

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 12. október 2007 í máli nr. E-1784/2007:

Sigurður Ingi Halldórsson

(Andri Árnason hrl.)

gegn

Fons Eignarhaldsfélagi hf.

(Sigurður G. Guðjónsson hrl.)

Mál þetta, sem var tekið til dóms 21. september sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Sigurði Inga Halldórssyni, Langagerði 62, Reykjavík á hendur Fons Eignarhaldsfélagi hf., Suðurgötu 22, Reykjavík, með stefnu birtri 6. mars 2007.

Stefnandi krefst þess aðallega, að stefndi verði dæmdur til þess að greiða stefnanda 21.150.000 kr., en til vara 16.450.000 kr. Í báðum tilvikum er krafist dráttarvaxta samkvæmt III. kafla laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001 frá 19. september 2005 til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar úr hendi stefnda.

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda og þess að stefnandi verði dæmdur til greiðslu málskostnaðar að mati réttarins.

Málavextir:

Stefnandi málsins er einn af stofnendum Íslands Express ehf. ásamt Guðmundi Þór Guðmundssyni lögfræðingi, Aðalsteini J. Magnússyni iðnrekstrarfræði og fleirum Þessir þrír einstaklingar hafa höfðað samkynja mál og er mál þetta prófmál fyrir hin málin.

Fyrsta rekstrarár félagsins var árið 2003. Síðla þess árs og árið 2004 var áhugi fyrir því að fá nýja aðila í hluthafahópinn. Haustið 2004 kom Iceland Express Investment S.A. inn í félagið og eignaðist 89% hlutafjár í félaginu. Hinn 28. apríl 2005 keypti Iceland Express Investment meira hlutafé og eftir þau viðskipti átti félagið yfir 90% hlutafjár í félaginu.

Með bréfi lögmanns Iceland Express Investment hinn 6. júní 2005 var stefnanda tilkynnt um innlausn félagsins á hlutum stefnanda og annarra hluthafa á

grundvelli 16. gr. laga nr. 138/1994.

Með bréfi stefnanda 1. júlí 2005 tilkynni hann, að hann myndi ekki sætta sig við innlausnarverðið en óskaði eftir dómkvaðningu matsmanna af hálfu félagsins, sbr. 16. gr. laga nr. 138/1994. Matsbeiðni til Héraðsdóms Reykjavíkur lá fyrir 20. júlí 2005.

Með bréfi, dags. 16. ágúst 2005, bauð stefnandi, ásamt þeim Guðmundi og Aðalsteini, að Ísland Express yrði í heild metið á 2,2 milljarða og var það gert til lausnar ágreiningi um innlausnarverðið.

Með bréfi 29. ágúst 2005 hafnaði lögmaður Iceland Express Investment þessari nálgun varðandi verðmat á Íslandi Express og ítrekaði fyrri rökstuðning sinn fyrir þegar boðnu innlausnarverði. Sama dag tilkynnti lögmaður Iceland Express Investment stefnanda um geymslugreiðslu innlausnarverðs hluta stefnanda.

Hinn 16. september 2005 var gengið frá samningi milli Iceland Express Investment, nefndur kaupandi, og þeirra Jóns Bjarna Þórðarsonar, Hákonar Sigurðssonar, Ráðhúss ehf., Guðríðar Einarsdóttur, Helga Baldvinssonar, Guðmundar Þórs Guðmundssonar, Aðalsteins J. Magnússonar, Sigurðar I. Halldórssonar, Gísla V. Halldórssonar, Guðnýjar Eiríksdóttur og Ólafs Haukssonar, nefndir seljendur. Í samningi þessum var lagt til grundvallar að heildarverðmæti Ísland Express væri 1.100 milljónir króna. Samtals voru greiðslur til allra kaupenda 81.400.000 kr. og kaupverðið skyldi inna af hendi eigi síðar en í lok dags mánudaginn 19. september 2005. Gekk það eftir.

Hinn 23. mars 2006 lagði stefnandi, ásamt þeim Aðalsteini og Guðmundi, fram matsbeiðni í Héraðsdómi Reykjavíkur þar sem óskað var eftir að matsmenn létu í té ítarlega, rökstudda og skriflega álitserð um hvað mætti ætla að hefði „verið sanngjarnt og eðlilegt verðmæti einkahlutafélagsins Ísland Express ehf. hinn 16. sept. 2005“. Til að framkvæma matið voru kvaddir Heimir Haraldsson, löggiltur endurskoðandi, og Þorsteinn Siglaugsson fjármálaráðgjafi. Matsgerðin er frá 3. nóvember 2006 og var það niðurstaða matsmanna „að verðmæti allra hluta í einkahlutafélaginu Ísland Express ehf. hafi verið 1.800 milljónir króna á matsdegi, þann 16. september 2005“.

Í kjölfar niðurstöðu matsgerðarinnar óskaði lögmaður stefnanda eftir samningaviðræðum um leiðréttingu söluverðs í samræmi við fyrirliggjandi mat. Þar sem slíkar umleitanir báru ekki árangur var mál þetta höfðað.

Málsástæður og lagarök stefnanda.

Í stefnunni er rökstutt að stefnandi telji að samningurinn frá 16. september 2005 sé kaupsamningur en ekki innlausnarsamningur svo sem stefndi telji. Við aðalmeðferð málsins lýsti stefnandi því yfir að eðli sammingsins skipti ekki máli fyrir niðurstöðu málsins.

Stefnandi byggir máltilbúnað sinn á því að samningur stefnanda og Iceland Express Investment S.A., dags. 16. september 2005, hafi verið ósanngjarn og/eða

andstæður góðri viðskiptavenju, meðal annars þegar horft sé til efnis hans, stöðu aðila og atvika við samningsgerð. Stefnandi telur þar af leiðandi rétt að breyta efni samningsins til samræmis við dómkröfu hans og vísar til 1. og 2. mgr. 36. gr. laga nr. 7/1936 um samningsgerð, umboð og ógilda löggerninga og meginreglur samningaréttar um brostnar forsendur.

Samkvæmt 1. mgr. 36. gr. samningalaga má breyta samningi, sé talið ósanngjarnt eða andstætt góðri viðskiptavenju að bera hann fyrir sig. Samkvæmt 2. mgr. sömu greinar skal meðal annars við mat samkvæmt 1. mgr. líta til efnis samnings, stöðu samningsaðila og atvika við samningsgerðina. Nægir að einu þessara skilyrða sé fullnægt. Stefnandi vísar jafnframt til þess að huglæg afstaða Iceland Express Investment S.A. við samningsgerð hafi ekki grundvallarþýðingu varðandi beitingu ákvæðisins. Stefnandi telur þó ljóst að Iceland Express Investment S.A. hafi, í skjóli aðstöðu sinnar, mátt vera ljóst að verðmat félagsins væri allt of lágt.

Stefnandi byggir á því að verð það sem Iceland Express Investment S.A. greiddi stefnanda fyrir hluti hans í Íslandi Express ehf., samkvæmt samningi aðila frá 16. september 2005, hafi verið ósanngjarnt og á skjön við góðar viðskiptavenjur. Byggir stefnandi á því að samningurinn hafi byggst á þeirri forsendu að stefnandi fengi sanngjarnt og eðlilegt verð fyrir hluti sína miðað við verðmæti félagsins á kaupsamningsdegi. Iceland Express Investment S.A. hafi einnig lýst því yfir að sömu sjónarmið hafi legið til grundvallar af hálfu félagsins. Að sama skapi er það almennt forsenda og ákvörðunarástæða fyrir kaupum/sölu hluta í félögum að verðmæti félags svari til verðs hluta, sbr. einnig til hliðsjónar 45. gr. laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup. Samkvæmt samningnum var verðmæti Ísland Express ehf. talið 1,1 milljarður. Samkvæmt niðurstöðu dómkvaddra matsmanna má hins vegar ætla að verðmæti félagsins hafi, varlega áætlað, verið 1.800 milljónir króna á kaupsamningsdegi. Samkvæmt sjóðstreymisaðferð, sem verðmatið byggir á, geti heildarvirði félagsins þó hafa verið 2 milljarðar. Hefði félagið samkvæmt framansögðu átt að vera metið u.þ.b. 65 - 80% hærra verðs en raun varð þ.m.t. hlutir stefnanda.

Af hálfu stefnanda er því ekki andmælt að viss áhætta fylgi alltaf hlutafjárkaupum sem aðilar verða að bera. Stefnandi telur þó einsýnt, meðal annars með hliðsjón af dómaframkvæmd, að hér muni það miklu á sannvirði og því verði sem greitt var, að komið sé út fyrir öll eðlileg „skekkjumörk“ í því sambandi.

Stefnandi bendir einnig á að umræddur samningur er, samkvæmt efni sínu og atvikum málsins, verulega á skjön við sjónarmið félagaréttar um minnihlutavernd í einkahlutafélögum.

Stefnandi bendir einnig á að verulegur aðstöðumunur hafi verið með aðilum við samningsgerð, þ.m.t. þegar kom að því að verðmeta félagið. Í þessu sambandi er bent á að stefnandi hafði ekki setið stjórnarfundi í félaginu svo mánuðum skipti. Fulltrúar Iceland Express Investment S.A. höfðu hins vegar með höndum allan rekstur þess. Voru þeir því eðli málsins samkvæmt í allt annarri og betri stöðu en stefnandi til þess að leggja mat á verðmæti félagsins. Stefnanda og öðrum seljendum var við sölu ekki veittur aðgangur að neinum rekstrarupplýsingum, uppgjörum eða því um líku. Þeim hafði verið kynnt verðmat, unnið af endurskoðunarfyrtækinu Deloitte hf., en samkvæmt því mátti ætla að verðmæti

félagsins væri einungis á bilinu 400 – 500 milljónir króna. Jafnframt kynnti lögmaður Iceland Express Investment S.A. þeim drög að hlutauppgjöri fyrir árið 2005, sem gerði eingöngu ráð fyrir 89.000.000 kr. EBITDA hagnaði, í stað fyrri áætlana um allt að 330.000.000 kr. EBITDA hagnað á árinu. Stefnandi og aðrir seljendur lögðu traust á framangreindar upplýsingar, enda hvorki í aðstöðu til að staðreyna né véfengja réttmæti þeirra. Hvorki stefnandi né aðrir seljendur höfðu þannig nein önnur gögn í höndunum sem þeir gátu stuðst við.

Stefnandi bendir einnig á að þegar stefnandi féllst á að selja hluti sína hafði það einnig verulega þýðingu að stefnandi og aðrir seljendur töldu stöðu sína til lengri og skemmri tíma verulega óljósa. Að mati stefnanda var ljóst að Iceland Express Investment S.A. hugðist í engu virða hluthafasamkomulag aðila og forsendur þess. Stefnandi og aðrir seljendur virtust því ekki geta haft nein áhrif á rekstur félagsins í framtíðinni. Hagsmunir þeirra sem minnihlutahluthafa voru því ekki nægilega tryggðir.

Í öðru lagi telur stefnandi jafnframt heimilt að breyta samningnum með vísun til óskráðra meginreglna samningaréttar um brostnar forsendur. Samningur stefnanda og Iceland Express Investment S.A. byggðist á þeirri forsendu og ákvörðunarástæðu, að stefnandi fengi sanngjarnt og eðlilegt verð fyrir hluti sína miðað við verðmæti félagsins á kaupsamningsdegi. Iceland Express Investment S.A. var þetta ljóst eða mátti vera það ljóst. Hefur félagið og viðurkennt slíkt. Þessi forsenda brast hins vegar algjörlega en slíkt heimilar leiðréttingu á kaup-/söluverðinu í samræmi við dómkröfu stefnanda.

Í þriðja lagi tekur stefnandi fram að í 5. gr. kaupsamnings stefnanda og Iceland Express Investment S.A., dags. 16. september 2005, sé að finna eftirfarandi ákvæði: „Um leið og greiðslur hafa verið inntar af hendi í samræmi við 2. gr. þessa samnings lýsa seljendur því yfir að þeir hafi framselt Iceland Express Investment S.A. Luxembourg öll réttindi sín skv. tilgreindum hlutum og gera engar frekari kröfur sem hluthafar í IEX. Með samningi þessum og efnda á honum er allur ágreiningur aðila um verðmæti hlutareignar seljenda í IEX fallinn niður, sem og hluthafasamkomulag sem var milli aðila og forsvarsmanns Iceland Express Investment S.A. í Luxembourg hinn 28. október 2004.“

Af málalíbúnaði Iceland Express Investment S.A. á fyrri stigum, sbr. einnig bókun félagsins í fyrirtöku í Héraðsdómi Reykjavíkur þegar matsmenn voru dómkvaddir, verður ráðið að Iceland Express Investment S.A. líti svo á að um einhvers konar fullnaðaruppgjör hafi verið að ræða sem útiloki að sama skapi rétt stefnanda til að fá eðlilega leiðréttingu á söluverði. Af hálfu stefnanda verður engan veginn á þetta fallist.

Af hálfu stefnanda er vísað til þess að umþrætt ákvæði hafi eðli máls samkvæmt byggst á þeirri forsendu að verð hluta stefnanda samkvæmt samningnum endurspegladi raunvirði þeirra. Sú forsenda er augljóslega brostin.

Stefnandi bendir einnig á að samkomulagi í kjölfar ágreinings aðila, er ætlað að binda enda á ágreininginn og leiða til þess að aðilar hafi ekki uppi frekari kröfur, óháð því hvort slíkt sé sérstaklega tilgreint í samkomulaginu eða ekki. Það þýðir þó ekki, að slíkt samkomulag, frekar en önnur, sé bindandi séu efnisskilyrði ógildingarreglna samningalaga eða reglunnar um brostnar forsendur fyrir hendi.

Stefnandi vísar einnig til meginreglu réttarins um aðgang manna að dómstólum telji þeir á sér brotið, sbr. 70. gr. stjórnarskrár nr. 33/1944, sbr. og 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. einnig lög nr. 62/1994 er veittu sáttmálanum lagagildi hér á landi. Stefnandi telur einnig ljóst að túlkun Iceland Express Investment S.A. á umþrættu sammingsákvæði feli í sér ósanngjarna niðurstöðu í skilningi 36. gr. samningalaga. Stefnandi telur að öll framangreind atriði, hvert um sig og saman, leiði til þess að hafna verði sjónarmiðum í þessa veru.

Varðandi dómkröfuna tekur stefnandi fram að í málinu sé höfð uppi aðfararhæf krafa, aðal- og varakrafa, en sé fallist á aðra hvora kröfuna, felur slíkt um leið í sér breytingu eða leiðréttingu á samningi stefnanda og Iceland Express Investment S.A., dags. 16. september 2005.

Sérfróðir dómkvaddir matsmenn komust að þeirri niðurstöðu að verðmæti allra hluta í Ísland Express ehf. hafi verið 1.800 milljónir króna á matsdegi. Í matsgerðinni kemur fram að við mat á verðmæti félagsins hafi verið beitt hefðbundnum aðferðum við mat á verðmæti félaga. Er aðallega beitt svokallaðri sjóðstreymisaðferð, auk framlegðar- og tekjuhluftfalls til samanburðar, en niðurstöður um verðmæti félagsins, miðað við framlegðar- og tekjuhluftfall, eru talin styðja niðurstöðuna skv. sjóðstreymisaðferð.

Stefnandi tekur fram að þó svo að endanleg niðurstaða matsmanna sé sú að verðmæti félagsins sé 1800 milljónir króna komi fram í forsendum þeirra að heildarvirði félagsins, miðað við sjóðstreymisaðferð, geti verið á bilinu 1.600 – 2.000 milljónir króna. Vakin er sérstök athygli á því, að Iceland Express Investment S.A. hafi ítrekað kosið að sinna ekki beiðnum matsmanna um ákveðin atriði og framlagningu gagna. Í matsgerðinni kemur fram að í ljósi þess hve takmarkaðar upplýsingar liggi fyrir í málinu hafi matsmenn lagt áherslu á að matið sé svo varlegt sem kostur sé. Stefnandi telur ósanngjarnt að hann verði að bera allan halla af þessu, enda Iceland Express Investment S.A. í lófa lagið að leggja fram umbeðin gögn. Aðalkrafa stefnanda miðast því við að verðmæti félagsins hafi verið 2.000 milljónir króna á matsdegi. Sé fallist á að samningur aðila frá 16. september 2005, hafi verið kaupsamningur og að stefnandi hafi þannig átt að fá sanngjarnt og eðlilegt endurgjald fyrir hlutina miðað við stöðu félagsins á þeim degi, hefði stefnandi átt að fá greiddar 47.000.000 kr. fyrir hluti sína í félaginu, þ.e. 2,35% af eignarhlutum félagsins, eða 21.150.000 kr. meira en raunin varð. Tekur fjárhæð aðalkröfu stefnanda mið af því.

Varakrafa stefnanda miðast við að verðmæti félagsins hafi verið 1.800 milljónir króna á matsdegi, í samræmi við endanlega niðurstöðu hinna dómkvöddu matsmanna. Hefði stefnandi samkvæmt því átt að fá greiddar 42.300.000 kr. fyrir sinn eignarhlut, eða 16.450.000 kr. meira en raunin varð, þ.e. sé fallist á að samningur stefnanda og Iceland Express Investment S.A. hafi verið kaupsamningur og að endurgjald fyrir hlutina hafi þannig átt að miðast við stöðu félagsins á kaupsamningsdegi.

Þar sem kröfugerð stefnanda tekur mið af matsgerðinni, og varakrafa hans er í beinu samræmi við endanlega niðurstöðu hinna dómkvöddu matsmanna, verður að sama skapi að telja að henni sé stillt í hóf, en matsmenn telja reyndar að sé verðmæti félagsins skoðað í ljósi framlegðarhlutfalls megi ætla að það geti verið

allt að 2,6 milljarðar á matsdegi. Að mati stefnanda er ekki hægt að útiloka að verðmat félagsins hefði orðið enn hærra ef Iceland Express Investment S.A. hefði svarað fyrirspurnum matsmanna, svo sem eðlilegt hefði verið. Verðhugmyndir í söluferli Kaupþings banka hf. benda einnig til þess. Hvað sem því líður er ljóst að Iceland Express Investment S.A., nú stefndi, verður að bera halla af hvers konar mögulegri óvissu, sem skortur á umbeðnum upplýsingum kann að hafa haft á matið.

Stefnandi telur sig með framlagðri matsgerð hafa fært fullnægjandi sönnur fyrir því hvert hafi verið eðlilegt og sanngjarnt endurgjald fyrir hluti hans í Ísland Express ehf. 16. september 2005. Það sé jafnframt Iceland Express Investment S.A., nú stefnda, að hnekkja réttmæti umræddrar matsgerðar.

Stefnandi krefst dráttarvaxta frá 19. september 2005 til og með greiðsludags, en samkvæmt samningnum, sbr. 2. gr. hans, skyldi kaupverðið greitt eigi síðar en 19. september 2005. Telst það því gjalddagi sammingsins og eru dráttarvextir reiknaðir frá þeim degi, sbr. 1. mgr. 5. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu.

Um lagarök vísar stefnandi einkum til laga nr. 7/1936 um sammingsgerð, umboð og ógilda löggæringa, sbr. einkum 1. og 2. mgr. 36. gr. laganna, meginreglna samninga- og kröfuréttar, þ.m.t. um brostnar forsendur, reglna félagaréttar um minnihlutavernd hluthafa, sbr. og lög nr. 138/1994 um einkahlutafélög, 70. gr. stjórnarskrár nr. 33/1944, sbr. og 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. og lög nr. 62/1994 er veittu sáttmálanum lagagildi hér á landi. Kröfu sína um málskostnað styður stefnandi við 129. og 130. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991.

Málsástæður og lagarök stefnda.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því að innlausnarsamningurinn um hluti í Íslandi Express, sem gerður var hinn 16. september 2005, sé bindandi fyrir stefnanda og alla aðra hluthafa Íslandi Express og að dómstólar séu ekki bærir til þess að auka við réttindi eins sammingsaðila, eins og krafa er gerð um í þessu máli.

Stefndi telur að heimild dómstóla til að endurskoða, í heild eða að hluta, gilda samninga séu þröngar skorður settar. Sá sem krefst endurskoðunar gilds sammings verður að sanna að viðkomandi samningur sé ósanngjarn eða andstæður góðri viðskiptavenju. Heimild dómstóla til að víkja gildum samningi til hliðar verður að skýra þröngt, þar sem það er ekki í verkahring dómstóla að endurskoða gerða samninga, heldur að leysa úr réttarágreiningi sem kann að skapast varðandi efndir þeirra. Stefndi hefur efnt allar skuldbindingar sínar samkvæmt samningnum frá 16. september 2005 þannig að ekki er um neinn ágreining að ræða varðandi efndir hans.

Stefndi bendir á að við mat á því hvort ógildingarskilyrðum 36. gr. samningalaga sé fullnægt verði að horfa til efnis viðkomandi sammings, stöðu sammingsaðilja, atvika við sammingsgerðina og atvika sem komu til síðar.

Samningurinn frá 16. september 2005 er um innlausn hluta í Íslandi Express gegn greiðslu umsamins verðs, brottfall hluthafa samkomulags, niðurfellingu matsmáls, samkeppnisbann og önnur atriði sem eðlilegt er að taka upp í samkomulag um kaup eða innlausn hluta í einkahlutafélögum eða hlutafélögum. Samningurinn geymir ekki nein ákvæði sem víkja frá því sem hefðbundið og eðlilegt er að taka upp í slíka samninga; samningurinn er því ekki andstæður góðri viðskiptavenju.

Samningurinn var gerður við þær aðstæður, að hluthafar sem innlausn beindist gegn sættu sig ekki við boðið innlausnarverð og kröfðust mats á verðmæti hluta sinna, eins og þeir áttu rétt til samkvæmt lögum um einkahlutafélög. Staða innlausnar hluthafanna við samningsgerðina var því sterk. Í forsvari fyrir innlausn hluthafanna voru stofnendur Íslands Express, stefnandi máls þessa, sem er héraðsdómslögmaður, og félagar hans, Guðmundur Þór Guðmundsson lögfræðingur og Aðalsteinn J. Magnússon. Þessir aðilar höfðu allir komið að daglegri stjórn og rekstri Ísland Express frá stofnun þess. Staða innlausnarhluthafanna gagnvart viðsemjanda þeirra var því sérlega sterk lagalega og ekki síður þegar kom að þekkingu á rekstri, afkomu og öðrum atriðum, sem gat haft áhrif á verðmæti hluta í Íslands Express.

Stefndi bendir á að vegna hinnar sterku samningsaðstöðu stefnanda og annarra innlausnarhluthafa við samningsgerðina geti stefnandi ekki bent á nein þau atvik við samningsgerðina, sem sanni að samningurinn frá 16. september 2005 sé ósamngjarn eða andstæður góðri viðskiptavenju.

Stefndi bendir á að ekkert hafi gerst eftir að frá innlausn hluta var gengið sem réttlætt geti að dómstóll víki samningnum til hliðar að nokkru leyti, væri krafa um slíkt í raun höfð uppi í máli þessu. Þetta sanni ársreikningar félagsins fyrir 2005 og 2006. Stefndi bendir á að rekstraráætlun félagsins fyrir árið 2005, sem stefnandi hafi átt þátt í að móta, hafi ekki gengið eftir. Ísland Express hafi, líkt og áður, verið með neikvætt eigið fé og áframhaldandi rekstur þess því alfarið undir því kominn hvort eigendur þess væru tilbúnir til að leggja félaginu til nýtt fé eða ábyrgjast skuldir þess. Innlausnarhluthafarnir hafi ekki verið tilbúnir til að leggja Íslandi Express til nýtt hlutafé eða ábyrgjast skuldir þess. Innlausnarhluthafarnir hafi kosið að taka ekki frekari áhættu af rekstrinum; þeir geti því ekki heldur átt neina kröfu til leiðréttingar á innlausnarverðinu, þó svo að reksturinn kunni að hafa gengið eitthvað betur en talið var að stefndi í við innlausnina.

Stefndi bendir á að þeir hluthafar, sem stærstu innlausnarhlutina hafi átt, hafi verið í skuld við Ísland Express þegar Iceland Express Investment lagði félaginu til fé; fé sem var m.a. notað til að koma vörslusköttum og lífeyrissjóðaskuldum í það horf, að fyrrum stjórnarmenn Íslands Express, þ.e. stefnandi máls þessa og félagar hans, þeir Guðmundur Þór Guðmundsson og Aðalsteinn J. Magnússon, sættu ekki refsíabyrgð.

Stefndi mótmælir því að matsgerð sú sem stefnandi byggir kröfur sínar á hafi eitthvert sönnunargildi í máli þessu, þar sem hún sé röng og óstaðfest.

Stefndi telur að niðurstaða matsgerðarinnar sé röng, þar sem afkoma Íslands Express árið 2005 hafi ekki verið í samræmi við áætlun ársins. En matsmenn byggi matsgerð sína í aðalatriðum á áætlun ársins 2005. Afkoma Íslands Express árin

2005 og 2006 hafi verið verri en áætlanir félagsins hafi gert ráð fyrir. Áætlun ársins 2005, sem matsmenn leggja m.a. til grundvallar mati sínu, var unnin af þeirri stjórn sem stýrði félaginu áður en til innlausnar hluta í Íslandi Express kom hinn 16. september 2005. Í þeirri stjórn sátu stefnandi og félagar hans þeir Guðmundur Þór Guðmundsson og Aðalsteinn J. Magnússon. Stefnandi sat svo áfram í stjórn Íslandi Express á árinu 2005 og vissi að áætlun ársins gengi ekki eftir.

Við matið hafi matsmenn einnig horft til rekstrarupplýsinga erlendra félaga í sambærilegum rekstri varðandi eitthvað sem matsmennirnir kalla „vænt EBITDA hlutfall“ án frekari skýringa á því. Rekstrarupplýsingar um erlend flugfélög skipta engu máli við mat á því hvert var verðmæti hluta í Íslandi Express við innlausn árið 2005. Því væntanlega finnast engin flugfélög, hvorki í Evrópu né annars staðar í veröldinni, sem ýtt hefur verið úr vör með liðlega 10 milljónir króna í eigið fé og í raun ekkert annað rekstrarfé en fyrir fram innheimtar fargjaldatekjur og skuldir við birgja, lífeyrissjóði og hið opinbera þannig að refsivert var fyrir þá sem sátu í stjórn og/eða önnuðust hinn daglega rekstur.

Matsmennirnir benda á að rekstraráætlun Íslands Express geri ráð fyrir um 12% EBITDA. Þeir taka líka fram að það hafi ekki gengið eftir árið 2004 þegar EBITDA hlutfallið hafi verið neikvætt um 9%. Þrátt fyrir þetta kjósa matsmennirnir að byggja mat sitt á því að EBITDA hlutfall félagsins verði 10% að jafnaði. Matið felur því í sér hreina ágiskun en engan raunveruleika, enda benda matsmenn á það í mati sínu að þeir hafi litlar upplýsingar. Þær litlu upplýsingar sem þeir þó hafi stafi að mestu frá matsþola. Matsbeiðendur hafi hins vegar ekki lagt fram nein gögn um rekstur og framtíðaráætlanir félagsins. Vegna þessa skorts á upplýsingum um áætlanir Íslands Express taka matsmenn fram að niðurstaða verðmats þeirra sé háð verulegri óvissu og mat byggt á gleggri upplýsingum kynni að leiða til annarrar niðurstöðu. Stefndi bendir á að sú niðurstaða kynni allt eins að vera til lækkunar á verðmæti innlausnar hlutanna.

Stefndi byggir á því að matsgerð, sem háð sé slíkum annmörkum, hafi ekkert sönnunargildi og geti því aldrei verið grundvöllur málssóknar; málssóknar sem miði að því að hnekkja samningi um innlausn hluta í Íslandi Express; samningi sem gerður hafi verið af fúsum og frjálsum vilja. Af hálfu innlausnarþolanna hafi samningsgerðin verið leidd af þremur fyrrum stjórnarmönnum, Íslandi Express, sem jafnframt hafi verið stofnendur þess og aðaleigendur. Þessir aðilar hafi, hvorki við samningsgerðina né síðar, sýnt eða sannað með neinum efnislegu rökum að krafa þeirra um að Ísland Express væri 2,2 milljarða virði á árinu 2005 hefði við einhver rök að styðjast.

Stefndi bendir á að innlausnarverðið hafi hvorki tekið að öllu leyti mið af aðferðafræði og hugmyndum Iceland Express Investment um verðmæti Íslands Express né heldur aðferðafræði og hugmyndum seljanda um verðmæti félagsins. Verðið hafi verið samningsatriði og því verði ekki hnekkkt með jafn ófullkomnu mati og liggur fyrir í máli þessu.

Að lokum ítrekar stefndi að í forsvari fyrir innlausnar hluthafa hafi verið stefnandi, sem sé héraðsdómslögmaður og löggiltur niðurjöfnunarmaður sjóttjóna, Guðmundur Þór Guðmundsson lögfræðingur og Aðalsteinn J. Magnússon viðskiptafræðingur. Þessir aðilar hafi, ásamt lögmanni Iceland Express Investment, Einari Þór Sverrissyni hdl., samið um innlausnarverðið með hliðsjón af rekstrarsögu Íslandi

Express, en hún einkennst hafi af taprekstri, sem kallað hafi á aukningu hlutafjár, sem allt hafi komið frá Iceland Express Investment. Stefnandi hafi, ásamt öðrum hluthöfum, fallið frá þeim rétti sínum að láta matsmenn ákveða innlausnarverðið. Var það ferli þó hafið af hálfu félagsins. Verðákvörðun þessara aðila verður því ekki hnekkt með matsgerð byggðri á núvirðingu framtíðartekjustrauma og öðrum verðmatsaðferðum viðskipta- og fjármálafræða. Innlausnarverðið, sem samið hafi verið um, hafi verið nærri fjórfalt hærra en upphaflega boðið innlausnarverð.

Stefndi hafnar því að einhverjar tilteknar forsendur fyrir samningnum hafi brostið, eins og stefnandi virðist að einhverju leyti byggja málssókn sína á. Engin sérstök gögn eða nýjar upplýsingar um stöðu Íslands Express hafi verið lögð fram af hálfu Iceland Express Investment við samningsgerðina 16. september 2005, eins og byggt virðist á af hálfu stefnanda. Fullyrðingum um hið gagnstæða í stefnu er mótmælt sem röngum.

Stefndi bendir á að hluthafar, sem innlausn er beint að, eigi þess ávallt kost að láta matsmenn meta virði hluta sinna. Við slíkt mat geti þeir komið að öllum sínum sjónarmiðum og forsendum. Hið sama gildi þegar samið sé um innlausn. Stefnandi hafi samið um að allur ágreiningur um verðmæti hluta í Íslands Express við innlausn yrði leystur með því að leggja til grundvallar að verðmæti félagsins væri 1,1 milljarður króna. Þetta mat hafi byggst á þekkingu hans á bágrri fjárhagsstöðu félagsins, þörf þess á auknu hlutafé eða ábyrgðum hluthafa og dapurri rekstrarsögu. Forsenda innlausnarverðsins hafi því verið raunveruleikinn, sem við blasað hafi við varandi rekstur Íslands Express en ekki hugmyndir viðskipta- og fjármálafræða um „væn EBITDA hlutföll“ í slíkum rekstri og virði rekstrar Íslands Express á grunni áætlunar um framtíðarsjóðsstreymi afvaxtað samkvæmt skilgreindri ávöxtunarkröfu. Mat byggt á slíkum forsendum getur ekki hrundið samningi sem byggður er á raunveruleikanum um rekstur og efnahag Íslands Express, á árinu 2005, þegar hluthafarnir óskuðu innlausnar. Stefnandi bendir á að dagsetning 16. september 2005 hafi hér enga úrslitáþýðingu, enda hafi beiðni um innlausn komið frá stefnanda þegar í maí það ár. Stefnandi hafi lagt ríka áherslu á að samkomulag næðist um verð innlausnarhluta, sem hafi loks náðst hinn 16. september 2005.

Stefndi mótmælir upphafstíma dráttarvaxta og gerir kröfu um að dráttarvextir falli fyrst á dómkröfu frá dómsuppsögudegi.

Stefndi tekur fram að hann skilji ekki tilvísun stefnanda til 70. gr. stjórnarskrárinnar og 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sem er að finna í tilvísunum hans til lagaraka. Stefnandi bendir á að stefnandi verði, þrátt fyrir stjórnarskrár- og mannréttindaákvæði, sem tryggja einstaklingum og lögaðilum rétt til að bera mál sín undir sjálfstæða og hlutlausu dómstóla, að virða efnis- og formreglur íslensks réttar. Stefnandi hafi staðið að samningsgerð með hópi aðila, sem hafi átt rétt til að hlutir þeirra í einkahlutafélagi væru innleystir, þar sem einn hluthafi hafi eignast meira en 90% alls hlutafjár.

Um lagarök vísar stefndi til reglna samninga og kröfuréttar um að gerða samninga skuli halda og efna samkvæmt efni þeirra og að þeim verði ekki vikið til hliðar af dómstólum nema í hreinum og klárum undantekningartilfellum. Krafa um málskostnað er byggð á ákvæðum XXI. kafla laga nr. 91/1991 og krafa um virðisaukaskatt á lögum um virðisaukaskatt nr. 50/1988.

Forsendur og niðurstaða.

Stefnandi byggir mál sitt á 36. gr. laga nr. 7/1936 um samningsgerð, umboð og ógilda löggæringa, svo og á meginreglum um brostnar forsendur. Við aðalmeðferð málsins lýstu lögmenn því yfir að ekki skipti máli, fyrir niðurstöðu málsins, eðli þess samnings sem gerður var 16. september 2005, það er hvort um væri að ræða samning vegna innlausnar á hlutafé eða kaupsamningur/sölusamningur vegna eignarhluta stefnanda í hlutafélaginu. Málið var ekki flutt með tilliti til þessa og lítur dómurinn svo á að stefnandi hafi fallið frá þessari málsástæðu og verður þar af leiðandi ekki tekin afstaða til þessa attriðis í niðurstöðu málsins. Þá hefur stefndi tekið við öllum réttindum og skyldum Iceland Express Investment S.A. og er því ekki gerður greinarmunur á þessum aðilum í niðurstöðu málsins.

Samkvæmt 36. gr. samningalaga er dómstólum heimilt að víkja til hliðar, í heild eða hluta, samningum sem taldir eru ósanngjarnir eða andstæðir góðri viðskiptavenju. Við mat á því ber samkvæmt 2. mgr. sömu lagagreinar að líta til efnis samnings, stöðu samningsaðila og atvika við samningsgerðina og atvika sem koma til síðar.

Málatilbúnaður stefnanda byggir á því að hann hafi ekki fengið eðlilegt endurgjald fyrir hlut sinn í félaginu. Fyrir dómi sagði stefnandi að hann hefði í upphafi verið ánægður með samninginn þar sem félagið var metið á 1.100 millj. kr. Fyrir tilviljun hafi hann séð söluyfirlit yfir félagið, sem gert var af KB banka í janúar 2006, þar sem verðmæti félagsins var talið mun meira. Upplýst var fyrir dóminum að engin viðunandi tilboð hafi borist í kjölfar þess. Eftir að stefnandi sá söluyfirlitið reyndi hann ásamt öðrum hluthöfum að semja við stefnda um hærra endurgjald fyrir eignarhlutinn og þegar það hafi ekki tekist hafi hann óskað eftir mati dómskvaddra matsmanna. Þeir hafi komist að þeirri niðurstöðu að verðmæti félagsins væri 1.800 millj. kr.

Stefnandi málsins er lögmaður. Hann var einn stofnenda Íslands Express ehf. og hefur bæði starfað sem formaður stjórnar félagsins og einnig sem framkvæmdastjóri. Hann sat í stjórn félagsins, sem fulltrúi minnihlutans, eftir að stefndi kom inn í félagið. Þá mætti stefnandi á stjórnarfundi. Þar var eðli máls samkvæmt fjallað um fjárhagstöðu félagsins og rekstraráætlanir samþykktar. Að mati dómsins býr stefnandi yfir góðri menntun og yfirgripsmikilli þekkingu á rekstri félagsins svo og víðtækri reynslu úr atvinnulífinu. Því verður að líta svo á að um svipaða stöðu málsaðila sé að ræða.

Varðandi atvik við samningsgerðina ber að mati dómsins fyrst að líta til þess að samkvæmt áreiðanleikakönnun, er Deloitte hf. gerði hinn 27. október 2004, var fjárhagsleg staða félagsins í raun sú að Ísland Express ehf. var tæknilega gjaldþrota. Það þurfti verulegar greiðslur inn í félagið til að bjarga því frá gjaldþroti. Þær greiðslur komu á árinu 2005. Hinn 9. maí 2005, eftir að Iceland Express Investment A.S. hafði eignast meira en 90% af hlutabréfum í Íslandi Express ehf., var stefnanda boðið að nýta sér forkaupsrétt. Því hafnaði stefnandi og krafðist innlausnar. Fyrir liggur að stefnandi óskaði eftir að samkomulag næðist um

verðmæti félagsins og ef það næðist ekki þá bæri dómkvöddum matsmönnum að ákveða verðmætið, sbr. 4. mgr. 14. gr. laga nr. 138/1994 um einkahlutafélög. Dómkvaðningin fór fram, en matsbeiðnin var afturkölluð og var það liður í samkomulagi aðila, sbr. 4. gr. samningsins frá 16. september 2005.

Samkvæmt gögnum málsins var staða Íslands Express ehf. ekki góð. Svo virðist sem stefnandi hafi viljað losna úr rekstri félagsins, sbr. það að hann þáði ekki forkaupsréttinn af hlutabréfum heldur óskaði innlausnar. Þá tók stefnandi þá ákvörðun ásamt öðrum að matsbeiðnin yrði afturkölluð. Þegar fjárhagsstaða félagsins er skoðuð og það að innlausnarferlið var komið í gang þá eru að mati dómsins ekkert það í atvikum við samningsgerðina sem leitt getur til þess að samningnum frá 16. september verði vikið til hliðar. Stefnanda var í lófa lagið að halda áfram með dómkvaðningu matsmanna, samanber matsbeiðnina frá 20. júlí 2005. Stefnandi tók þá ákvörðun að semja frekar um verðmæti félagsins og afturkalla beiðnina um matsgerð og á því verður hann að bera ábyrgð. Að mati dómsins þýðir ekki nú að koma og byggja á matsgerð þeirri sem fyrir liggur í málinu og gerð var 3. nóvember 2006.

Þá er heldur ekkert eftir samningsgerðina, sem réttlætir það að víkja samningnum til hliðar. Eins og að framan greinir hækkaði hlutafé félagsins á árinu 2005. Samkvæmt ársreikningi Íslands Express ehf. fyrir árið 2006 var verulegt tap á rekstri félagsins og eigið fé neikvætt. Samkvæmt sjóðsteyminu var handbært fé (til) frá rekstri neikvætt um rúmlega 185 millj. kr. Stefnandi hefur því ekki sýnt fram á þau atvik eftir samningsgerðina sem réttlæta það að víkja samningnum til hliðar.

Eins og að framan greinir byggir stefnandi einvörðungu á því að hið umsamda verðmæti félagsins í samningnum frá 16. september 2005 hafi verið ósanngjarnt. Órókstudd er sú málsástæða að samningurinn sé verulega á skjön við sjónarmið félagaréttar um minnihlutavernd í einkahlutafélögum. Samkvæmt 2. gr. samningsins er heildarmat á Íslandi Express 1.100 milljónir króna. Fyrir liggur í málinu að upphaflega, eða í júní 2005, var talað um að innlausnarverðið sem lagt yrði til grundvallar yrði rúmlega 297 millj. kr. Þá liggur fyrir að endurskoðunarfyrirtækið Deloitte hf. mat verðmæti félagsins 400 – 500 millj. kr. Stefnandi og aðrir hluthafar höfnuðu þessum fjárhæðum og töldu verðmætið vera 2.200 millj. króna og buðu þá fjárhæð til lausnar málsins. Ljóst er að himinn og haf er á milli nefndra fjárhæða. Samningsaðilar sömdu um 1.100 millj. kr. Ekki liggur fyrir hvernig þeir komust að þessari niðurstöðu og að mati dómsins hefur ekki verið sýnt fram á að þessi fjárhæð sé ósanngjörn. Framlögð matsgerð breytir hér engu, en forsendur hennar eru mjög takmarkaðar.

Til að festa sé í viðskiptalífinu verður að halda gerða samninga. Aðeins í undantekningatilfellum verður gildum samningi vikið til hliðar og þá að fullnægðum lagaskilyrðum. Þá er til þess að líta að alltaf er ákveðin áhætta sem fylgir hlutafjárkaupum og þá áhættu verða samningsaðilar að bera. Að mati dómsins hefur stefnanda ekki tekist að sýna fram á að skilyrðum 36. gr. samningalaganna sé fullnægt. Þá er því hafnað að víkja samningnum til hliðar á þeim forsendum að um brostnar forsendur sé að ræða. Verður stefndi því sýknaður af öllum kröfum stefnanda. Eftir atvikum þykir rétt að hvor aðili beri sinn hluta af kostnaði við málið.

Af hálfu stefnanda flutti málið Stefán A. Svensson hdl.

Af hálfu stefnda flutti málið Sigurður G. Guðjónsson hrl.

Dóminn kveður upp Sigrún Guðmundsdóttir héraðsdómari.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Fons Eignarhaldsfélag hf., er sýknaður af kröfum stefnanda,

Sigurðar Inga Halldórssonar.

Málskostnaður fellur niður.

Sigrún Guðmundsdóttir