

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 9. júní 2010 í máli nr. E-1911/2007:

Iceland Excursions Allrahanda ehf.

(Björn Ólafur Hallgrímsson hrl.)

gegn

íslenska ríkinu

(Einar K. Hallvarðsson hrl.)

Mál þetta, sem dómtekið var 21. maí sl., var höfðað 27. febrúar 2007 af Iceland Excursions Allrahanda ehf., Höfðatúni 12, Reykjavík, gegn íslenska ríkinu, Arnar hvoli, Reykjavík.

Stefnandi krefst þess aðallega að stefnda verði gert að greiða honum 15.134.006 krónur auk hæstu lögleyfðra dráttarvaxta samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 19. nóvember 1999 til 1. júlí 2001, en samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags. Til vara er þess krafist að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 1.134.006 krónur auk hæstu lögleyfðra dráttarvaxta samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 19. nóvember 1999 til 1. júlí 2001, en samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst stefnandi málskostnaðar úr hendi stefnda að skaðlausu samkvæmt málskostnaðarreikningi.

Af hálfu stefnda er aðallega krafist sýknu af öllum kröfum stefnanda og að stefnanda verði gert að greiða stefnda málskostnað samkvæmt mati dómsins. Til vara krefst stefndi þess að kröfur stefnanda verði stórlega lækkaðar og að málskostnaður verði felldur niður.

Yfirlit málsatvika og ágreiningsefna

Af hálfu stefnanda er vísað til þess að dómkrafa hans í málinu væri sprottin af atvikum og samskiptum Allrahanda/Ísferða ehf. við samgönguráðuneytið varðandi sérleyfisakstur á Vestfjörðum. Stefnandi hafi fengið kröfuna réttilega framselda frá Allrahanda/Ísferðum ehf., eins og staðfest sé í dómi Hæstaréttar 28. september 2006 í málinu nr. 553/2005: Íslenska ríkið gegn Iceland Excursion Allrahanda ehf.

Allrahanda hf. sótti um og fékk úthlutað sérleyfi til fólksflutninga með langferða bifreiðum á sérleyfisleiðunum Þingeyri - Ísafjörður – Þingeyri og Ísafjörður – Hólmavík frá 20. mars 1992 til 1. mars 1995. Leyfið var framlengt um tvö ár, til 23.

febrúar 1997, og aftur frá 1. mars 1997 til 1. september sama ár.

Með bréfi 1. september s.á. veitti samgönguráðuneytið Ísafjarðarbæ sérleyfi á leiðinni Ísafjörður – Suðureyri – Flateyri – Þingeyri frá þeim degi til 1. september 1998. Allrahanda hf. sótti einnig um sérleyfið en nafni þess hafði þá verið breytt í Allrahanda/Ísferðir ehf. Eftir þetta samdi Ísafjarðarbær við Allrahanda/Ísferðir ehf. um að félagið tæki að sér akstur á sérleyfisleiðinni á tímabilinu 27. september 1997 til 31. ágúst 1998. Samgönguráðuneytið veitti Ísafjarðarbæ einkaleyfi til fólksflutninga innan sveitarfélagsins á árinu 1998. Eftir það var samið við annan aðila um aksturinn.

Allrahanda/Ísferðir ehf. höfðaði skaðabótamál á hendur stefnda 14. maí 2001 þar sem byggt var á því að stefndi hefði með saknæmum og ólögmætum hætti veitt Ísafjarðarbæ umrætt sérleyfi. Bæri stefnda að bæta stefnanda tjónið sem hann hefði orðið fyrir af þeim sökum. Málinu var vísað frá dómi með úrskurði 27. júní 2003 sem staðfestur var með dómi Hæstaréttar 1. september s.á.

Stefnandi höfðaði aftur mál á hendur stefnda 27. febrúar 2004 vegna sama sakarefnis og gekk dómur um það 10. október 2005 þar sem stefnanda voru dæmdar skaðabætur að álitum. Málinu var áfrýjað og varð niðurstaða Hæstaréttar 28. september 2006 sú að vísa bæri málinu frá héraðsdómi. Í dóminum er meðal annars vísað til þess að af fyrirliggjandi gögnum væri ekki ljóst hvort fyrirtækið hefði orðið fyrir tjóni vegna aðgerða aðaláfrýjanda, hvað þá hvaða fjárhæð það hefði numið. Ekki lögju fyrir nægileg gögn um tjón gagnáfrýjanda til að unnt væri að fella efnisdóm á kröfu hans í málinu. Með dóminum var hins vegar staðfest sú niðurstaða héraðsdóms að slíkir annmarkar hefðu verið á stjórnsýslumeðferð samgönguráðuneytisins að bakað hefði aðaláfrýjanda bótaskyldu vegna tjóns er kynni að hafa leitt af því að Allrahanda/Ísferðir ehf. fengu ekki umrætt sérleyfi.

Mál þetta hefur stefnandi höfðað í því skyni að fá dæmdar skaðabætur úr hendi stefnda vegna hinna ólögmætu aðgerða við úthlutun á framangreindu sérleyfi. Af hans hálfu er vísað til þess að Hæstiréttur hefði staðfest að stefnandi væri réttur aðili kröfunnar og um bótaábyrgð stefnda. Endanleg skaðabótakrafa stefnanda er annars vegar vegna tjóns, sem stefnandi telur sig hafa orðið fyrir vegna kostnaðar af markaðssetningu, sem hafi ónýst, og hins vegar vegna missis framtíðarhagnaðar.

Undir rekstri málsins aflaði stefnandi matsgerðar dómkvaddra matsmanna og eru endanlegar kröfur hans í málinu annars vegar byggðar á því. Samkvæmt matinu hefði stefnandi orðið fyrir tjóni af markaðssetningu þjónustu, sem miðuð hafi verið við að nýtast eftir 1997, en hafi ónýst. Tjónið nemi alls 1.134.006 krónum. Stefnandi telur að tjónið sé jafnframt að rekja til missis framtíðarhagnaðar og eru endanlegar kröfur stefnanda í málinu hins vegar byggðar á því.

Í sömu masgerð er vísað til þess að stefnandi hafi óskað eftir því að metið yrði hvert megi telja tjón félagsins af missi framtíðarhagnaðar, markaðsvinnu og fjárfestingum, annars vegar á tímabilinu frá 1. mars 1997 til 28. febrúar 2002, en hins vegar allt fram til ársins 2005. Enn fremur segir í matinu að þegar meta eigi tjón af missi sérleyfis sé eðlilegast að bera saman þann hagnað sem sérleyfið hefði væntanlega skapað við þann hagnað sem sömu eignir sköpuðu án þess. Þá kemur fram að rekstartekjur hafi meira en þrefaldast milli árána 1997 og 1998 en hafi svo

minnkað aftur á árinu 1999. Ekki liggi fyrir skipting á rekstri eftir deildum á árunum þar á undan eða eftir, sem þyrfti að liggja fyrir til að meta hvort félagið hefði orðið fyrir raunverulegu tjóni. Ekki væru nægar forsendur til að meta meint tjón af missi framtíðarhagnaðar og er þar með ekki tekin afstaða til þess í matinu. Varðandi þennan kröfulið er af hálfu stefnanda vísað til greinargerðar Gunnars Hjaltalín, löggilts endurskoðanda, frá 7. maí 2002. Þar er talaður framtíðarhagnaður á árunum 1999 til 2002 metinn að fjárhæð 14.000.000 króna.

Endanlegar kröfur í málinu eru því samtals að fjárhæð 15.134.006 krónur. Áður var aflað mats dómkvaddra matsmanna á fjárhagstjóni Allrahanda ehf. vegna upp sagnar á sérleyfinu, en það er dagsett 26. júní 2002. Á þessu mati er ekki byggt í málinu að öðru leyti en því að af stefnda hálfu er það talið styðja að ekkert tjón hafi orðið vegna missis framtíðarhagnaðar.

Af hálfu stefnda er kröfum stefnanda mótmælt svo og að nokkurt tjón hefði orðið enda hefði stefnandi ekki fært sönnur á það.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Af hálfu stefnanda er vísað til þess að stefndi beri bótaábyrgð á því tjóni, sem Allrahanda/Ísferðir ehf. hafi orðið fyrir vegna ólögðar málsmeðferðar sam gönguráðuneytisins í september 1997 þegar brotinn var réttur á félaginu við úthlutun sérleyfa til Ísafjarðarbæjar. Þetta hafi verið staðfest með dómi Hæstaréttar 28. september 2006. Einnig sé staðfest í sama dómi að stefnandi sé eigandi bótakröfunnar og því réttur aðili að málssókn út af henni. Málið snúist eingöngu um bótafjárhæðina og sönnun um tjónið eða að bætur verði dæmdar að álitum með hliðsjón af þeim sönnunargögnum sem liggi fyrir í málinu. Bótakröfur stefnanda, bæði fjárhæð og vextir, séu ófyrndar, enda hafi kröfunum verið haldið til streitu órofið í lagaskilningi allt frá málshöfðun 14. maí 2001. Af sömu ástæðum gæti ekki tómlætisáhrifa í málinu.

Stefnandi byggi kröfur sínar á því að brotnar hafi verið stjórnarsýslureglur á Allrahanda/Ísferðum ehf. þegar Ísafjarðarbæ var veitt sérleyfið og að stefndi hafi með því bakað sér bótaábyrgð gagnvart stefnanda. Þótt örðugt geti verið að sanna nákvæmlega hvert fjártjón Allrahanda/Ísferða ehf. hafi verið, og þar með hvað verði lagt til grundvallar bótakröfu stefnanda í málinu, sé ljóst að tjónið hafi verið verulegt þar sem fótunum hafi verið kippt undan rekstri fyrirtækisins með hinni ólögðum ákvörðun ráðuneytisins.

Allt frá árinu 1992 hefði Allrahanda/Ísferðir ehf. byggt upp rekstur sinn á Vest fjörðum. Félagið hefði fengið úthlutað sérleyfi til aksturs á milli Hólmavíkur og Ísafjarðar og á milli byggðakjarnanna á Vestfjörðum og Ísafjaðar. Félagið hefði jafn framt byggt upp áætlun fólks- og vöruflutninga á milli Reykjavíkur og Ísafjarðar og samtengingu þessa rekstrar við rekstur sérleyfanna á Vestfjörðum. Félagið hafi m.a. gert samning við Flugleiðir hf. um fólks- og vöruflutninga innan svæðisins í tengslum við áætlunarferðir beggja félaganna. Jafnframt hafi öflug sérleyfa verið liður í sókn félagsins inn á hópferðamarkað á Vestfjörðum, en rekstur sérleyfa innan svæðisins hefði verið félaginu til verulegra hagsbóta við þessa alhliða markaðssókn. Með því hafi félagið orðið sýnilegra öllum þeim aðilum sem stefnt

var að viðskiptum við. Öflun sérleyfanna og akstur félagsins á þeim leiðum, sumar jafnt sem vetur, hafi því verið hluti af markaðssókn þess. Öll uppbygging starfseminnar, með ærnum tilkostnaði, hafi að engu verið gerð og niður rifin með ólögumætri málsmeðferð og ákvörðun samgönguráðuneytisins um að úthluta sérleyfinu til Ísafjarðarbæjar.

Allrahanda/Ísferðir ehf. hafi einnig verið með sérleyfi á leiðinni Ísafjörður – Látrabjarg. Eftir að Ísafjarðarbær fékk einkaleyfi til farþegaflutninga innan sveitar félagsins hafi félaginu verið óheimilt, á leið sinni til og frá Látrabjargi, að taka upp farþega, t.d. á Ísafirði og setja þá af á Þingeyri eða annars staðar innan Ísafjarðarbæjar og allt upp á miðja Dynjandisheiði, eða á um það bil 50% af sérleyfisleiðinni. Sama eigi við á leiðinni Flateyri – Hólmavík í gegnum Ísafjörð, félaginu hafi verið óheimilt að taka upp farþega á Flateyri og setja þá af á Ísafirði.

Allrahanda/Ísferðir ehf. hafi orðið fyrir verulegu tjóni vegna tapaðra viðskipta og óhagstæðari rekstrar af völdum hinnar bótaskyldu háttsemi samgönguráðuneytisins. Tjón hafi jafnframt leitt af því að langvarandi vinna að markaðsmálum ónýttist. Sérleyfið hefði styrkt stöðu félagsins gagnvart viðskiptavinum á Vestfjörðum. Gert hefði verið ráð fyrir því að leggja þyrfti út í verulegan kostnað og eftir atvikum taprekstur framan af til að ná þeim markmiðum að reksturinn yrði ábatasamur er fram liðu stundir. Nýting þjónustunnar hafi verið mjög lítil í upphafi, en hafi aukist eftir því sem frá leið og virkni samgöngunetsins varð þekktari.

Í janúar 1996 hafi félagið haldið uppi áætlunarakstri á milli byggðakjarnana allt árið en áður hefði einungis verið ekið eftir áætlun yfir sumarmánuðina. Þetta hafi verið gert vegna áskorana frá sveitarstjórnarmönnum, en fullyrt hafi verið að sveitarfélögin myndu styrkja þennan akstur með einhverjum hætti. Á þessum tíma hafi staðið fyrir dyrum sameining sveitarfélaga á Vestfjörðum og mikil áhersla lögð á góðar samgöngur. Þegar félagið hóf akstur allt árið hafi fargjöld verið lækkuð verulega í þeim tilgangi að fá íbúa svæðisins til þess að nýta sér þessa þjónustu. Þetta hafi verið gert bæði til að markaðssetja þjónustuna og vegna þess að reiknað hafi verið með styrk frá sveitarfélögunum til þessa aksturs. Félagið hafi ekið á áætlunarleiðunum frá janúar 1996 til september 1997 án þess að fá nokkurn styrk til þess frá sveitarfélögunum, en þau hafi verið sameinuð undir nafninu Ísafjarðarbær í maí 1996.

Stefnandi vísi til matsgerðar dómkvaddra matsmanna frá desember 2009 svo og til greinargerðar Gunnars Hjaltalín, löggilts endurskoðanda, frá 7. maí 2002. Í mats gerðinni sé tjón vegna markaðssetningar þjónustu talið samtals að fjárhæð 1.134.006 krónur. Matsgerðinni hafi ekki verið hnekkt og hún sé ekki haldin nokkrum göllum. Með henni hafi tjónið verið sannað. Tjón vegna tapaðs framtíðarhagnaðar sé metið 14.000.000 króna af Gunnari Hjaltalín, löggiltum endurskoðanda. Stefnandi vísi jafnframt til upplýsinga frá Ísafjarðarbæ um greiðslur bæjarins vegna aksturs almenningsvagna á tímabilinu 1996 til 2005 á leiðum Ísafjörður – Suðureyri – Flateyri – Þingeyri. Allrahanda/Ísferðir ehf. hafi misst af þess háttar greiðslum þar sem það hafi ekki haft umræddan akstur með höndum vegna hinna ólögumætu aðgerða ráðuneytisins þegar sérleyfinu var úthlutað Ísafjarðarbæ. Með þessum upplýsingum hafi stefnandi rennt stoðum undir framan greint mat Gunnars á tapi framtíðarhagnaðar félagsins. Dómurinn geti dæmt bætur að álitum á grundvelli þessara gagna verði ekki fallist á að dæma alla fjárhæðina í þessum kröfuflið.

Bótagrundvöllur fjárfrafna stefnanda séu brot stefnda á stjórnsýslureglum, sbr. fyrrgreindar niðurstöður Hæstaréttar í málinu nr. 553/2005. Fjárkröfur sínar byggja stefnandi á gögnum málsins og styðji þær við almennar reglur skaðabótaréttarins.

Dráttarvaxta sé krafist frá þeim degi er kröfu stefnanda var komið á framfæri við stefnda. Krafan sé byggð á III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 og síðar vaxtalögum nr. 38/2001. Stefnandi byggja á ákvæðum 11. gr. laga nr. 14/1905 um stöðu krafna sinna, einkum vaxtakrafna, gagnvart fyrningarsjónarmiðum, en ekkert slíkt rof hafi orðið á sókn stefnanda sem valdið geti missi krafna hans að einhverju leyti eða öllu. Krafa stefnanda um málskostnað sé byggð á 130. gr., sbr. 129. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Stefndi hafi valdið því að stefnandi þurfti að sækja málið fyrir dómi.

Málsástæður og lagarök stefnda

Af hálfu stefnda er vísað til þess að stefnandi hafi ekki sýnt fram á að fyrirtækið hafi orðið fyrir tjóni enda hefðu viðhlítandi sönnunargögn ekki verið lögð fram um það. Greinargerð Gunnars Hjaltalín, löggilts endurskoðanda, frá 7. maí 2002, sem stefnandi styðji kröfur sínar við nú, hafi verið hafnað með dómi Hæstaréttar 28. september 2006 og ekki talið unnt að byggja á henni í málinu. Fram hafi komið í málinu að álitsins væri aflað einhliða af stefnanda, það sýndist reist á ótraustum grunni og að sumu leyti á hæpnum forsendum. Mati dómkvaddra matsmanna sé einnig mótmælt sem fullnægjandi sönnunargagni um tjónið. Tjónið væri því ósannað, enda sýndu gögn málsins ekki fram á það.

Stefnandi hafi ekki sýnt fram á tjón sem afleiðingu af þeirri stjórnsýslumeðferð sem talin er hafa bakað stefnda bótaskyldu. Rekstur stefnanda hafi farið að skila hagnaði eftir að hann fékk ekki sérleyfið. Stefnandi hafi ekki lagt fram fullnægjandi sönnunargögn um tjónið. Reifun málsins og sönnunarfærsla af hálfu stefnanda sé með þeim hætti að til greina komi að vísa málinu frá dómi, sbr. 80. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Stefndi mótmæli kröfum stefnanda en matsmenn hafi að stærstum hluta hafnað því að tjón hefði orðið. Stefndi mótmæli þeirri niðurstöðu matsmanna að félagið hafi orðið fyrir tjóni af markaðssetningu þjónustu sem miðuð hafi verið við að nýttast mætti eftir árið 1997. Óraunhæft sé að markaðssetning á þjónustu geti talist tapaður ágóði eða hagnaðartjón. Á engan hátt sé sannað að um sé að ræða tjón sem afleiðingu af ákvörðun ráðherra um úthlutun sérleyfis á umræddri leið og tæplega um að ræða hagsmuni sem njóti verndar skaðabótareglna. Rökstuðningur matsmanna virtist einnig í mótsögn við umfjöllun þeirra um aðra liði.

Þar sem stefnandi hafi á engan hátt sýnt fram á að stjórnsýsla samgönguráðherra hafi leitt til tjóns sé skilyrði um orsakasamband ekki fyrir hendi. Þótt Ísferðum ehf. hafi ekki verið veitt sérleyfi á leiðinni sé engum grundvelli til greiðslu bóta fyrir að fara. Félaginu hafi verið í lófa lagið að bera ákvörðun stefnda undir dómstóla án tafar, en í bréfi til Ísferða ehf. hafi verið rökstutt sérstaklega hvaða ástæður lægju til þess að veita Ísafjarðarbæ sérleyfið. Félagið hefði getað borið lögmæti ákvörðunar undir dóm og eftir atvikum gildi þess að synja félaginu um sérleyfið og að veita það

Ísafjarðarbæ. Verulegar líkur séu á því að ósk um að málið sætti flýtimeðferð hefði náð fram að ganga. Með þessu hefðu Ísferðir ehf. getað leitað raunhæfra réttarúrræða í samræmi við 60. gr. stjórnarskrár, teldi hann á rétt sinn hallað, og eftir atvikum komið í veg fyrir eða takmarkað verulega ætlað tjón sitt. Þessu til stuðnings vísi stefndi til hrd. 1996, bls. 3962 og hrd. 1994, bls. 79. Engum úrræðum í þessa veru hefði verið hreyft.

Stefnandi styðji kröfur sínar þeim rökum að með því að sérleyfi á umræddri leið hafi verið úthlutað til annars aðila hafi fótunum verið kippt undan rekstri fyrirtækisins. Ísferðir ehf. hafi haft með höndum alls kyns starfsemi á sviði ferðamála og fólksflutninga, þ.á m. sérleyfisakstur á Vestfjörðum á nokkrum leiðum. Fullyrðingu stefnanda um að fótum hafi verið kippt undan rekstri félagsins sé mótmælt sem rangri og ósannaðri. Félagið hefði meðal annars stundað rekstur á grundvelli sérleyfa, en þau séu alltaf tímabundin. Forráðamenn Ísferða ehf. hafi frá byrjun mátt gera ráð fyrir því að sérleyfin fengjust ekki endurnýjuð, t.d. ef sveitarfélag óskaði eftir því að taka að sér reksturinn. Upplýst sé, meðal annars af viðtali við forsvarsmann félagsins í blaðinu Vestra 31. október 1996, að reksturinn á sérleyfinu hefði ekki gengið. Þá hafi legið fyrir, allt frá árinu 1995, að eitt af aðalmálum hins nýja sameinaða sveitarfélags væri að bæta almenningssamgöngur og að bæjaryfirvöld myndu taka þessa þjónustu í sínar hendur eftir sameiningu ef ekki semdist um annað. Ísferðir ehf. hefðu því haft sérstaka ástæðu til að fara sér hægt í fjárfestingum og ráðgera ekki aukin umsvif á sérleiðum við þessar aðstæður. Allar fjárfestingar hefðu verið á ábyrgð og áhættu félagsins. Ósannað sé að þær hafi á einhvern hátt verið sérstaklega bundnar við þessa tilteknu sérleið, en um það væru engin sönnunargögn.

Með 3. mgr. 8. gr. laga nr. 53/1987 hafi verið lögfest með hvaða hætti skyldi bæta sérleyfishafa þann kostnað sem hann hefði lagt út í vegna sérleiðar sem einkaleyfi væri veitt á. Ekkert annað yrði bætt, enda væri það óeðlilegt þegar litið sé til þess að sérleyfin væru tímabundin og því verði sérleyfishafar að haga rekstrinum miðað við þær forsendur. Lögin hefðu þannig sérstök úrræði vegna sérleyfishafa sem sættu því að sveitarfélag fengi einkaleyfi á tiltekinni leið.

Stefndi mótmæli því að upplýsingar frá Ísafjarðarbæ um greiðslur vegna aksturs almenningsvagna hefðu þýðingu í málinu. Að sama skapi sé álit Gunnars Hjaltalín mótmælt enda örökstutt að Allrahanda/Ísferðir ehf. hafi orðið fyrir tjóni vegna rekstrartaps, þ.e. missis hagnaðar félagsins eða að líkur séu á að hann hefði orðið meiri. Niðurstöðu um ætlað tjón sé mótmælt sem rangri og þýðingarlausri. Um sé að ræða einhliða mat, gert að beiðni forsvarsmanna Ísferða ehf. og reist á huglægum forsendum þeirra og óraunhæfum væntingum, leiðsögn og lagatúlkun. Við vinnslu álitsins hefði stefndi ekki haft tækifæri til að tjá sig um þær forsendur sem þar voru lagðar til grundvallar, aðferðafræði eða niðurstöðu. Fjallað sé um reksturinn allan, en ekki þá sérleið eingöngu sem málið snúist um. Niðurstöðu þessarar álitsgerðar hafi verið hafnað af dómkvöddum matsmönnum, sérstaklega að því er varðar ætlaðan hagnaðarmissi. Hagnaður hafi verið af starfseminni þegar félagið hafði ekki lengur sérleyfi fyrir umrædda leið og því sé fjarstædukennt að ætla að tjón hafi orðið við að félagið fékk það ekki. Þessari niðurstöðu í álitinu hafi einnig verið hafnað með dómi Hæstaréttar. Upplýsingar skorti til að unnt sé að staðhæfa að tjón hafi orðið vegna kröfuliðarins sem stefnandi setji fram sem missir framtíðarhagnaðar. Engu rekstrartjóni sé til að dreifa, enda hafi stefnandi ekki sýnt fram á það og sé ætluðu rekstartjóni mótmælt sem ósönnuðu. Rökstuðningur

stefnanda fyrir kröfum í málinu sé villandi og málatilbúnaðurinn mótsagnakenndur.

Stefnandi hafi lagt fram ársreikninga sem gefi þó takmarkaða mynd af öðru en því að afkoma Ísferða ehf. virtist hafa batnað þegar félagið hafði ekki lengur með höndum akstur á leiðinni. Að öðru leyti væru ekki haldbær gögn til að byggja samanburð á og ganga úr skugga um hvort einhverjar afleiðingar hefðu orðið af því að Ísferðir ehf. fékk ekki hið umdeilda sérleyfi. Þá væru þessir þættir rökstuddir með því að sótt hefði verið um sérleyfið í öðrum tilgangi en það veitti heimild til, þ.e. til að styðja við önnur viðskipti sem féllu til yfir sumartímann og ekki féllu undir akstur á sérleyfum. Engin rök væru til að bæta tapaða hagnaðarvon vegna sérleyfis ef tilgangurinn var ekki sá að nýta það á þann hátt sem lög ráðgeri, en sérleyfi kalli einnig á skyldur samkvæmt lögum og reglugerð. Hafi tjónið verið í því fólgið að geta ekki notfært sér sérleyfi í auglýsingaskyni fyrir annars konar starfsemi þá sé það ekki afleiðing af því að Ísferðir ehf. fengu ekki sérleyfið eða a.m.k. svo fjarlægð að það geti ekki verið á ábyrgð stefnda eða notið réttarverndar skaðabótareglna.

Stefnandi hafi ekki lagt fram haldbær sönnunargögn um tjónið og hafi lýst því hversu erfitt sé að meta það. Þetta geti ekki skodast öðruvísi en sterk visbending um að engu tjóni sé fyrir að fara. Ekki væru tók á því að dæma bætur að álitum ef alls engin sönnun um tjón hefði komið fram.

Engin sundurgreining á rekstri eða afkomu á umræddri sérleið liggja fyrir nema að því leyti að afkoma Ísferða ehf. á Vestfjörðum hafi ekki orðið jákvæð fyrr en árið 1999 þegar fyrirtækið hafði hætt akstri á umræddri sérleið, eins og bent sé á í matsgerð. Því hafi ætíð verið haldið fram við ráðuneytið að rekstur þessarar leiðar hefði gengið fremur illa og raunar með tapi. Meðan stefnandi hafi aðeins upplýst um þetta að takmörkuðu leyti og dómkvaddir matsmenn hafi hafnað þessum lið sé ætluðu tjóni mótmælt sem röngu og ósönnuðu. Ísferðir ehf. hljóti auk þess að hafa staðið jafnfætis öðrum þegar Ísafjarðarbær bauð út aksturinn eftir að hafa fengið einkaleyfi. Félagið hefði því getað takmarkað tjón sitt. Það hafi gert tilboð sem ekki hafi verið tekið og sé ekki unnt að álykta annað en að það hafi ekki verið aðgengilegt og þar með á ábyrgð félagsins að það hélt ekki áfram akstrinum á leiðinni innan sveitarfélagsins. Þá sé einnig upplýst að Ísferðir ehf. hefðu hafnað boði bæjarstjóra Ísafjarðarbæjar um að það mætti aka í gegnum einkaleyfissvæðið. Enn fremur komi fram í samningi Ísafjarðarbæjar við undirverktaka sína að sérleyfishafar með akstur til og frá bænum með áætlanir á staði utan hans geti fengið heimild bæjarins til gegnumaksturs án samþykkis verktaka. Auk þessa hefði félagið haft önnur úrræði, svo sem hópferðaakstur, sem það hafi mátt stunda. Að öllu þessu virtu væru hverfandi líkur á að Ísferðir ehf. hefðu í raun orðið fyrir einhverju tjóni vegna athafna stefnda og hefði þar að auki getað takmarkað það með margvíslegum úrræðum í sínum rekstri.

Ekki sé vafi á lögmæti þess að Ísafjarðarbæ var veitt einkaleyfi til aksturs á umræddri leið í lok maí 1998. Samningur um akstur á leiðinni hefði því ekki átt að gilda lengur en til eins árs. Á engan hátt sé unnt að fullyrða eða leggja til grundvallar að Ísferðir hefðu átt að fá sérleyfi til fimm ára. Af þessu sé ljóst að Ísferðir ehf. hefðu ekki orðið fyrir neinu tjóni. Ekkert tjón geti hafa verið afleiðing af stjórnslu ráðuneytisins um að veita Ísafjarðarbæ sérleyfið, en ekki Ísferðum ehf., og ósannað að ákvörðun ráðherra hefði leitt til tjóns fyrir Ísferðir ehf.

Stefndi byggi varakröfu sína um stórfellda lækkun á öllum málsástæðum sem að framan greini og mótmælum. Einungis komi til álita tjón sem sé ótvírætt sannað sem afleiðing af athöfnum stefnda ef á bótaskyldu vegna þeirra yrði fallist.

Stefndi mótmæli einnig dráttarvaxtakröfu stefnanda, einkum upphafstíma dráttar vaxta, með vísan til 15. gr. eldri vaxtalaga nr. 25/1987, sbr. nú 9. gr. laga nr. 38/2000 og bráðabirgðaákvæði með þeim lögum. Engar forsendur hafi verið til að greiða bætur eða semja um þær. Dráttarvexti beri því í fyrsta lagi að dæma frá dóms uppkvaðningu eða frá þeim tíma er matsgerð lá fyrir.

Um málskostnað sé vísað til XXI. kafla laga um meðferð einkamála. Verulegur hluti af matskostnaði hafi ekki komið að notum við úrlausn málsins og verði að taka tillit til þess við ákvörðun á því hvorum málsaðila verði gert að greiða hann. Málið hafi auk þess tekið langan tíma, en þar sé ekki við stefnda að sakast. Stefndi mótmæli því að hann hafi ýtt stefnanda út í málarekstur. Stefndi hafi ekki haft ástæðu til að greiða skaðabætur þar sem ennþá hefði ekkert tjón verið sannað.

Niðurstaða

Stefnandi hefur í málalíbúnaði sínum gert grein fyrir því á hvern hátt hann telur að tjón hafi orðið vegna hinnar ólögmætu málsmeðferðar samgönguráðuneytisins við úthlutun á sérleyfisleið á Vestfjörðum á árinu 1997. Aðalkrafa stefnanda í málinu er í tveimur liðum; annars vegar vegna tjóns, sem stefnandi telur að orðið hafi út af kostnaði af markaðssetningu, sem hafi átt að nýtast eftir 1997 en gerði ekki, og hins vegar vegna missis framtíðarhagnaðar, allt vegna hinnar ólögmætu ákvörðunar. Varakrafa stefnanda tekur aðeins til fyrri liðarins. Stefndi hefur aflað gagna til sönnunar á tjóninu, þar á meðal matsgerðar dómkvaddra matsmanna frá 20. desember 2009, eins og rakið er hér að framan. Af hálfu stefnanda hefur verið lagður nægilega skýr grundvöllur að málinu og þykir því ekki ástæða til að vísa því frá dómi samkvæmt 80. gr. laga um meðferð einkamála.

Í matsgerðinni frá 20. desember 2009 er gerð grein fyrir þeim þáttum sem markaðs setning Allrahanda/Ísferða ehf. tók til samkvæmt heimasíðu félagsins í september 2001. Gerð er grein fyrir aðferðum við matið til að finna þann kostnað sem þar falli undir. Í matinu segir að greina þurfi á milli þess kostnaðar sem varði umrædda sérleið og annarrar starfsemi fyrirtækisins. Gengið er út frá því að kostnaður vegna markaðsstarfs sé annars vegar fólgin í almennum rekstrarkostnaði og hins vegar í framlagi starfsmanna. Almennur rekstrarkostnaður vegna Flateyrarstöðvar árið 1997 er tilgreindur í nokkrum liðum. Markaðskostnaður er ekki sérstakur liður heldur fellur hann undir aðra kostnaðarliði. Metið er umfang markaðskostnaðar sem felur í sér langtímaávinning og reiknað er hlutfall kostnaðar af heildartekjum á árunum 1995 til 1997. Kostnaður er framreiknaður til þess dags er matið fór fram samkvæmt neysluverðsvísitölu og er að fjárhæð 308.801 króna. Einnig er í matinu tekið tillit til framlags starfsmanna til markaðsstarfa. Reiknað er með að helmingur kostnaðar sé í þágu langtímahagsmuna og að þrír fjórðuhlutar af kostnaði starfsem innar á Vestfjörðum sé vegna sérleiðarinnar sem um ræðir. Mat á framlagi starfs manna til markaðsstarfs, framreiknað til þess dags er matið fór fram samkvæmt neysluverðsvísitölu, er að fjárhæð 825.205 krónur. Tjónið er því metið samtals að

fjárhæð 1.134.006 krónur og er vegna kostnaðar sem varð á árunum 1995 til 1997 en nýttist ekki eftir þann tíma, þ.e. eftir að hin ólögmæta ákvörðun var tekin, eins og hér hefur verið rakið. Matið þykir rökstutt með viðeigandi hætti og verður ekki séð að nokkrir gallar séu á því þannig að ekki verði unnt að leggja það til grundvallar við úrlausn málsins. Þá verður að telja að stefnandi hafi sýnt nægilega fram á orsakasamband milli tjónsins, sem þannig hefur verið metið, og hinnar ólögmætu ákvörðunar sem er grundvöllur bótakröfunnar. Ekki er fallist á þær röksemdir stefnda að stefnandi hefði getað komið í veg fyrir tjónið eða að ákvæði þágildandi laga um skipulag með fólksflutningum með langferðabifreiðum nr. 53/1987 komi í veg fyrir að skaðabætur verði dæmdar í tilvikum sem þessu að öðrum skilyrðum uppfylltum.

Telja verður að stefnandi hafi með framangreindum röksemdum og gögnum fært fullnægjandi sönnur fyrir því að tjón hafi leitt af hinni ólögmætu ákvörðun samgönguráðuneytisins vegna markaðsstarfs, sem unnið var af hálfu fyrirtækisins á umræddum árum en nýttist ekki eftir 1997, og að það sé réttilega metið í framangreindri matsgerð, 1.134.006 krónur. Verður sá kröfuliður því tekinn til greina.

Rök stefnda fyrir því að tjón hefði orðið vegna missis framtíðarhagnaðar eru aðallega þau að gerðar hafi verið áætlanir um framtíðarhagnað af hálfu fyrirtækisins og að sveitarfélagið hefði greitt styrki vegna aksturs á umræddri leið sem fyrirtækið hefði orðið af. Af hálfu stefnanda er því haldið fram að bætur vegna þessa ættu að vera annað hvort að fjárhæð 14.000.000 króna, samkvæmt mati Gunnars Hjaltalíns endurskoðanda, eða að álitum. Með dómi Hæstaréttar 28. september 2006 í máli nr. 553/2005 er komið fram að matið virtist reist á ótraustum grunni og að sumu leyti á hæpnum forsendum. Með gögnum málsins, sem aflað hefur verið eftir þann tíma, hefur ekki verið bætt úr þessum ágöllum. Þá verður að telja grundvöll kröfunnar óskýran og rökstuðning fyrir henni óljósan. Verður ekki fallist á að stefnandi hafi með málalíbúnaði sínum sýnt fram á að tjón hafi orðið vegna hinnar ólögmætu háttsemi samgönguráðuneytisins sem stefnandi krefst bóta fyrir í þessum lið kröfugerðarinnar. Krafa stefnanda verður því að þessu leyti ekki tekin til greina.

Af þessu leiðir að aðalkrafa stefnanda nær ekki fram að ganga en varakrafan, að fjárhæð 1.134.006 krónur, er tekin til greina.

Samkvæmt 9. gr. laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001 bera skaðabótakröfur dráttarvexti að liðnum mánuði frá þeim degi er kröfuhafi lagði sannanlega fram þær upplýsingar sem þörf var á til að meta tjónsatvik og fjárhæð bóta. Fyrir gildistöku laganna, þ.e. fyrir 1. júní 2001, var í gildi sambærilegt ákvæði í 15. gr. vaxtalaga nr. 25/1987. Samkvæmt því og með vísan til þess að matsgerð kom ekki fram fyrr en 20. desember 2009, en þá fyrst lá fyrir ákveðin bótafjárhæð, ber að dæma dráttarvexti frá 20. janúar 2010 eins og í dómsorði greinir.

Samkvæmt 3. mgr. 130. gr. laga um meðferð einkamála ber stefnda að greiða stefnanda málskostnað sem þykir hæfilega ákveðinn samtals 2.000.000 króna.

Málið dæmir Sigríður Ingvarsdóttir héraðsdómari.

D ó m s o r ð:

Stefnda, íslenska ríkið, greiði stefnanda, Iceland Excursions Allrahanda ehf., 1.134.006 krónur auk dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 20. janúar 2010 til greiðsludags og 2.000.000 króna í málskostnað.

Sigríður Ingvarsdóttir.