntligen medgivet undantag från ett i de

allmänna avtalsvillkoren meddelat generellt förbud mot bl.a. underuthyrning. Mot bakgrund av det tidigare anförda har GE dock i målet inte visat att det stod klart för TJAB, eller att TJAB bort inse, att endast underuthyrning till slutkund/tredje man var undantaget från förbudet i de allmänna villkoren. Inte heller har det visats att det stod klart för TJAB, eller att TJAB bort inse, att detta begränsade undantag var en väsentlig förutsättning för att GE skulle ingå avtalen. GE var vidare den av parterna som hade bäst möjlighet att bedöma förutsättningarna och kraven för att uppnå sakrättsligt skydd utifrån förhållandena i det enskilda fallet. Dessa förhållanden var också möjliga för GE att iaktta.

Sammantaget anser tingsrätten att tillräckliga skäl att tillmäta de enligt GE oriktiga förutsättningarna avgörande relevans inte föreligger.

### **Sammanfattning och rättegångskostnader**

GE har enligt vad som har redovisats ovan visat att GE på dagen för konkursen hade en mot Konkursboet gällande äganderätt, och därmed separationsrätt, till vissa av bilarna. Det gäller sålunda Västerviksbilarna med nr 55-57, BIVA-bilarna med nr 52-54, Mileredbilarna med nr 47-51 samt AVIS-bilarna med nr 8, 13, 15, 16 och 22.

Twist råder inte om rätten till uppbyggnaden försäljningslikvid för det fall GE anses ha bättre rätt. Konkursboet skall därför utge försäljningslikviderna för de aktuella bilarna till GE; nämligen 78 500 kr (nr 8), 60 300 kr (nr 13), 56 900 kr (nr 15), 103 250 kr (nr 16), 61 000 kr (nr 22), 91 390 kr (nr 47), 84 555 kr (nr 48), 62 300 kr (nr 49), 111 795 kr (nr 50), 171 500 kr (nr 51), 141 940 kr (nr 52), 138 500 kr (nr 53), 125 300 kr (nr 54), 21 648 kr (nr 55), 103 500 kr (nr 56) och 81 400 kr (nr 57), eller totalt 1 493 778 kr. Det är vidare ostridigt att ränta skall utgå enligt yrkandet.

Vid angiven utgång kan GE sägas ha fått bifall till käromålet med omkring en fjärdedel. GE skall mot bakgrund härav åläggas att ersätta Konkursboets rättegångskostnader, så långt dessa bedöms skäligen, med hälften.

Utifrån det underlag som har ingivits uppskattas som skälig ersättning för ombudsarvode ett belopp om 1 700 000 kr samt för eget arbete ett belopp om 300 000 kr. Skälig vittnesersättning uppgår till ett belopp om 9 240 kr, varav 5 000 kr utgör ersättning till Elisabeth Gustafsson Lövgren. Övriga utlägg uppgår, efter rättelse av räknefel, till sammanlagt 249 925 kr och bedöms skäliga.

**ÖVERKLAGANDEANVISNING**, se bilaga 3 (Dv 401)

Överklagande ställs till Göta hovrätt och ges in till tingsrätten senast den 2 februari 2009. Prövningstillstånd krävs.

Dan Sjöstedt

Katrin Persson

Gunnar Hillman