

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjaness föstudaginn 8. apríl 2016 í máli nr. E-863/2015:

Agnar Einar Knútsson

(Eva Dóra Kolbrúnardóttir hdl.)

gegn

This is Iceland ehf.

(Þórður Már Jónsson hdl.)

Mál þetta, sem dómtekið var 16. febrúar síðastliðinn, er höfðað 1. september 2015.

Stefnandi er Agnar Einar Knútsson, Kaplahrauni 76, Hafnarfirði.

Stefndi er This is Iceland ehf., Ásbrekku 9, Garðabæ.

Stefnandi krefst þess að stefndi greiði honum 6.130.000 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 9. maí 2015 til greiðsludags. Þá krefst stefnandi málskostnaðar.

Stefndi krefst aðallega sýknu af kröfum stefnanda. Til vara krefst stefndi þess að dómkröfur stefnanda verði lækkaðar. Í báðum tilvikum er krafist skuldajöfnunar fyrir allri stefnukröfunni. Loks krefst stefndi málskostnaðar.

I

Þann 4. febrúar 2014 sendi stefnandi stefnda innheimtubréf og krafðist greiðslu á 5.465.000 krónum án dráttarvaxta og innheimtukostnaðar. Í bréfinu segir að stefnandi og fyrirsvarsmaður stefnda, Klemenz Geir Klemenzson, hafi gert með sér munnlegan og handsalaðan starfssamning á árinu 2013 um aðkomu stefnanda að fyrirtækinu This is Iceland ehf. Kveðið hafi verið á um það í samningnum að stefnandi skyldi gerast hluthafi í fyrirtækinu. Þá hafi verið kveðið á um það að stofnaðir yrðu reikningar í bókhaldi stefnda fyrir hvert og eitt ökutæki sem væri nýtt í rekstrinum. Inn á þann reikning skyldu færðar þær tekjur sem tilheyrðu hverju ökutæki fyrir sig, það er þær tekjur sem stæðu eftir þegar búið væri að standa skil á eftirfarandi kostnaði: Launum ökumanns, olíu og þóknun til stefnda sem skyldi vera 5.000 krónur fyrir hvern flutning. Af eftirstöðvum skyldi greiða viðgerðar- og viðhaldskostnað ökutækisins. Þær tekjur sem þá yrðu eftir skyldu renna til þess aðila sem hafi lagt ökutækið í reksturinn eða hafi selt stefnda ökutækið. Þá er fullyrt í stefnu að stefndi hafi rift samningi aðila með bréfi sem hafi borist í október 2013.

Í fyrrnefndu innheimtubrési segir að Klemenz Geir hafi rift samningi milli stefnanda og stefnda með bréfi í október 2013. Í því bréfi komi fram að stefndi muni greiða stefnanda allt það sem hann hafi lagt til fyrirtækis stefnda á árinu 2013.

Einnig muni stefndi greiða stefnanda fyrir vinnuframlag hans, og fyrir afnot af ökutækinu A, varahluti, ásamt þeim afföllum sem orðið hefðu af þeim ökutækjum stefnanda sem hafi verið nýtt í reksturinn ásamt tryggingum og bifreiðagjöldum af þeim. Í bréfinu lýsir stefndi því jafnframt yfir að hann sé tilbúinn að greiða stefnanda skaðabætur vegna riftunar á samningi aðila og þess forsendubrests sem orðið hafi við riftun samningsins. Loks segir að eftir að Klemenx Geir hafi rift samningi aðila hafi hann lýst því yfir munnlega þremur vikum síðar að hann ætlaði ekki að standa við yfirlýsingar varðandi uppgjör milli aðila sem vikið hafi verið að í riftunarbréfinu. Þá hafi hann heldur ekkert kannast við samning aðila um að hann hefði óskað eftir því við stefnanda að smíða bifreiðina A fyrir rekstur stefnda.

Í svarbréfi stefnda 30. maí 2014 er kröfum stefnanda hafnað á þeirri forsendu að þær eigi sér enga stoð. Sagt er að aðilar hafi átt í viðskiptum um árabíl sem hafi verið á þann veg að stefnandi hafi séð um viðhald bifreiða í eigu stefnda og hafi allir reikningar vegna þess verið að fullu greiddir. Einnig hafi stefndi leigt bifreið og/eða bílstjóra af stefnanda í ákveðin verkefni veturinn 2012-2013 og hafi einnig verið greitt fyrir það. Þá segir að kröfur stefnanda séu almennt byggðar á ágiskunum, áætlunum og tilbúnum reikningum.

Stefnandi sendi stefnda innheimtuviðvörðun vegna kröfunnar 17. september 2014. Þar segir að krafa stefnanda byggist á óuppgerðri vinnu stefnanda í þágu stefnda, leigu á tækjum og öðrum kostnaði sem því tengist.

Í greinargerð stefnda er aðdraganda að samskiptum og samstarfi stefnanda og stefnda lýst á þann veg að stefnandi hafi séð um viðhald bifreiða í eigu stefnda í gegnum tíðina og alltaf fengið greitt fyrir þá vinnu. Tekist hafi góður vinskapur á milli stefnanda og fyrirsvarsmanns stefnda og hafi stefnandi komið með þá hugmynd að hann og stefndi myndu eiga með sér nánara samstarf, sem fælist í því að stefnandi myndi útvega bifreið sem breytt yrði á þann hátt að hún nýttist stefnda yfir sumartímamann en stefnanda hina níu mánuði ársins. Bifreiðin yrði í eigu stefnanda, en um vinnuskipti yrði að ræða sem báðir aðilar myndu hagnast á. Vildi stefnandi einnig nýta sumrin til að keyra fyrir stefnda. Var samstarfið hugsað sem nokkurs konar vinnuskiptafyrirkomulag sem gert yrði upp reglulega með skuldajöfnuði. Úr varð að aðilar fóru í slíkt samstarf. Öll viðskipti skyldi gera upp eftir hendinni og óljóst hafi verið hvað hvor aðili hefði innt mikla vinnu af hendi og hversu mikið fé af hendi til hins. Haustið 2013 hafi stefnandi talið að farið væri að halla á hann í viðskiptum aðila. Fyrirsvarsmáður stefnda hafi ekki frekar en stefnandi haft nægilega góða innsýn í hver staðan væri. Hafi stefnandi krafist peninga og hafi stefndi greitt tvær greiðslur 12. ágúst og 4. desember 2013, 1.200.000 krónur í hvort sinn, þrátt fyrir að stefnandi gæti ekki með nokkru móti sýnt fram á að á hann hallaði í viðskiptunum, en á þeim tíma hafði stefnandi hvorki

sent stefnda reikning né nokkrar sundurliðanir á stöðunni. Hafi bróðir Klemenzar, X, reynt að miðla málum milli aðila um miðjan janúar 2014 og fundað með stefnanda og fengið frá honum óljósar kröfur á þremur handskrifuðum blöðum vegna bifreiðarinnar B.

Þann 5. mars 2015 gaf stefnandi út reikning stílaðan á stefnda að fjárhæð 6.130.000 krónur án virðisaukaskatts. Reikningurinn er sagður tilkominn vegna vinnu stefnanda sem hann hafi lagt fram persónulega og gjaldi fyrir leigu á tækjum og þremur bifreiðum í eigu stefnanda sem hafi verið notuð í þágu stefnda á árinu 2013. Vinna stefnanda er sögð hafa verið vegna farangursflutninga eða flutninga á svonefndu „trússi“ fyrir stefnda. Í stefnu segir að farangur hafi verið fluttur um „Laugavegin“ á milli Landmannalauga og Þórsmerkur, auk ferða upp á Fimmvörðuháls. Reikningnum fylgdi svofelld sundurliðun:

Ökutæki A

Leiga tækis (64 dagar x 40.000kr.)	2.560.000 krónur
Efni vegna smíði	-1.000.000 krónur
Dekk	-500.000 krónur
<u>Efni frá Kristni Bergssyni</u>	<u>-150.000 krónur</u>
Samtals:	910.000 krónur

Ökutæki B

Leiga tækis (57 dagar x 30.000)	1.710.000 krónur
Vinna akstur (bílstjóri) (57 dagar x 30.000)	1.710.000 krónur
Álag vegna tvöfalds trúss	
Leiga tækis (20x15.000)	300.000 krónur
<u>Vinna við akstur (bílstjóri) (20x15.000)</u>	<u>300.000 krónur</u>
Samtals	4.020.000 krónur

-

Ökutæki: Rauður Patrol (C)

<u>Leiga tækis (40 x 30.000)</u>	<u>1.200.000 krónur</u>
Samtals	1.200.000 krónur

Heildarsamtala 6.130.000 krónur

Sú skýring sem er gefin á því að reikningurinn hafi ekki verið gefinn út fyrir er að stefnandi hafi reynt að semja við Klemenzar Geir um uppgjör allt frá haustdögum 2013, en án árangurs.

Lögmaður stefnanda sendi stefnda innheimtuviðvörðun vegna kröfunnar 9. apríl 2015. Var stefnda gefinn sjö daga frestur til að greiða kröfuna ella yrði krafan vaxtareiknuð á hæstu lögleyfðu vöxtum. Stefnandi sendi stefnda innheimtubríf 17. apríl 2015 og höfðaði málið 1. september 2015.

II

Stefnandi kveður kröfu sína byggða á reikningi útgefnum 5. mars 2015, að fjárhæð 6.130.000 krónur, sem sé tilkomin vegna vinnu stefnanda sem hann hafi innt sjálfur af hendi, og gjaldi fyrir leigu á tækjum og þremur ökutækjum í eigu stefnanda, sem notuð hafi verið í þágu starfsemi stefnda á árinu 2013. Starfsframlag stefnanda, leiga á tækjum og ökutækjum hafi falist í farangursflutningum eða svokölluðu „trússi“ í þágu stefnda. Farnar hafi verið ferðir um „Laugavegin“ og hafi farangur verið fluttur á milli Landmannalauga og Þórsmerkur, auk ferða upp á Fimmvörðuháls.

Hafi stefnandi og framkvæmdastjóri og stjórnarformaður stefnda, Klemenz Geir Klemenzson, gert með sér munnlegan og handsalaðan samstarfssamning vorið 2013 um aðkomu stefnanda að stefnda. Í samningnum hafi verið kveðið á um að stefnandi skyldi gerast hluthafi í stefnda. Einnig hafi verið kveðið á um að stofnaðir yrðu reikningar í bókhaldi stefnda fyrir hvert og eitt ökutæki sem nýtt yrði í rekstrinum. Inn á þann reikning skyldu færðar þær tekjur sem tilheyrðu hverju ökutæki fyrir sig, það er þær tekjur sem eftir stæðu þegar búið væri að standa skil á eftirfarandi kostnaði: launum ökumanns, olíu og ásamt þóknun til stefnda sem skyldi vera 5.000 krónur fyrir hvern flutning. Eftirstöðvar skyldu færðar inn á reikning hvers ökutækis og af þeim tekjum skyldi síðan greiða viðgerðar- og viðhaldskostnað ökutækisins. Þær tekjur eða hagnaður sem eftir stæði skyldi síðan renna til þess aðila sem legði fram ökutækið í reksturinn eða þess aðila sem seldi fyrirtækinu ökutækið.

Stefndi hafi rift samningi aðila með bréfi sem barst stefnanda í október 2013. Í bréfinu komi fram að stefndi muni greiða stefnanda allt það sem hann hafi lagt til fyrirtækis stefnda á árinu 2013. Jafnframt sé kveðið á um að stefndi muni greiða stefnanda fyrir vinnuframlag hans, og fyrir afnot af ökutækinu A, varahluti, ásamt þeim afföllum sem orðið hefðu af þeim ökutækjum stefnanda sem hafi verið nýtt í reksturinn ásamt tryggingum og bifreiðagjöldum af þeim. Í bréfinu lýsi stefndi því jafnframt yfir að hann sé tilbúinn að greiða stefnanda skaðabætur vegna riftunar á samningi aðila og þess forsendubrests sem orðið hafi við riftun samningsins.

Ökutækið A sem sé í eigu stefnanda hafi verið notað í flestar þær ferðir sem stefndi hafi farið í fyrir fyrirtækið Fjallaleiðsögumenn ásamt því að hafa farið í einhverjar af þeim ferðum sem farið hafi verið í fyrir Arctic Adventure. Ökutækið A hafi farið í nær allar þær ferðir sem tilgreindar séu á yfirliti frá Fjallaleiðsögumönnum eða samtals í um 13 ferðir, fyrir utan eina viku þegar ökutækið hafi bilað. Ferðirnar hafi að jafnaði verið farnar frá mánudegi til sunnudags. Stefnandi leggi fram myndir af ökutækinu A þegar það hafi verið í

vinnu fyrir stefnda, meðal annars við Kaldaklof og Dalamót.

Ökutækið B sem sé í eigu stefnanda hafi verið notað í þær ferðir sem stefndi hafi farið í fyrir Artic Adventures ehf. og Fjallaleiðsögumenn, en samkvæmt upplýsingum úr bókhaldi félaganna hafi verið farið í að minnsta kosti 18 ferðir á ökutækinu sem hafi að jafnaði verið í fimm daga. Ökutækið B hafi verið nýtt í allar þær ferðir sem farið hafi verið í fyrir Artic Adventures frá og með 24. júní 2013. Stefnandi leggi fram myndir af ökutækinu B þegar það hafi verið í vinnu fyrir stefnda við Kaldaklof og Emstrur, og við Dalamót, Laugafell og við Bláfjallakvísl. Stefnandi hafi verið bílstjóri á ökutækinu í öllum þeim ferðum sem B hafi farið í fyrir stefnda og hafi stefndi ekki staðið skil á greiðslum til stefnanda fyrir það vinnuframlag sem hann hafi innt af hendi sjálfur fyrir stefnda.

Ökutækið C sem sé í eigu stefnanda hafi verið notað í þær ferðir sem stefndi hafi farið í fyrir fyrirtækið 66 de nord sem sé franskt fyrirtæki sem sérhæfi sig í ferðaþjónustu. Um hafi verið að ræða fjórar 10 daga ferðir. Stefnandi hafi keypt C, rauðan Patrol, þegar ökutæki stefnda D, Nissan Patrol, hafi bilað á þriðja degi fyrstu ferðar sumarsins. rauði Patrolinn C, sem sé í eigu stefnanda, hafi síðan verið notaður áfram út sumarið í þær ferðir sem stefndi hafi farið í fyrir hönd félagsins 66 de nord. Stefnandi leggi fram myndir af ökutækinu þegar það hafi verið notað í vinnu fyrir stefnda. Fyrsta ferðin hafi verið farin í byrjun júlí 2013 og síðan hafi verið farnar þrjár aðrar 10 daga ferðir á ökutækinu, samtals 40 dagar.

Samkvæmt venju í greininni þar sem vinna aðila felst farangursflutningum fyrir ferðalanga fái bílstjórar almennt greiddar 30.000 krónur á dag fyrir starfsframlag sitt og fyrir leigu á jeppa í einn dag séu greiddar 30.000 krónur. Ökutækið A sé sérsníðaður bíll sem taki tvöfalt „trúss“ og leigist því að lágmarki fyrir 40.000 krónur á dag, það er á sambærilegu verði og greitt sé fyrir einn jeppa og góða kerru í greininni.

Krafa stefnanda er sundurliðuð eftir ökutækjum með þeim hætti sem greinir í I. kafla að framan. Skuldin hafi ekki fengist greidd þrátt fyrir ítrekaða viðleitni stefnanda til að semja við stefnda um greiðslu vegna vinnuframlags stefnanda og greiðslu vegna leigu á tækjum og ökutækjum í eigu stefnanda sem hafi verið notuð í þágu stefnda á árinu 2013.

Um greiðsluskyldu stefnda vísar stefnandi til meginreglna samningaréttar og kröfuréttar um skuldbindingargildi samninga og um efndir fjárskuldbindinga, en regla þessi fær meðal annars stoð í 45., 47., 52. og 54. gr. laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup. Jafnframt er vísað til annarra almennra reglna fjármunaréttar, kröfuréttar og samningaréttar. Um gjalddaga kröfunnar er einkum vísað til meginreglu 49. gr. sömu laga. Enn fremur er vísað til 28. gr. laga nr. 42/2000 um þjónustukaup. Einnig er byggt á lögum nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Kröfur

um dráttarvexti styður stefnandi við reglur 1. mgr. 6. gr. og 12. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Dráttarvaxta er krafist frá þeim degi þegar liðinn er mánuður frá því að stefnandi sendi innheimtuviðvörðun. Krafa um málskostnað styðst við 129. gr., sbr. 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Að auki er vísað til laga nr. 50/1988 um virðisaukaskatt á málskostnað. Um varnarþing er vísað til 32. gr. laga nr. 91/1991.

III

Stefndi kveðst meðal annars byggja sýknukröfu sína á því að reikningur sá sem stefnandi byggir kröfur sínar á uppfylli ekki skilyrði laga um virðisaukaskatt og sé því ólögmat. Þar af leiði að ekki sé hægt að byggja kröfur á honum. Ljóst sé að starfsemi sú sem stefnandi krefjast greiðslu fyrir sé virðisaukaskattsskyld starfsemi og samkvæmt 20. gr. laga nr. 50/1988 um virðisaukaskatt beri honum að gefa út reikninga vegna þjónustu sinnar þar sem fram komi meðal annars einingaverð og heildarverð reikninganna og hvort virðisaukaskattur sé innifalinn. Samkvæmt 15. gr. sömu laga beri skattskyldum aðilum að greiða í ríkissjóð mismun innskatts og útskatts hvers uppgjörstímabils, sbr. 24. gr. laganna. Reikningur sá sem stefnandi hafi gefið út 5. mars 2015 og byggir kröfur sínar á sé sagður vera „vegna vinnu og leigu á bílum í trúss sumarið 2013“. Leiga á bílum sé virðisaukaskattsskyld og ekki sé gert ráð fyrir undanþágu sem taki mið af því í hvaða tilgangi bifreiðin skuli notuð. Jafnvel þótt starfsemin sé undanþegin virðisaukaskatti þurfi söluaðili eða leigusali samt að innheimta virðisaukaskatt af leigu bifreiðarinnar. Vinna vegna aksturs sé virðisaukaskattsskyld af sömu ástæðu og leiga á bílum. Sama eigi við um leigu af tækjum. Ljóst sé því að reikningur stefnanda hefði átt að vera að fullu með virðisaukaskatti. Þar sem reikningur sá sem stefnandi hafi gefið út hafi verið fyrir ofan það lágmark sem gefið sé í lögum um virðisaukaskatt, sbr. 3. tölulið 4. gr., hafi stefnanda borið að gefa út reikninginn með virðisaukaskatti.

Þá byggir stefndi sýknukröfu sína á því að kröfur stefnanda séu of seint fram komnar. Kröfur stefnanda hafi ekki komið fram í núverandi mynd fyrr en með bréfi frá lögmanni stefnanda 9. apríl 2015. Það sé óumdeilt. Bæði kröfugerð og fjárhæðir hafi verið allt aðrar. Kröfur stefnanda byggist á því að stefnandi hafi verið leigutaki að umræddum bifreiðum. Áður hafi kröfugerð stefnanda hins vegar tekið mið af því að stefndi hefði verið umsýsluaðili með rekstri bifreiðanna. Kröfur á því byggðar hafi komið fram í febrúar 2014. Stefndi hafi svarað kröfum stefnanda með bréfi 30. maí 2014, þar sem kröfum stefnanda hafi verið hafnað, enda hafi verið ljóst að stefndi ætti að minnsta kosti jafn háar réttmætar gagnkröfur á stefnanda. Þeim kröfum hafi stefnandi ekki haldið til streitu. Síðan hafi stefnandi sett fram nýjar kröfur á hendur stefnanda tæpu ári eftir bréf stefnda með innheimtubrési 9. apríl

2015. Hefði stefnandi átt réttmætar kröfur á hendur stefnda hafi honum því borið að gera þær innan eðlilegs tíma og í síðasta lagi innan eðlilegs tíma eftir að stefndi hafnaði kröfum hans með bréfi 30. maí 2014. Augljóst sé að stefnandi hafi aldrei vitað um hvað hafi verið samið, hvers hann ætti að krefjast eða hvernig hann ætti að byggja upp kröfur sínar. Stefnandi hafi því þurft tæplega eitt og hálf ár til að komast að niðurstöðu um það hvernig hann ætti að haga kröfum sínum, hvernig hann ætti að sundurliða þær og gefa út reikning byggðan á þeim. Þá hafi stefnandi ekki sjálfur lagt fram í máli þessu þau bréf og samskipti sem aðilar hafi áður átt vegna innheimtutilrauna stefnanda snemma árs 2014, þar sem kröfur stefnanda, málatilbúnaður og fjárhæðir, hafi verið allt aðrar en í núverandi málatilbúnaði stefnanda. Allt framangreint og reikningur sá sem gefinn hafi verið út af stefnanda 5. mars 2015, og stefndi hafi fyrst séð með innheimtuviðvörðun 9. apríl 2015, sé dæmi um haldlausan málatilbúnað stefnanda. Að auki sé byggt á því að stefnandi hafi, með tómlæti við að koma fram kröfum sínum og sundurliða þær, glatað rétti sínum til að halda kröfum sínum uppi, hafi stefnandi átt slíkan rétt. Samkvæmt þessu sé krafist sýknu af öllum kröfum stefnanda.

Stefndi hafi ekki leigt bifreiðarnar af stefnanda heldur hafi hann séð um umsýslu þeirra fyrir hönd stefnanda. Málatilbúnaður stefnanda hafi tekið á sig nýja mynd frá upphaflegum kröfum sem hafi tekið mið af því að stefndi væri umsýsluaðili. Málatilbúnaður stefnda taki mið af því að stefndi hafi verið umsýsluaðili, enda sé það að auki staðfest af stefnanda sjálfum að viðskiptasamband þeirra hafi verið með þeim hætti, þótt stefnandi hafi í útreikningum sínum tekið mið af óraunhæfu umsýslugjaldi til stefnda.

Hvað varði bifreiðina A þá hafi það verið tjónabíll sem stefnandi hafði fest kaup á veturinn 2012-2013, en hann hafi viljað breyta honum í pickup. Stefnandi og stefnandi hafi komist að þeirri niðurstöðu að þeir gætu samnýtt bílinn og því hafi verið ákveðið að ráðast í vinnu við hann á fyrrgreindum forsendum. Stefnandi hafi lagt til að grind bifreiðarinnar yrði lengd um 108 cm, þar sem sú lengd myndi passa vel fyrir aksturinn á sumrin, en stefnandi hafi viljað lengja grindina um 90 cm, sem hafi orðið ofan á þrátt fyrir hugmyndir stefnda, enda eigi stefnandi bifreiðina. Það sé rangt að bifreiðinni hafi verið sérstaklega breytt að óskum stefnda, eða að stefnandi hafi smíðað bifreiðina fyrir rekstur stefnda, enda hefði bifreiðin litið allt öðruvísi út ef svo hefði verið. Fyrirsvarsmáður stefnda hafi síðan unnið við breytingar á bifreiðinni ásamt stefnanda veturinn 2012/2013, alls 450 klukkustundir, sem hafi átt að reikna á 3.000 krónur á klukkustund auk virðisaukaskatts, eða samtals 1.674.000 krónur í vinnuskiptum aðila, en stefndi hafi meðal annars gert athugasemd vegna þessa í bréfi til lögmanns stefnanda 30. maí 2014. Þá hafi stefndi lagt til efni til smíðinnar að fjárhæð 1.200.000 krónur, hurð og

sæti í bifreiðina að fjárhæð 50.000 krónur. Þá hafi stefndi lagt til dekk fyrir 500.000 krónur og efni frá Kristni Bergssyni fyrir 200.000 krónur. Stefndi hafi því lagt til efni og vinnu í bifreiðina samtals að fjárhæð 3.624.000 krónur. Þetta hafi stefndi gert sem hluta af samkomulagi aðila, sem hafi verið hugsað báðum aðilum til hagsbóta. Sem endurgjald myndi stefnandi láta stefnda sjá um umsýslu bifreiða og inna af hendi vinnu fyrir stefnda við akstur. Það hafi orðið raunin. Stefndi hafi séð bifreiðunum fyrir verkefnum og hafi stefndi greitt allan kostnað vegna daglegs reksturs bifreiðanna. Það eina sem stefnandi hafi gert hafi verið að útvega bifreiðarnar. Stefndi sé ferðapjónustufyrirtæki sem hafi skipulagt ferðirnar og séð um allt vegna þeirra, verkefnaöflun, skipulagningu, samninga um vinnutilhögun, verð, innheimtu og bókhald. Bifreiðinni hafi verið ekið í samtals 70 daga á tímabilinu. Tekjur af bifreiðinni hafi verið 4.760.000 krónur, það er 68.000 krónur á dag í 70 daga. 25% umsýslugjald stefnda sé 1.190.000 krónur, ökumaður (sem hafi verið fyrirvarsmaður stefnda) í 70 daga á 35.000 krónur á dag nemi samtals 2.450.000 krónum. Þá hafi olíukostnaður verið 500.000 krónur og smurning 17.370 krónur. Krafa stefnanda vegna bifreiðarinnar sundurliðist því réttilega svo:

Tekjur af A	4.760.000 krónur
Umsýslugjald stefnda	-1.190.000 krónur
Bílstjóri í 70 daga á kr. 35.000 á dag	-2.450.000 krónur
Olíukostnaður	-500.000 krónur
<u>Smurning</u>	<u>-17.370 krónur</u>
Samtals	602.630 krónur

Þetta uppgjör sé rétt vegna umsýslu stefnda með bifreiðinni og sé í samræmi við viðtekna venju í greininni um slík uppgjör og enn fremur í samræmi við upphaflega kröfu stefnanda sjálfs. Öllum kröfum og málsástæðum stefnanda sem leiði til niðurstöðu umfram þessa fjárhæð sé mótmælt sem röngum og ósönnuðum. Þetta sé síðan fyrir utan vinnu stefnda við bifreiðina, sem hafi skapað stefnanda um leið mikinn virðisauka. Vinna og útlagður kostnaður stefnda vegna bifreiðarinnar sundurliðist þannig:

Vinna stefnda, 450 klst. á kr. 3.000, auk vsk.	1.674.000 krónur
Efni til smíði bifreiðarinnar	1.200.000 krónur
Hurð og sæti í bifreiðina	50.000 krónur
Dekk	500.000 krónur
<u>Efni frá Kristni Bergssyni o.fl.</u>	<u>200.000 krónur</u>
Samtals	3.624.000 krónur

Stefndi kveðst gera gagnkröfu til skuldajafnaðar sem taki mið af framangreindu.

Hvað varði bifreiðina B þá sé það rétt að stefnandi hafi ekið bifreiðinni í 55 daga. Áætlun hans um innkomu á bifreiðina sé nærri lagi. Olíukostnaður samkvæmt stefnanda hafi verið 430.000 krónur. Í ferðapjónustu á Íslandi tíðkist það að greiða umsýslugjald til þeirra sem selji ferðir fyrir aðra aðila. Sé gjaldið almennt 20% þótt ekkert sé gert annað en að afhenda auglýsingabækling fyrir þann sem skipuleggi ferðina sem síðan leiði til sölu ferðarinnar. Allar ferðir sem stefnandi hafi farið í hafi stefndi útvegað. Stefnandi hafi ekki útvegað svo mikið sem einn dag í vinnu fyrir bíla sína eða fyrir bíla stefnda. Öll vinna við að afla verkefna og við skipulagningu ferða, þar með talin færsla bókhalds og innheimta, hafi verið í höndum stefnda. Þykir því ekki ofáætlað að stefndi taki 25% umsýslugjald, enda hafi stefnandi haft aðgang að allri slíkri þjónustu frá stefnda. Stefnandi geti ekki ætlast til að fá slíka þjónustu á betra verði en aðrir. Þá verði heldur ekki framhjá því lítið að til að sinna þeim verkefnum sem stefnandi hafi tekið að sér hafi bæði þurft bíl og kerru. Kerrurnar hafi stefnandi fengið lánaðar hjá stefnda. Stefnandi, eins og aðrir í sömu stöðu, verði að greiða stefnda leigugjald fyrir afnot af kerrum stefnda, en slíkar kerrur leigi stefndi út á 10.000 krónur fyrir hvern dag. Um það sé stefnanda kunnugt þótt málatilbúnaður hans taki mið af því að hann vilji aðeins greiða 8.000 krónur á dag fyrir leigu á kerru. Stefnandi fái ekki slíka þjónustu á betra verði en aðrir, heldur sama verði. Krafa stefnanda vegna bifreiðarinnar sundurliðast því réttilega svo:

Tekjur af B	5.000.000 krónur
Olíukostnaður	-430.000 krónur
Bílstjóri (eigandi ökutækis)	-0 krónur
Umsýslugjald stefnda	-1.250.000 krónur
<u>Leiga á kerru í 55 daga</u>	<u>-550.000 krónur</u>
Samtals	2.770.000 krónur

Uppgjör þetta hefði verið rétt vegna umsýslu stefnda með bifreiðinni. Sé það í samræmi við viðtekna venju í greininni og enn fremur í samræmi við upphaflega kröfu stefnanda sjálfs. Öllum kröfum og málsástæðum stefnanda sem leiði til niðurstöðu umfram þessa fjárhæð sé mótmælt sem röngum og ósönnuðum.

Bifreiðin C hafi upphaflega verið keypt í varahluti fyrir bifreiðina D sem sé í eigu stefnda. D hafi verið notuð í þeim ferðum sem stefnandi krefjist greiðslu fyrir og því sé krafan haldlaus. Því hafi stefndi áður lýst yfir í bréfi til stefnanda 30. maí 2014. Bifreiðin C hafi ekki verið á númerum á því tímabili sem um ræði, en samkvæmt staðfestu afriti frá Samgöngustofu hafi númer bifreiðarinnar verið lögð

inn og ekki tekin út aftur fyrr en 26. nóvember 2013. Krafa stefnanda vegna bifreiðarinnar sé því réttilega 0 krónur. Heildarkröfur stefnanda vegna vinnu hans og leigu á bifreiðum til stefnda séu því réttilega alls 3.372.630 krónur, (602.630 + 2.770.000) þegar dreginn hafi verið frá útlagður kostnaður, umsýsla og vinna stefnda. Sé sú krafa stefnanda viðurkennd þannig, en mótmælt sé sem röngum og ósönnuðum kröfum og málsástæðum stefnanda er leiði til niðurstöðu umfram þá fjárhæð. Varðandi þetta sé enn fremur vísað til gagnkröfu stefnda. Þetta sé einnig fyrir utan aðrar gagnkröfur stefnda, en gerð sé gagnkrafa til skuldajafnaðar í samræmi við framangreinda umfjöllun. Þá sé eftir að reikna gagnkröfu stefnda vegna vinnu hans og útlagðs kostnaðar í þágu stefnanda vegna bifreiðarinnar A, sem sé 3.624.000 krónur.

Stefndi hafi greitt stefnanda 2.400.000 krónur með tveimur greiðslum á árinu 2013, þá fyrri 12. ágúst 2013 og þá síðari 4. desember 2013, vegna meintrar skuldar stefnda við stefnanda sem nú hafi verið höfðað mál vegna. Þetta hafi stefndi gert þrátt fyrir að það væri á þessum tíma óljóst hver væri staðan í viðskiptum þeirra og þrátt fyrir að stefnandi hefði ekki sent stefnda upplýsingar, hvað þá reikning, vegna viðskiptanna. Eigi að síður hafi stefndi greitt stefnanda í þeirri trú að hann fengi það á móti. Stefndi hafi þó reynt að fá stefnanda til að senda sér reikninga, til dæmis með SMS-skeyti til stefnanda þann 10. nóvember 2013 þar sem segir orðrétt: „Komdu til mín reikningi svo ég geti byrjað að borga.“ Þrátt fyrir að reikningur hafi ekki borist og að staða í viðskiptum á milli aðila væri fullkomlega óljós hafi stefndi greitt stefnanda aðra af fyrrnefndum greiðslum fáeinum vikum eftir þetta skeyti, það er 4. desember 2013 og án þess að nokkuð bólaði á umbeðnum reikningi. Þeir reikningar hafi ekki skilað sér, þótt þeir hefðu skilað sér löngu síðar dagsettir aftur í tímann, en grundvöllur þeirra reikninga hafi þó að stórum hluta til verið upplogin vinna ætluð til að núlla út fyrrgreindar greiðslur.

Stefndi hafi fengið innheimtubréf frá stefnanda, dagsett 4. febrúar 2014, þar sem stefnandi reki óljósa kröfu sína. Í bréfinu sé stefndi krafinn um áætlaðar heildartekjur af ökutækjum sem séu meira og minna úr lausu lofti gripnar. Allar fjárhæðir séu í bréfinu sagðar vera gefnar upp með virðisauka. Í fyrsta lagi þá sé gerð grein fyrir reikningum sem stefnandi hafði fjöldaframleitt og dagsett aftur í tímann, eða 27. desember 2013, og sé augljóst að tilgangur þeirra hafi að stórum hluta til verið sá að núlla út þær greiðslur sem stefnandi hafði innt af hendi til stefnda að fjárhæð 2.400.000 krónur. Viðurkennt sé af stefnanda sjálfum í SMS-samskiptum að reikningar höfðu verið gefnir út 23. janúar 2014 og hafi þessir reikningar dúkkað upp rúmum 10 dögum síðar, dagsettir í lok desember 2013. Reikningar þessir séu að stórum hluta til skáldaðir upp af hálfu stefnanda og mikið

af þeirri vinnu sem þeir byggist á eigi sér enga stoð í raunveruleikanum, líkt og stefndi hafi gert athugasemd um í bréfi til stefnanda 30. desember 2014 þar sem stefndi hafi hafnað reikningunum. Reikningarnir séu samtals að fjárhæð 2.323.060 krónur, sem sé nánast sama fjárhæð og stefndi hafi eins og fyrir segi greitt stefnanda.

Fyrir utan vinnu og efni, sem stefndi hafi lagt stefnanda til, hafi stefndi lagt stefnanda til aukahluti í bifreiðina B að fjárhæð 84.631 króna, varahluti í bifreið af gerðinni Nissan Patrol í eigu stefnanda, að fjárhæð 100.000 krónur, auk ýmissa hluta, sem stefndi hafi keypt fyrir verkstæði stefnanda og ekki hafi verið skilað, að verðmæti 189.067 krónur. Samtals sé annað efni sem stefndi hafi lagt út fyrir í þágu stefnanda 373.698 krónur. Þegar viðskipti aðila séu dregin saman sé staðan á milli aðila sé eftirfarandi:

Uppgjör vegna leigu á A	602.630 kr.
Uppgjör vegna leigu og bílstjóra á E	2.770.000 kr.
Vinna og útlagður kostnaður stefnda vegna A	-3.624.000 kr.
Leiðrétt uppgjör vegna reikninga 173, 174, 175 og 176	-1.308.600 kr.
<u>Annað efni</u>	<u>-373.698 kr.</u>
Samtals	-1.933.068 kr.

Samkvæmt þessu standi stefnandi í skuld við stefnda en ekki öfugt. Stefnanda má hafa verið kunnugt um hver væri staðan í viðskiptum þeirra, að minnsta kosti það vel til að átta sig á því að það væri í raun hann sem skuldaði stefnda peninga, en ekki öfugt. Hann hafi því farið í mál þetta að tilefnislausu og gegn betri vitund. Réttmætar kröfur stefnanda á stefnda séu því samtals 3.372.630 krónur. Réttmætar gagnkröfur stefnda, fyrir utan gagnkröfur stefnda sem komi til og séu þegar reiknaðar sem hluti réttis og viðurkennds uppgjors vegna bifreiðanna og hinna röngu reikninga, séu því 5.305.698 krónur. Samkvæmt framangreindu eigi stefndi því 1.933.068 króna hærri kröfu á stefnanda en öfugt. Byggt sé á því að skilyrði skuldajafnaðar séu fyrir hendi í málinu. Kröfurnar séu á milli sömu aðila, báðar um greiðslu peninga, séu báðar gildar og báðar fallnar í gjalddaga. Krafa þessi sé reist á 1. mgr. 28. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Svo sem fram er komið viðurkenni stefndi kröfu stefnanda upp á 3.372.630 krónur þegar dregnar hafi verið frá kröfur stefnda. Kröfum stefnanda umfram það sé mótmælt sem röngum og ósönnuðum. Réttmæt gagnkrafa stefnda sé því mun hærri en réttmæt krafa stefnanda. Á þeim grundvelli krefjist stefndi sýknu af öllum kröfum stefnanda.

Dráttarvaxtakröfu stefnanda sé sérstaklega mótmælt, enda sé stefndi ekki í skuld við stefnanda. Að öllu framansögðu sé krafist sýknu af öllum kröfum stefnanda.

Þar sem telja verði að stefnandi hafi farið í mál þetta án tilefnis og gegn betri vitund, er að auki krafist álags á dæmdan málskostnað í samræmi við heimild í 131. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Hvað lagarök varðar vísar stefndi til laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, 1. mgr. 28. gr. og 131. gr. Þá er vísað til laga nr. 50/1988 um virðisaukaskatt og almennra reglna samninga-, kröfu- og skaðabótaréttar varðandi sýknukröfu stefnda. Vísað er til almennra reglna um tómlæti og reglna laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup varðandi tómlætissjónarmið. Þá er vísað til laga nr. 42/2000 um þjónustukaup. Krafa stefnda um málskostnað styðst við 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991. Krafa stefnda um virðisaukaskatt á málskostnað er byggð á lögum nr. 50/1988.

IV

Í máli þessu krefur stefnandi stefnda um endurgjald fyrir vinnu í þágu stefnda og fyrir leigu á bifreiðum til farangursflutninga sumarið 2013. Svo sem rakið er í kafla I að framan gaf stefnandi út reikning 5. mars 2015 fyrir kröfunni stílaðan á stefnda. Reikningnum fylgdi sundurliðun fjárhæða skipt eftir bifreiðunum A, B og C. Krafa stefnanda er studd skírskotun til munnlegs samnings stefnanda og fyrirvarsmanns stefnda vorið 2013 um aðkomu stefnanda að rekstri stefnda. Fullyrðir stefnandi að í samningnum hafi verið kveðið á um að hann skyldi gerast hluthafi í hinu stefnda félagi og að stofnaðir yrðu reikningar í bókhaldi stefnda fyrir hverja bifreið fyrir sig sem væri nýtt í rekstri stefnda. Inn á þann reikning skyldu færðar tekjur sem tilheyrðu hverju ökutæki fyrir sig, það er tekjur sem stæðu eftir þegar búíð væri að standa skil á tilteknum kostnaði, svo sem launum ökumanns, olíu og tilgreindri þóknun fyrir hvern flutning. Af eftirstöðvum skyldi greiða viðgerðar- og viðhaldskostnað ökutækisins. Þær tekjur sem þá yrðu eftir skyldu renna til þess aðila sem hafi lagt ökutækið í reksturinn eða hafi selt stefnda ökutækið. Mynda þær reiknuðu tekjur dómkröfu stefnanda að viðbættum launum hans fyrir akstur bifreiðarinnar B í 57 daga sumarið 2013.

Varnir stefnda byggjast á því að útgefinn reikningur stefnanda uppfylli ekki skilyrði laga um virðisaukaskatt og kæmi stefnda ekki „að neinu gagni í bókhaldi hans“. Þá er byggt á því að kröfur stefnanda séu of seint fram komnar og hafi stefnandi glatað hugsanlegum kröfum vegna tómlætis. Þá teflir stefndi fram þeim vörnum að hann eigi gagnkröfu til skuldajafnaðar sem sé jafnhá kröfu stefnanda. Í greinargerð stefnda að finna sundurliðaðar tekjur af þeim bifreiðum sem um ræðir að teknu tilliti til þeirra kostnaðarliða sem stefndi telur að taka beri tillit til með

frádrætti í uppgjöri. Mótmælir stefndi öllum kröfum og málsástæðum stefnanda sem leiða til annarrar niðurstöðu en hann heldur fram sem röngum og ósönnuðum.

Stefnandi og fyrisvarismaður stefnda lýsa atvikum málsins hvor með sínum hætti og eru þeir ekki á einu máli um umfang viðskipta þeirra á milli. Fyrir dómi greindi stefnandi frá því að hann hefði starfað við farangursflutninga fyrir stefnda sumarið 2013. Fólst vinna stefnanda í því að flytja farangur á „Laugaveginum“ á bifreið hans, B, en auk þess lagði stefnandi til tvo aðra bíla, A og C. Þá hafi stefnandi séð um allt viðhald á bifreiðum og kerrum sem hafi verið notaðar í starfseminni. Fram kom hjá stefnanda að hann hefði litið svo á að hann væri í samstarfi við stefnda um reksturinn. Aksturinn hafi staðið í þrjá mánuði og viðhald og undirbúningur þar á undan í tvo mánuði. Ökutækið B hafi verið notað í 57 daga í þágu stefnda, A í 64-70 daga og ökutækið C hafi verið notað í þágu stefnda í fjórar 10 daga ferðir. Aðspurður kannaðist stefnandi ekki við að umsýslugjald væri greitt í farangurskeyrslu. Þá kom fram hjá stefnanda að hann hefði ekki haldið nákvæma skrá yfir fjölda daga sem hann ók, en vinnustundir við viðgerðir hafi verið skráðar.

Fyrisvarismaður stefnda, Klemenz Geir Klemenzson, sagði fyrir dómi að stefnandi hefði séð um viðhald á tækjum fyrir stefnda sem greitt hefði verið fyrir. Hann kvaðst sjálfur hafa eytt mörgum stundum á verkstæðinu við að hjálpa stefnanda við viðgerðir. Hafi það verið jafnað út eftir hendinni, en stundum hafi hann verið í mínus og þá hefði stefnandi rukkað hann. Fyrisvarismaður stefnda greindi einnig frá því að stefnandi hefði veikst sumarið 2012 og í framhaldi af því hafi stefnandi farið að tala um að hann vildi komast meira út af verkstæðinu því að það væri óhollt að vera þar. Taldi hann sig geta gert stefnanda mögulega gott með því að fá stefnanda til að vinna fyrir stefnda á fjöllum. Í upphafi hafi allt litið vel út og ekki annað að sjá en gott væri að eiga samstarf við stefnanda. Bifreið hafi verið útbúin fyrir sumarið 2013 sem nýtast skyldi báðum, stefnda yfir sumarið og stefnanda yfir veturinn. Bíllinn átti að verða eign stefnda og í þetta hafi farið mikill tími og kostnaður. Á haustdögum 2013 hafi stefnandi gert þá kröfu að hann fengi 50% hlut í fyrirtækinu, annars yrði ekkert af frekari samstarfi. Því hafi verið hafnað og eftir það hafi vægast sagt orðið stirt um samskipti á milli þeirra og hafi þeir hvorki náð samkomulagi sín á milli um endurgjald fyrir vinnu stefnanda né fyrir notkun bifreiðarinnar A. Fjárhæð endurgjalds hafi ekki verið rædd á milli þeirra fyrr en eftir að allt hafi verið komið í háa loft. Hafi stefnandi viljað fá sex milljónir fyrir bifreiðina og þrjár milljónir fyrir vinnu. Aðspurður staðfesti fyrisvarismaður stefnda að hafa skrifað stefnanda óundirritað framlagt bréf í málinu, það er bréf það sem stefnandi kveður fela í sér riftun á ætluðum samningi aðila. Spurður um það hvort starfsmenn stefnda hafi almennt greitt umsýslugjald til stefnda svaraði Klemenz því að umsýslugjald væri greitt af millilið sem komi á viðskiptum.

Starfmenn stefnda hafi fengið 20-30 þúsund krónur greiddar fyrir akstur hvern dag, en upphæðin færi eftir reynslu viðkomandi. Þá kvaðst fyrirsvarsmaður stefnda sjálfur hafa unnið langmest á bifreiðinni A sem væri í eigu stefnanda. Stefnandi hafi ekið B sem hann eigi. Sú bifreið hafi verið 57 daga á fjalli.

Allur málatilbúnaður stefnanda og dómkrafa hans er á því byggð að stefnandi og framkvæmdastjóri stefnda hafi gert með sér munnlegan samning vorið 2013 um aðkomu stefnanda að rekstri félagsins. Skýrir stefnandi ætlaðan samning aðila þannig að tekjur af bifreiðum sem nýttar væru í rekstri stefnda og kostnaði af rekstrinum, það er laun bílstjóra, eldsneyti, þóknun til stefnda, viðgerðar- og viðhaldskostnaði skyldi vera sérgreindur í bókhaldi stefnda. Þá skyldi hagnaður af rekstri hverrar bifreiðar fyrir sig renna til þess aðila sem hafi lagt bifreiðina í reksturinn eða þess aðila sem hafi selt stefnda viðkomandi bifreið. Fullyrðir stefnandi að „samkvæmt venju í greininni“ séu greiddar 30.000 krónur á dag fyrir starf bílstjóra í farangursflutningum eða svonefndu „trússi“ og sama upphæð fyrir leigu á jeppa í einn dag. Þá segir að bifreiðin A sé sérsmíðuð og taki tvöfalt „trúss“ og leigist því að lágmarki fyrir 40.000 krónur á dag, eða það sama og greitt sé fyrir jeppa og góða kerru. Samkvæmt þessu krefst stefnandi þess að stefndi greiði honum 40.000 krónur í 64 daga fyrir bifreiðina A eða 2.560.000 krónur. Frá þeirri upphæð dregur stefnandi 1.650.000 krónur vegna efniskostnaðar og dekkja. Nemur krafa stefnanda vegna þessarar bifreiðar því 910.000 krónum. Þá krefst stefndi 30.000 króna leigu fyrir bifreiðina B í 57 daga og sömu fjárhæðar vegna vinnu við akstur bifreiðarinnar í sama dagafjölda, eða samtals 3.420.000 króna. Auk þess krefst stefnandi samtals 600.000 króna álags vegna „tvöfalda trúss“ í 20 daga, 15.000 króna fyrir hvern dag. Samtals nemur krafa stefnanda vegna bifreiðarinnar 4.020.000 krónum. Loks krefst stefnandi 30.000 króna leigu í 40 daga fyrir rauðan Patrol, sem ekið var í þágu stefnda á skráningarnúmerunum C, eða 1.200.000 króna. Samtals nemur krafa stefnanda á hendur stefnda 6.130.000 krónum (910.000 + 4.020.000 + 1.200.000 krónum).

Með bréfi fyrirsvarsmanns stefnda til stefnanda 30. maí 2014 var öllum kröfum stefnanda hafnað. Þá var því hafnað að aðilar hafi gert með sér munnlegan og handsalaðan samstarfssamning árið 2013 um að stefnandi gerðist hluthafi í félaginu, að reikningar félagsins yrðu aðgreindir á hverja bifreið, starfsmenn eða aðra þætti og að hagnaður rynni til eiganda ökutækis sem leigt yrði til hvers verkefnis. Samkvæmt þessu og því sem fram kom í aðilaskýrslum fyrir dómi greinir aðila á um það hvort samningur hafi komist á milli þeirra og um inntak hans. Meðal ágreiningsefna þeirra er hvort stefndi hafi leigt bifreiðar af stefnanda eða séð um „umsýslu“ þeirra fyrir hönd stefnanda. Þá greinir aðila jafnframt á um það hvor hafi slitið samskiptum þeirra haustið 2013. Heldur stefnandi því fram að

stefndi hafi „rift samningi aðila með bréfi“ sem borist hafi stefnanda í október 2013, en stefndi fullyrðir í fyrrnefndu bréfi 30. maí 2014 að stefnandi hafi á haustdögum 2013 tilkynnt stefnda að hann myndi slíta öllum viðskiptum við stefnda nema hann fengi 50% hlut í félaginu. Það hafi verið óásættanlegt, enda hafi stefnandi ekki komið að uppbyggingu fyrirtækisins, þó að félagið hafi keypt af honum ýmsa þjónustu sem það hafi greitt fyrir að fullu.

Stefnandi hefur sönnunarbyrðina fyrir þeirri fullyrðingu sinni að hann og fyrirsvarsmaður stefnda hafi samið sín á milli með hætti sem málalíbúnaður hans er reistur á. Þannig ber stefnanda að sanna fullyrðingar sínar um að stefnda beri að greiða honum umkrafið einingarverð í leigugjald fyrir nefndar bifreiðar hvern dag sem þær voru nýttar í þágu stefnda og ennfremur þá upphæð sem hann krefst í laun fyrir hvern dag sem ökumaður bifreiðarinnar B.

Ekkert þeirra vitna sem komu fyrir dóminn við aðalmeðferð málsins staðfesti að stefnandi og stefndi hefðu gert með sér samning með þeim ákvæðum sem stefnandi fullyrðir eða bar um inntak slíks samnings, hafi hann verið til staðar, í þá veru að aðkoma stefnanda að rekstri félagsins yrði með þeim hætti að stefnandi gerðist hluthafi í hinu stefnda félagi. Sama á við um það hvort aðilar hefðu samið sín á milli fyrirfram um tiltekið endurgjald fyrir vinnu stefnanda í þágu stefnda og fyrir leigu á bifreiðum í eigu stefnda sem nýttar voru í rekstri stefnda. Þvert á móti bendir framburður aðila sjálfra til þess að þeir hafi ekki gert með sér samkomulag um tiltekið fyrirfram ákveðið endurgjald fyrir vinnu stefnanda í þágu stefnda og fyrir þær bifreiðar sem stefnandi lagði til og notaðar voru í rekstrinum sumarið 2013. Þá haga aðilar uppgjöri á viðskiptum á milli þeirra hvor með sínum hætti og byggja á ólíkum forsendum. Sem fyrir segir mótmaelir stefndi málsástæðum og kröfum stefnanda sem röngum og ósönnuðum. Sú ályktun að samningur hafi komist á á milli aðila verður ekki dregin af efni þess bréfs sem fyrirsvarsmaður stefnda ritaði stefnanda í október 2013. Riftun á „samningi“ er þar ekki nefnd og þrátt fyrir að þar komi fram ýmis fyrirheit stefnda um að greiða stefnanda fyrir það sem hann „hefur lagt til fyrirtækisins frá í vor, vinnu, pikkupinn og alla varahluti, afföll af bílnum þínum, tryggingar og bifreiðagjöld ...“ og jafnvel skaðabætur, hefur bréfið hvorki að geyma slíkt greiðsluloforð að bindandi sé fyrir stefnda um fjárhæðir né að efni þess styðji fullyrðingar stefnanda um ætlaðan samning á milli aðila sem kröfur hans eru byggðar á.

Samkvæmt framangreindu er niðurstaða dómsins sú að stefnandi hafi ekki fært fyrir því haldbær rök að komist hafi á bindandi samningur á milli stefnanda og stefnda um endurgjald til stefnanda fyrir vinnu hans í þágu stefnda og leigugjald fyrir bifreiðar þær sem nýttar voru í þágu stefnda sumarið 2013 og voru í eigu stefnanda, en á þeirri einu málsástæðu hvílir allur málalíbúnaður stefnanda. Að

Þessari niðurstöðu fenginni ber að sýkna stefnda af kröfum stefnanda í málinu. Hefur því ekki þýðingu í málinu að fjalla um mótbárur stefnda á borð við það að kröfur stefnanda séu of seint fram komnar og að stefnandi hafi glatað hugsanlegum rétti vegna tómlætis eða um ætlaða gagnkröfu stefnda til skuldajafnaðar sem sé jafnhá kröfu stefnanda í málinu.

Að virtum aðdraganda málsins og öllum atvikum þess, og með vísan til 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála þykir rétt að málskostnaður milli aðila falli niður.

Dóm þennan kveður upp Jón Höskuldsson héraðsdómari. Fyrir uppkvaðningu dómsins var gætt fyrir mæla 1. mgr. 115. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

D ó m s o r ð:

Stefndi, This is Iceland ehf., skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Agnars Einars Knútssonar.

Málskostnaður fellur niður.

Jón Höskuldsson