

# Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 22. nóvember 2023

Mál nr. E-1858/2021:

**Hópbílar ehf. og  
Airport Direct ehf.**  
(*Hannes Júlíus Hafstein lögmaður*)  
**gegn**  
**Isavia ohf.**  
(*Hlynur Halldórsson lögmaður*)

## Dómur

- Mál þetta var höfðað 25. mars 2021 og tekið til dóms 31. október 2023. Stefnendur eru Hópbílar ehf., Melabraut 18, Hafnarfirði, og Airport Direct ehf., Skógarhlíð 10, Reykjavík. Stefndi er Isavia ohf., Reykjavíkflugvelli, Reykjavík.
- Endanlegar dómkröfur stefnanda Airport Direct ehf. eru þær að stefndi, Isavia ohf., greiði honum aðallega 976.779.150 krónur auk dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, frá þingfestingardegi 30. mars 2021 til greiðsludags. Til vara verði stefndi dæmdur til að greiða stefnanda 462.674.361 krónu auk dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu, frá þingfestingardegi 30. mars 2021 til greiðsludags. Til þrautavara verði stefndi dæmdur til að greiða stefnanda 161.978.115 krónur auk dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu, frá þingfestingardegi 30. mars 2021 til greiðsludags.
- Af hálfu stefnanda Hópbíla ehf. er þess krafist að rekstrarleyfissamningi stefnanda og stefnda um aðstöðu hópferðabifreiða, dagsettum 17. apríl 2018, verði breytt þannig að veltugjald samkvæmt grein 4.3 í samningnum lækki úr 33,33% í 16,66%. Þess er einnig krafist að lágmarksgreiðsla samkvæmt grein 4.4 í samningnum lækki þannig að í stað þess að við útreikning hennar sé miðað við að veltugjald sé 33,33% sé miðað við að gjaldið sé 16,66%. Lágmarksgreiðsla fyrir fyrsta rekstrarárið verði 70.805.000 krónur og útreikningur lágmarksgreiðslu taki síðan mið af þessum breytingum á veltugjaldi, en þess er krafist að breytingarnar gildi til 1. mars 2020. Þess er krafist að ákvæði um upphafstíma samningsins samkvæmt grein 5 verði breytt á þá leið að upphaf samningstíma miðist við 5. nóvember 2018 og samningurinn gildi í fimm ár frá þeirri dagsetningu. Stefnandi krefst þess jafnframt að stefndi greiði stefnanda 168.873.291

krónu auk dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu, frá þingfestingardegi til greiðsludags. Til vara er þess krafist að stefnda verði gert að greiða stefnanda 164.187.570 krónur auk dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga um vexti og verðtryggingu, frá þingfestingardegi til greiðsludags.

4. Stefnendur krefjast þess að stefndi verði dæmdur til að greiða þeim málskostnað í öllum tilvikum.
5. Stefndi krefst sýknu af kröfum stefnenda og málskostnaðar úr þeirra hendi.
6. Undir rekstri málsins var samþykktum stefnandans Hópbíla ehf. breytt þannig að félagið er nú skráð sem einkahlutafélag. Heiti félagsins hefur verið breytt til samræmis við þá breytingu.
7. Með úrskurði uppkveðnum 10. desember 2021 var hluta af dómkröfum stefnenda vísað frá dómi án kröfu. Með úrskurði Landsréttar sem kveðinn var upp 8. mars 2022 í máli nr. 796/2021 var sá úrskurður felldur úr gildi að öðru leyti en því að staðfest var að kröfum stefnenda um viðurkenningu skaðabótaskyldu stefnda væri vísað frá dómi.

#### *Málsatvik*

8. Stefndi er opinbert hlutafélag og fór um starfsemi þess samkvæmt lögum nr. 76/2008 um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl. er atviks þessa máls áttu sér stað. Kveðið var á um tilgang félagsins í 1. mgr. 4. gr. laganna þar sem sagði meðal annars að hann væri að annast rekstur, viðhald og uppbyggingu Keflavíkurflugvallar og Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar. Þar sem ákvæðum laganna sleppti giltu ákvæði hlutafélagalaga nr. 2/1995 um starfsemi félagsins og samþykktir þess en félagið var skráð 1. maí 2010. Fyrrgreindu lögin féllu úr gildi 22. júní 2023 með gildistöku laga nr. 65/2023 um uppbyggingu og rekstur flugvalla og þjónustu við flugumferð.
9. Mál þetta er sprottið af rekstrarleyfissamningi sem stefnandinn Hópbílar ehf. gerði 17. apríl 2018 við stefnda um svokölluð nærstæði fyrir hópferðabifreiðar við Flugstöð Leifs Eiríkssonar og miðasöluaðstöðu innan flugstöðvarbyggingarinnar. Samningurinn var gerður í samræmi við niðurstöðu útboðs sem stefndi efndi til með fulltingi Ríkiskaupa 22. maí 2017. Í útboðsgögnum stefnda og Ríkiskaupa kom fram að útboðið og útboðsferlið hafi fallið undir reglur um sérleyfi, sbr. 2. og 3. mgr. 12. gr. laga nr. 120/2016 um opinber innkaup. Þegar útboðið fór fram í maí 2017 hafði reglugerð nr.

950/2017 um sérleyfissamninga ekki verið sett, sbr. 3. mgr. 12. gr. laga um opinber innkaup en stefndi hefur lagt til grundvallar að reglugerðin gildi einnig um réttarsamband stefnandans Hópbíla ehf. og stefnda þar sem rekstrarleyfissamningur sem gerður var á grundvelli útboðsins var undirritaður 17. apríl 2018, eftir gildistöku reglugerðarinnar.

10. Í útboðinu fólst að boðinn var út aðgangur að stæðum fyrir hópferðabifreiðar við flugstöðvarbygginguna og aðstaða til miðasölu innanhúss. Samningur þar að lútandi átti samkvæmt útboðinu að gilda í fimm ár með möguleika á framlengingum um eitt ár í senn í tvígang til viðbótar. Akstur samkvæmt samningi átti að hefjast 1. mars 2018. Bjóða átti þóknun sem væri hlutfall af tekjum vegna ferða frá Keflavíkurflugvelli, með tiltekinni lágmarkspóknun auk aðstöðugjalds og gjalds fyrir bílastæði.
11. Tilkynnt var 18. júlí 2017 um að stefnandinn Hópbílar ehf. hefði orðið hlutskarpastur ásamt Hópbifreiðum Kynnisferða ehf., en lagt hafði verið upp með af hálfu stefnda að samið yrði við tvo aðila á grundvelli útboðsins. Þrjú tilboð bárust í útboðinu. Tilboð Hópbifreiða Kynnisferða ehf. var hagstæðast fyrir stefnda en það fól meðal annars í sér að greitt yrði veltugjald sem næmi 41,2% af farmiðaverði til stefnda, tilboð stefnandans Hópbíla ehf. fól í sér 33,3% veltugjald og Allrahanda GL ehf. bauð 26,5% veltugjald. Síðasttalda fyrirtækið laut þar með í lægra haldi í útboðinu. Því var strax lýst yfir af hálfu Allrahanda GL ehf. að félagið myndi halda áfram áætlunarakstri frá flugstöðinni og nýta til þess svokölluð fjarstæði við flugstöðina í þeim tilgangi, sem það svo gerði. Það félag hafði ásamt Hópbifreiðum Kynnisferða ehf. fram að útboðinu annast akstur með flugfarþega frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar allt frá árinu 2011.
12. Fram kom við aðalmeðferð að markaðshlutdeild hvors um sig hefði verið þannig að Hópbifreiðar Kynnisferða ehf. hefðu haft 70–75% hlutdeild en Allrahanda GL ehf. 25–30%. Fram kom að af hálfu stefnenda hefði verið við það miðað við tilboðsgerð í útboðinu að Allrahanda GL ehf. myndi hverfa af markaðnum þannig að það sem væri eftir að slægjast næmi 25–30% markaðshlutdeild. Þar sem Allrahanda GL ehf. hefði ekki horfið af markaðnum hefði staða stefnenda orðið sú að þeir hefðu þurft að hasla sér völl sem nýr aðili þar sem tveir voru fyrir á fleti.
13. Kjarni ágreinings aðila lýtur að möguleikum annarra aðila en þeirra sem hlutskarpastir urðu í útboðinu til að halda uppi áætlunarferðum frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar frá svonefndum fjarstæðum og þá hver gjaldtaka af notkun þeirra stæða ætti að vera. Deila aðila í máli þessu snýst um það hvort sú tilhögun gjaldtöku á fjarstæðum sem gildi skuli

hafa áhrif á rekstrarleyfissamning aðila um nýtingu á nærstæðum og þá hvaða áhrif. Stefnendur byggja á því að forsenda rekstrarleyfissamningsins og tilboðs stefnandans Hópbíla ehf. hafi verið sú að þessi fyrrnefndu fjarstæði við flugstöðina yrðu ekki nýtt til áætlunaraksturs og einnig að hæfileg gjaldtaka yrði tekin upp vegna afnota af þeim sem væri hagað þannig að hagsmunir rekstrarleyfishafa væru tryggðir. Af hálfu stefnda er byggt á því að af hans hálfu hafi ekkert staðið í vegi fyrir nýtingu fjarstæðanna né hafi legið fyrir við útboðið hvernig tilhögun fyrirhugaðrar gjaldtöku vegna notkunar fjarstæða yrði háttáð, en þau höfðu til þess tíma verið gjaldfrjáls. Ekkert hafi legið fyrir um hvenær gjaldtaka hæfist né hvaða áform væru um fjárhæðir. Fram kom við aðalmeðferð að ýmsir hefðu nýtt þessi stæði í gegnum tíðina, einkum vegna flutninga á hópum en einnig hefði stefnandinn Airport Direct ehf. ekið samkvæmt áætlun áður en útboðið fór fram og nýtt þessi stæði. Þær áætlunarferðir hefðu þó verið háðar því að ferðir væru pantaðar fyrirfram. Fyrrum framkvæmdastjóri þessa stefnanda gat þess að þessar ferðir hefðu verið farnar á klukkustundar fresti á tímabilinu frá klukkan 5:00 á morgnana til klukkan 15:00 síðdegis. Ef engin hefði pantað ferð fyrirfram hefðu ferðir verið felldar niður.

14. Á meðan á útboðsferlinu stóð, 22. maí 2017 til 18. júlí sama ár, var ítrekað innt eftir því af hálfu áhugasamra aðila hvernig stefndi hygðist standa að fyrirkomulagi og gjaldtöku við þessi svonefndu fjarstæði. Meðal útboðsgagna er viðauki nr. I sem inniheldur meðal annars spurningar og svör og er hluti samningsgagna samkvæmt 3. gr. rekstrarleyfissamningsins. Þar á meðal er innt eftir því í fyrirspurn, sem auðkennd er sem nr. 7, hvort stefndi myndi setja öðrum fyrirtækjum skorður ... og tryggja þar með að rekstrarleyfishafar hafi þær tekjur sem mögulega eru til staðar í farþegaflutningum frá flugstöðinni. Svar stefnda var eftirfarandi:

*Í grein 1.2 í útboðsgögnum kemur fram að Isavia skuldbindur sig til að sjá til þess að aðstaða rekstrarleyfishafa með samning um aðstöðu hópferðabíla við flugstöðina verði fullnægjandi. Í því felst að Isavia mun tryggja að rekstrarleyfishafar hafi greiðari aðgang að aðstöðunni, flugstöðinni og farþegum en aðrir aðilar sem bjóða upp á sambærilega þjónustu á svæðinu. Hingað til hefur verið mjög lítið um að fyrirtæki bjóði upp áætlunarferðir af almennum rúrustæðum, stæðin hafa fyrst og fremst verið notuð fyrir skipulagðar ferðir hópa. Isavia fyrirhugar auk þess að hefja gjaldtöku vegna nýtingar aðila sem sinna farþegaflutningum á aðstöðu fjær flugstöðinni. Markmiðið með gjaldtökunni er að*

*áfram verði hagur Isavia og rekstrarleyfishafa tryggður. Fyrirkomulag gjaldtöku verður með sambærilegum hætti og á skammtímaæðum en verðlagning önnur.*

15. Í kjölfar þess að stefndi svaraði fyrirspurn nr. 7 með framangreindum hætti var sett fram fyrirspurn nr. 36 með orðréttri vísan til svars stefnda og spurt hvort stefnandi myndi koma skipulega í veg fyrir alla samkeppni frá aðilum sem ekki væru með rekstrarleyfissamning við Isavia samkvæmt útboðinu, það er að segja í reglubundnum áætlunarferðum til og frá flugstöðinni. Þessari fyrirspurn svaraði stefndi svo að hann gæti ekki komið í veg fyrir alla samkeppni frá öðrum aðilum. Hann gæti einungis tryggt að rekstrarleyfishafar hefðu greiðari aðgang en aðrir að aðstöðu, flugstöð og farþegum.
16. Í viðræðum stefnandans Hópbíla ehf. við stefnda um gerð rekstrarleyfissamnings um aðstöðu hópferðabifreiða í kjölfar útboðsins var ítrekað bryddað upp á málefnum tengdum gjaldtöku af fjarstæðum við flugstöðina af hálfu stefnandans. Stefndi vísaði efnislega til svars nr. 7 og boðaði að gjaldtaka af þessum stæðum væri í bígerð.
17. Stefndi gaf út tilkynningu 1. desember 2017 þar sem frá því var greint að frá 1. mars 2018 yrði innheimt gjald vegna afnota af fjarstæðum við flugstöðina samkvæmt gjaldskrá sem þá tæki gildi. Gjaldskráin gerði ráð fyrir því að gjaldið yrði 7.900 krónur fyrir smærri hópferðabifreiðar með 19 eða færri sæti en 19.900 krónur fyrir stærri bifreiðar með 20 sæti og fleiri.
18. Í kjölfar þessa beindi hópferðafyrirtækið Allrahanda GL ehf. 10. janúar 2018 kvörtun til Samkeppniseftirlitsins vegna gjaldtökunnar og taldi hana of háa. Samkeppniseftirlitið tók málið til meðferðar og beindi erindi til stefnda af þessu tilefni. Stefndi brást við og svaraði því erindi og það sama gerði stefnandinn Hópbílar ehf. 14. febrúar 2018. Stefnandinn færði rök fyrir þeirri afstöðu að gjaldtaka stefnda af fjarstæðum fæli ekki í sér röskun á samkeppni og myndi ekki leiða til mikillar verðhækkunar á farþegaflutningum til og frá Keflavíkurflugvelli. Aðilar sem sinntu akstri farþega milli flugstöðvarinnar og höfuðborgarsvæðisins hefðu þegar kynnt sín verð og ljóst væri að virk samkeppni væri milli aðila sem myndi takmarka svigrúm til verðhækkana í framtíðinni.
19. Stefndi tilkynnti opinberlega um breytingar á fyrirhugaðri gjaldtöku vegna afnota af fjarstæðum við flugstöðina 26. febrúar 2018. Þær breytingar fólu í sér að nýjum gjaldflokki fyrir millistærð af hópferðabifreiðum var bætt við gjaldskrána og gjaldið yrði lægra á sex mánaða aðlögunartímabili, frá 1. mars til 31. ágúst 2018.

20. Stefnendur, Hópbílar ehf. og Airport Direct ehf., rituðu undir samning 1. febrúar 2018 sem ber heitið *Gagnkvæmur þjónustu- og verksamningur*. Með þeim samningi heimiluðu báðir aðilar hinum að endurselja þjónustu hvors annars til þriðja aðila í eigin nafni á grundvelli samningsins. Jafnframt var tekið fram að stefnandinn Airport Direct ehf. hefði heimild til að sinna fyrir hönd stefnandans Hópbíla ehf. sem undirverktaki þess félags öllum samgöngum milli Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar og Reykjavíkur samkvæmt samningi við stefnda á grundvelli útboðsins. Í samningnum var rakið hverjar skyldur aðila væru, hver samningstíminn væri, þjónustustig, vanefndaúrræði og lögsaga. Í samningnum var ekkert vikið að greiðslum fyrir veitta þjónustu.
21. Stefnandinn Hópbílar ehf. og stefndi rituðu undir rekstrarleyfissamning um aðstöðu hópferðabifreiða 17. apríl 2018 á grundvelli niðurstöðu útboðsins. Af hálfu stefnandans var tilkynnt með tölvupósti sem stefnda var sendur 4. maí 2018 að stefnandinn Airport Direct ehf. myndi sjá sem undirverktaki um akstur fyrir stefnandann Hópbíla ehf. til og frá flugvellingnum í Keflavík.
22. Samkeppniseftirlitið tók bráðabirgðaákvörðun 17. júlí 2018 vegna kvörtunar Allrahanda GL ehf. Þar kom fram að gjald stefnda vegna afnota af fjarstæðum væri hærra en réttlætanlegt gæti talist og væri því um ósanngjarnt söluverð á aðstöðu að ræða í skilningi a- og b-liða 2. mgr. 11. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005. Stefnda var þá gert að stöðva tímabundið þá gjaldtöku á fjarstæðum við flugstöðina sem hafði hafist 1. mars 2018. Stefndi tilkynnti samdægurs að gjaldtökunni yrði alfarið hætt á meðan bráðabirgðaákvörðunin væri í gildi. Með úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála 22. október 2018 var kröfum stefnda um ógildingu og breytingar á bráðabirgðaákvörðun Samkeppniseftirlitsins hafnað.
23. Stefndi tilkynnti 2. nóvember 2018 um nýja gjaldskrá til bráðabirgða vegna afnota af fjarstæðum við flugstöðina sem taka átti gildi 5. nóvember 2018 en aðlögunargjald það sem ákveðið hefði verið að gildi til 1. júlí 2018 myndi gilda frá 1. mars allt þar til bráðabirgðagjaldskráin tæki gildi. Samkvæmt nýju gjaldskránni var gert ráð fyrir því að fyrir hópferðabifreið sem tæki allt að 19 farþega yrðu greiddar 3.200 krónur fyrir hvert skipti sem farþegar væru sóttir í flugstöðina. Fyrir hópferðabifreið sem tæki 20–45 farþega yrðu greiddar 7.400 krónur og fyrir hópferðabifreið sem tæki 46 eða fleiri farþega 9.900 krónur.

24. Stefnandinn Hópbílar ehf. sendi stefnda bréf 21. desember 2018 þar sem vísað var til framangreinds og þess sem kallað var brot á húsreglum þar sem aðili sem sinni áætlunarferðum frá fjarstæðum seldi ferðir sínar inni í flugstöðinni og byði jafnvel viðskiptavinum sem biðu afgreiðslu við bása rekstrarleyfishafa lægri fargjöld. Loks voru gerðar athugasemdir við skort á úrbótum á aðstöðu fyrir utan flugstöðina til að auka þægindi farþega. Stefnandinn áskildi sér allan rétt vegna þessara athugasemda hvort sem það fælist í skaðabótakröfum, endurgreiðslu gjalds eða annarra aðgerða sem lög leyfðu. Því var jafnframt lýst yfir að allar greiðslur sem inntar væru af hendi væru greiddar með fyrirvara um réttmæti gjaldsins. Af hálfu stefnda var brugðist við erindinu skriflega 22. janúar 2019 og var svo svarað af hálfu stefnandans Hópbíla ehf. 4. mars sama ár.
25. Samkeppniseftirlitið gaf út ákvörðun nr. 32/2020 hinn 22. júlí 2020 sem samkvæmt fyrirsögn laut að skipulagi og gjaldtöku stefnda á fjar- og nærstæðum fyrir fólksflutninga við Keflavíkurflugvöll. Ákvörðunarorð ákvörðunarinnar voru að Samkeppniseftirlitið teldi ekki forsendur til frekari íhlutunar í tilefni af erindi Allrahanda GL ehf., dagsettu 10. janúar 2018, en það beindi tilmælum í fimm tölusettum liðum til stefnda er lutu meðal annars að framkvæmd gjaldtöku við nær- og fjarstæði við flugstöðina til framtíðar litið.
26. Stefnandinn Hópbílar ehf. fékk aðila til að vinna fyrir sig minnisblað um mat á tjóni hans *vegna rangra upplýsinga og forsendubrests í tengslum við útboð ISAVIA nr. 2051 um aðstöðu hópferðabifreiða við Keflavíkurflugvöll*, eins og skjalið nefnist, en það er dagsett 10. desember 2020. Mál þetta var höfðað í kjölfarið. Fjárkröfur stefnenda byggjast á útreikningum sem fram koma í minnisblaði þessu.
27. Í minnisblaðinu getur að líta útreikninga, meðal annars á svonefndu jafngildisgjaldi, sem eru byggðir á þeim grunni að finna þyrfti þau skilyrði þar sem jafngilt væri að starfa á fjar- og nærstæðum. Þannig þyrfti að finna þann punkt þar sem ólík gjaldtaka á stæðunum leiddi til sömu niðurstöðu fyrir rekstraraðila. Forsendan að baki þessum útreikningum var sú að stefnda hefði verið skylt að haga gjaldtöku á fjarstæðum með tilliti til niðurstöðu útboðs á gjaldtöku af nærstæðum. Að gefnum forsendum var komist að þeirri niðurstöðu að svonefnt sláargjald á fjarstæðum hefði þurft að vera 19.600 krónur. Með hliðsjón af því og ýmsum öðrum forsendum var komist að þeirri niðurstöðu að samtals næmi tjón stefnandans Airport Direct ehf. 976.779.150 krónum á tímabilinu 1. mars 2018 til 29. febrúar 2020. Þessi fjárhæð endurspeglar aðalkröfu stefnandans. Lokadagsetning tímabilsins byggðist á þeirri forsendu að stefndi myndi semja við stefnendur um

gjaldtöku vegna heimsfaraldurs Covid 19. Ekkert liggur fyrir í málinu um slíka samningsgerð. Stefndi mótmælti sönnunargildi þessara útreikninga í greinargerð og við málflutning.

28. Við meðferð málsins fyrir dóminum var að kröfu stefnenda dómkvaddur matsmaður og var honum falið að meta ferns konar álitæfni. Spurningarnar eru svohljóðandi:

- a. *Hvaða gjald af fjarstæðum hefði að lágmarki þurft að vera svo hagur matsþola og matsbeiðanda yrði áfram tryggður líkt og tiltekið er í útboðsgögnum.*
- b. *Hver var heildarfjárfesting Hópbíla ehf. annars vegar og Airport Direct ehf. hins vegar vegna upphafs rekstrar áætlanarferða frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar á grundvelli rekstrarleyfissamningsins.*
- c. *Hver er töpuð framlegð matsbeiðanda á tímabilinu 1. mars. 2018 til 29. febrúar 2020 vegna rekstrar á grundvelli rekstrarleyfissamningsins við matsþola? Annars vegar vegna minni umsvifa og hins vegar vegna lægra einingaverðs?*
- d. *Hver er uppsafnað bókhaldslegt tap Airport Direct ehf. af rekstri áætlunarferða til og frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar á tímabilinu 1. mars 2018 til 29. febrúar 2020 á grundvelli rekstrarleyfissamningsins.*

29. Í matsgerð matsmanns kom fram að hagur matsbeiðanda og matsþola hefði verið tryggður með upphaflega ráðgerðri gjaldtöku af fjarstæðum, það er að gjaldið hefði numið 19.900 krónum. Sem svar við spurningu 2 var tekið fram að heildarfjárfesting stefnandans Hópbíla ehf. hefði numið 164 milljónum króna og stefnandans Airport Direct ehf. 191 milljón króna vegna upphafs rekstrar áætlunarferða. Í svari við spurningu nr. 3 var rakið að töpuð framlegð væri háð ýmsum forsendum og hún líklega talin liggja á bilinu 110 til 186 milljónir króna að því gefnu að aukin gjaldtaka myndi hafa áhrif á hegðun Allrahanda GL ehf. á markaðnum. Sem svar við spurningu nr. 4 var uppsafnað bókhaldslegt tjón stefnandans Airport Direct ehf. talið nema 489,8 milljónum króna.

30. Í skýrslu matsmanns fyrir dómi kom fram að við útreikninga hans væri litið á stefnendurna Hópbíla ehf. og Airport Direct ehf. sem einn aðila. Jafnframt kom fram að vandinn væri sá að verið var að bjóða í ólíka hluti, þar sem nærstæðum fylgdu sérstök gæði sem fólgin voru í staðsetningu og aðstöðu til farmiðasölu innanhúss, en ekki væri tekið tillit til þessa munar á aðstöðu í umbeðnum útreikningum á mismun á tveimur

gjaldskrár fyrir fjarstæði. Niðurstaða matsmanns leiddi ekki til breytinga á dómkröfum stefnenda, eins og áður er getið.

31. Fyrir liggur að umsaminn gildistími rekstrarleyfissamnings stefnandans Hópbíla ehf. við stefnda rann út 17. apríl 2023. Fram kom við skýrslutökur að heimild til að framlengja samninginn um eitt ár hefði verið nýtt og því væri enn í gildi rekstrarleyfissamningur milli aðila byggður á niðurstöðu útboðsins sem fram fór 2017. Þá kom einnig fram að eignarhaldsfélag beggja stefnenda hefði fest kaup á Allrahanda GL ehf. haustið 2022 og rekstur þess félags sameinaður rekstri stefnenda þannig að það væri ekki rekið lengur sem sjálfstæð eining þótt vörumerki þess væru nýtt áfram.
32. Vert er að geta þess að Allrahanda GL ehf. efndi til málaferla við stefnda um gildi útboðsins sem til umfjöllunar er í máli þessu. Þeim málaferlum lauk með dómi Landsréttar í máli nr. 104/2021 sem kveðinn var upp 4. mars 2022 þar sem dómur héraðsdóms um sýknu stefnda var staðfestur. Þá efndi Hópbifreiðar Kynnisferða ehf. til málaferla á hendur stefnda á svipuðum grunni og stefnendur þessa máls 24. maí 2019. Því máli lauk með dómi Héraðsdóms Reykjavíkur 16. júní 2021 í máli nr. E-2427/2019 þar sem stefndi var einnig sýknaður.
33. Við aðalmeðferð málsins gáfu skýrslu sem vitni Erlendur Davíðsson matsmaður, Guðjón Ármann Guðjónsson, fyrrverandi framkvæmdastjóri stefnandans Hópbíla ehf., Hlynur Atli Sigurðsson, fyrrum framkvæmdastjóri viðskiptasviðs Keflavíkurflugvallar, og Torfi G. Yngvason, fyrrum framkvæmdastjóri stefnandans Airport Direct ehf.

#### *Helstu málsástæður stefnenda*

34. Stefnendur byggja kröfur sínar á því að stefndi hafi í veigamiklum atriðum ekki staðið við skuldbindingar sínar samkvæmt umræddum rekstrarleyfissamningi og því hafi þær forsendur sem stefnendur máttu með réttu gefa sér við tilboðsgerðina ekki gengið eftir. Með þessu hafi stefndi bakað stefnendum skaðabótaskyld tjón sem honum beri að bæta.
35. Stefnandi, Hópbílar ehf., sé í beinu samningssambandi við stefnda á grundvelli rekstrarleyfissamnings aðila frá 17. apríl 2018. Stefnandinn Airport Direct ehf. sé undirverktaki Hópbíla ehf. við framkvæmd samningsins sem hafi verið samþykktur sem slíkur af hálfu stefnda og því hafi félagið mátt byggja á útboðsgögnum og þeim skuldbindingum sem stefndi hafi gengist undir samkvæmt þeim varðandi forsendur fyrir rekstri sínum. Stefndi beri því ábyrgð á því tjóni sem brostnar forsendur hafi valdið

Airport Direct ehf. en aðallega sé krafist efndabóta sem jafngildi glataðri framlegð af samningi Airport Direct ehf. við Hópbíla ehf. á tímabilinu 1. mars 2018 til 28. febrúar 2020.

36. Stefndi hafi aðallega valdið stefnendum tjóni með því að gjaldtaka af fjarstæðum við Flugstöð Leifs Eiríkssonar hafi ekki verið með þeim hætti sem bjóðendur í umræddu útboði hafi mátt gera ráð fyrir. Annars vegar hafi gjaldtaka af fjarstæðum verið umtalsvert lægri en búast hefði mátt við auk þess sem stefndi hafi ekki innheimt gjald vegna notkunar fjarstæða á tímabilinu 1. mars til 5. nóvember 2018. Eins sé óvíst hvort og hvernig stefndi innheimti gjald vegna notkunar fjarstæða eftir þetta tímamark. Gjaldtaka stefnda vegna notkunar fjarstæða hafi verið ein af grunnforsendum þess veltugjalds sem stefnandi Hópbílar ehf. hafi boðið í umræddu útboði. Bjóðendur hafi almennt staðið frammi fyrir þeim möguleika að sinna áætlunarakstri af fjarstæðum eða af nærstæðum við flugstöðina. Jafnvel þótt við umrætt útboð hafi hvorki legið fyrir gjaldskrá né tímasetning gjaldtöku hafi forsendur, skilmálar og upplýsingar í útboðsgögnum lagt grunninn að þeirri gjaldtöku sem bjóðendur hafi mátt treysta á. Í útboðsgögnum sé með skýrum hætti tekið fram að gjaldtaka verði af fjarstæðum. Í svari við fyrirspurn nr. 7 í útboðsferlinu komi fram að stefndi fyrirhugi að hefja gjaldtöku vegna nýtingar aðila sem sinni farþegaflutningum á aðstöðu fjær flugstöðinni. Einnig komi fram að markmiðið með gjaldtökunni sé að áfram verði hagur stefnda og rekstrarleyfishafa tryggður. Fyrirkomulag gjaldtöku verði með sambærilegum hætti og á skammtímastæðum en verðlagning önnur.
37. Í rekstrarleyfissamningi sé skýrt tekið fram að útboðsgögn teljist hluti af samningi aðila. Ljóst sé að þær upplýsingar sem komu fram í útboðsgögnum hafi lagt grunninn að tilboðum bjóðenda og hafi verið forsendur fyrir tilboðum þeirra. Ljóst sé að stærsta hagsmunamál rekstrarleyfishafa hvað þetta varði hafi verið að gjaldtaka á fjarstæðum yrði með þeim hætti að hún raskaði ekki samkeppni milli aðila. Í þessu sambandi sé eðlilegast að líta til þess að aðilar gætu ekki vegna mismunandi gjaldtöku stefnda boðið viðskiptavinum lægri verð eða endursöluaðilum hærri þóknunir en rekstrarleyfishöfum væri mögulegt.
38. Í þessu sambandi verði einnig að horfa til þess að í útboðsgögnum hafi verið sett skilyrði um lágmarksveltuþóknun sem yrði reiknuð út frá veltu upp á 500 milljónir króna fyrsta rekstrarárið og lágmarkspóknun yrði 85% af lágmarksviðmiðinu margfölduð með þeirri

hlutfallsprósentu sem boðin væri. Stefndi hafi jafnframt í útboðsgögnum áskilið sér rétt til að hafna öllum tilboðum með lægri en 20% veltuþóknun. Ljóst sé því að stefndi hafi litið á þetta sem algjört lágmark þegar þóknanir á fjarstæðum hafi verið bornar saman við þóknanir á nærstæðum. Til að standa við þá skuldbindingu að tryggja hag rekstrarleyfishafa hafi stefndi því orðið að haga gjaldtöku á fjarstæðum þannig að aðilar stæðu jafnt hvað þóknanir til stefnda varðaði hvort sem akstur hefði verið af nær- eða fjarstæðum.

39. Í minnisblaði Akrrar Consult slf. sé nánar leitt út hvernig áform stefnda um gjaldtöku hafi orðið að vera til að gera stöðu rekstrarleyfishafa síst lakari en þess sem veitti sömu þjónustu af fjarstæðum (væri það almennt heimilt). Eins og rakið sé í minnisblaðinu felist tjón stefnenda bæði í því að missa af viðskiptum og því að tekjur af hverjum seldum miða hafi orðið lægri en búast mátti við við tilboðsgerðina. Dómkröfur stefnenda byggist á því að stefnda beri að bæta þetta tjón.
40. Matstímabil tjóns stefnanda sé frá upphafi aksturs á grundvelli samnings til loka annars rekstrarárs samningsins 29. febrúar 2020. Tímabilið afmarkist af því að í gangi séu viðræður milli stefnenda og stefnda um endurskoðun á samningi aðila vegna áhrifa Covid 19. Nái aðilar ekki saman um endurskoðun samningsins áskilji stefnendur sér rétt til að gera frekari kröfur á hendur stefnda.
41. Ljóst sé að mikil lækkun stefnda á gjaldtöku af fjarstæðum eftir gildistöku rekstrarleyfissamningsins hafi ekki leitt til neinna aðgerða til að leiðrétta stöðu rekstrarleyfishafa. Stefnendur telji ljóst að breytingar stefnda á gjaldtöku hafi skapað ójafnræði sem leitt hafi til tjóns sem stefnda beri að bæta. Við tilboðsgerðina hafi stefnandinn Hópbílar ehf. lagt til grundvallar þær forsendur sem hafi komið fram í útboðsgögnum og teljist hluti af samningi aðila. Þær forsendur, meðal annars varðandi gjaldtöku á fjarstæðum, hafi verið grunnur fjárhæðar tilboðs stefnanda ásamt því að stefndi hafi lýst því yfir að rekstrarleyfishafar myndu hafa greiðari aðgang að aðstöðu og farþegum en aðrir.
42. Stefnendur telja að upphafleg gjaldskrá stefnda fyrir fjarstæði gefi skýra mynd af því sem stefndi hafi talið að myndi ná markmiðum og forsendum útboðsins og tryggja eðlilega samkeppni. Lækkun gjaldskrár hafi skekkt samkeppni verulega þannig að staða þess aðila sem sinnti akstri af fjarstæðum varð mun betri og það hafi leitt til þess að hann gat bæði boðið lægra fargjald og hærri þóknun til endursöluaðila. Í grunninn byggist því

kröfur stefnenda á því að stefndi beri skaðabótaskyldu vegna mismununar í álagningu og innheimtu gjalda fyrir aðstöðu á nærstæðum við Flugstöð Leifs Eiríkssonar, á grundvelli rekstrarleyfissamnings, og fjarstæðum.

43. Hefði stefnendum verið ljóst á fyrri stigum að forsendur rekstrarleyfissamningsins væru brostnar vegna athafna og athafnaleysis stefnda hefðu þeir getað brugðist við með því að segja sig frá samningnum og hætta við þá fjárfestingu í bílum, aðstöðu og fleiru sem var nauðsynleg til að þeir gætu staðið við skuldbindingar sínar. Einnig hefðu stefnendur þá getað ákveðið að sinna takmarkaðri áætlunarakstri af fjarstæðum. Með því hefði stefnendum verið unnt að takmarka tjón sitt og koma í veg fyrir það rekstrartap sem af akstrinum hafi hlotist.
44. Af framangreindu megi ráða að forsendur þær sem aðilar hafi mátt með réttu leggja til grundvallar út frá upplýsingum stefnda í útboðsgögnum hafi ekki gengið eftir. Einnig sé ljóst að óvissa um innheimtu gjalda og veruleg lækkun þeirra sem þó hafi verið innheimt hafi leitt til þess að aðilar sem voru í beinni samkeppni við rekstrarleyfishafa hafi í þessu skjóli lækkað verð sín ásamt því að hækka þá þóknun sem greidd hafi verið til endursöluaðila. Þetta hafi leitt til þess að samkeppni hafi verið verulega skekkt allan samningstímamann enda rekstrargrundvöllur rekstrarleyfishafa annar og verri en þeirra sem sinntu akstri af fjarstæðum. Áætlunarakstur af fjarstæðum sé í beinni samkeppni við akstur rekstrarleyfishafa, þrátt fyrir að við útboðið hafi verið tekið skýrt fram með skýringarmynd hvar áætlunarferðir ættu að vera og hvar *pick up* ætti að vera. Þetta hafi jafnframt komið fram á kynningarfundum stefnda fyrir útboðið. Gera verði þá kröfu til stefnda að gjaldtaka sú sem hann beri ábyrgð á sé með þeim hætti að eðlileg samkeppni geti þrífist á markaði áætlunarferða milli Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar og Reykjavíkur.
45. Krafa stefnandans Hópbíla ehf. um breytingu á efni rekstrarleyfissamningsins sé byggð á 36. gr. laga nr. 7/1936, um samningsgerð, umboð og ógilda löggerninga. Með vísan til framangreindrar umfjöllunar telji stefnandi að öll skilyrði til beitingar ákvæðisins séu uppfyllt. Umrætt lagaákvæði kveði á um að samningi megi víkja til hliðar í heild eða að hluta, eða breyta, ef það yrði talið ósanngjarnt eða andstætt góðri viðskiptavenju að bera hann fyrir sig. Kveðið sé á um að við þetta mat skuli líta til efnis samnings, stöðu samningsaðila, atvika við samningsgerðina og atvika sem síðar hafi komið til.
46. Hvað varði efni samningsins og stöðu samningsaðila sé ljóst að stefndi hafi verið í yfirburðastöðu gagnvart stefnanda varðandi flesta þætti samningsins. Þannig hafi

útboðsgögn verið á ábyrgð stefnda og hann hafi einnig borið ábyrgð á þeim upplýsingum og yfirlýsingum um rekstrarumhverfi sem þar komu fram. Upplýsingarnar hafi verið í veigamiklum atriðum rangar ásamt því að rekstrarumhverfi rekstrarleyfishafa hafi orðið allt annað og verra en gera hafi mátt ráð fyrir. Þær forsendur sem bjóðendur hafi mátt leggja til grundvallar við tilboðsgerð hafi þegar á reyndi verið rangar eða brostið. Bjóðendur hefðu mátt gera ráð fyrir að gjaldtaka á fjarstæðum yrði með þeim hætti að eðlilegt samkeppnisumhverfi skapaðist. Þegar á reyndi hafi það ekki gengið eftir vegna atriða sem stefndi beri ábyrgð á.

47. Sé litið til efnis samningsins og atvika er síðar hafi komið til telji stefnandi ljóst að eðlilegt sé að beita 36. gr. laga um samningsgerð, umboð og ógilda löggerninga og breyta samningnum þannig að eðlilegt samkeppnisumhverfi myndi skapast. Til viðbótar því að rekstrarleyfishöfum beri að greiða stefnda veltugjald séu lagðar á þá miklar skyldur er varði þjónustu á grundvelli samningsins. Þannig beri rekstrarleyfishöfum samkvæmt grein 2.2 í útboðsskilmálum að tryggja mikla þjónustu og bjóða upp á ferðir í tengslum við öll flug til og frá flugvellingum. Þeir sem sinni áætlunarakstri án þess að vera með rekstrarleyfissamning séu ekki bundnir slíkum kvöðum og geti því ákveðið að sinna aðeins akstri á álagstímum þegar mesta hagnaðarvonin sé.
48. Með vísan til framangreinds telji stefnandi því að fallast beri á kröfu hans um að samningnum verði breytt með þeim hætti sem kröfugerð kveði á um. Kröfugerð stefnanda um lækkun sé til samræmis við lækkun á gjaldskrá vegna fjarstæða frá því sem upphaflega var tilkynnt. Lækkunin hafi verið 50% fyrir bifreiðar sem taka 46 farþega eða fleiri en það er sú stærð bifreiða sem almennt sinni áætlunarakstri. Til samræmis við þetta telji stefnandi að veltugjald það sem hann greiði ætti að lækka úr 33,33% í 16,66%. Einnig sé þess krafist að lágmarksgjald samkvæmt samningnum lækki til samræmis við þetta.
49. Verði fallist á dómkröfur stefnanda varðandi breytingu á upphafstíma samnings, veltugjaldi og lágmarkspóknun sé þess krafist að stefnda verði gert að endurgreiða þóknun fyrir tímabilið 1. mars 2018 til 4. nóvember sama ár auk þess að endurgreiða ofgreidda þóknun fyrir tímabilið 5. nóvember 2018 til 1. mars 2020.
50. Taki stefndi til varna áskilji stefnendur sér rétt til að krefjast dómkvaðningar matsmanna til að staðfesta fjárhæð þess tjóns sem stefnendur telja sig hafa orðið fyrir.

### *Málsástæður stefnda*

51. Stefndi telur málsgrundvöll stefnenda í stefnu óskýran. Þannig sé óljóst hvort stefnendur telji vera mun á málsgrundvelli sín á milli hvað varði fjárkröfur þeirra eða hvort þeir telji hann fara saman að öllu leyti. Þá sé bótagrundvöllur einnig mjög óskýr, en stefndi telji að eingöngu sé hægt að skilja stefnuna þannig að byggt sé á almennum skaðabótareglum og reglum kröfuréttar um skaðabætur innan samninga. Stefnendur byggi enn fremur á því að forsendur hafi brostið fyrir rekstrarleyfissamningnum. Verði fallist á það myndi það þýða að um ógildan löggerning væri að ræða. Stefnendur krefjast engu að síður efnabóta. Ógildur löggerningur veiti ekki rétt til efnabóta. Stefndi telur málatilbúnað stefnenda vera í innbyrðis ósamræmi að þessu leyti og þeir verði að bera hallann af þessum óskýrleika.
52. Í stefnu vanti alla umfjöllun um það hvernig skilyrði fyrir greiðslu efnabóta, eða einhverra bóta, séu uppfyllt. Þannig sé ekki skýrt hver hinn meinti bótagrundvöllur stefnda sé gagnvart hvorum stefnanda, það er á hvaða skráðu eða óskráðu lagareglu sé byggt sem mæli fyrir um rétt hvors um sig til bóta úr hendi stefnda. Þá sé engin grein gerð fyrir því hvaða háttsemi stefnda hafi leitt til tjóns fyrir stefnendur og orsakasambandi þar á milli, hvort skilyrði um ólögmati og saknæmi sé fyrir hendi, hvort um brot á einhverju ákvæði í rekstrarleyfissamningi sé að ræða og þá gagnvart hvorum stefnanda eða í hverju slíkt brot sé fólgið sem leiða eigi til bótaskyldu eða vanefnda á ákvæðum sammingsins. Þá sé ekki að finna umfjöllun um að meint tjón sé sennileg afleiðing háttseminnar.
53. Stefndi bendi einnig á að málsgrundvöllur um að brostnar forsendur séu fyrir hendi og rekstrarleyfissamningurinn þar af leiðandi sé ógildur og kröfur um breytingu á samningnum fari ekki saman. Aðalkröfur stefnenda séu í ósamræmi hvað þetta varði enda til lítils að fella dóm um kröfu um breytingu á samningi sem ekki sé gildur.
54. Stefnendur vísi til ákvæða 1. mgr. 19. gr. laga um meðferð einkamála um samlagsaðild. Með heimild til samlagsaðildar sé fjallað í einu máli um tvær eða fleiri kröfur, sem allt eins mætti höfða um tvö eða fleiri mál. Niðurstaða hvað varði hvorn samlagsaðila geti því orðið mismunandi og því komi þeir fram óháðir hvor öðrum í máli. Óhjákvæmilegt sé að hvor stefnandi í þessu máli, með hliðsjón af kröfum þeirra í málinu, rökstyðji þær hvor með sínum hætti og styðji þær við málsatvik, málsástæður og lagarök sem tengist þeim. Eins og málið sé úr garði gert af hálfu stefnenda sé ógerlegt fyrir stefnda og dóminn

að leggja sjálfstætt mat á málatilbúnað hvors stefnenda óháð málatilbúnaði hins. Stefnendur verði að bera allan halla af þessari vanreifun og óskýrleika.

55. Stefnendur leggi fram gagnkvæman þjónustu- og verksamning þeirra á milli dagsettan 1. febrúar 2018 en byggt sé á því í stefnu að þrátt fyrir þennan samning beri stefnandi Hópbílar ehf., sem rekstrarleyfishafi, ábyrgð á framkvæmd samningsins og greiðslu þóknunar gagnvart stefnda. Í ljósi þessa og annarra yfirlýsinga stefnenda verði að leggja til grundvallar að óumdeilt sé í málinu að stefnandi Airport Direct ehf. sé ekki í samningssambandi við stefnda. Því sé jafnframt haldið fram í stefnu að fjárhagsleg áhætta af framkvæmd samningsins hafi flust til stefnanda Airport Direct ehf. Samt sem áður byggi stefnandinn Airport Direct ehf. á því að brostnar forsendur séu grundvöllur kröfu hans um bætur á hendur stefnda. Brostnar forsendur teljist til ógildingarástæðna í samningarétti en stefndi telji ljóst að þar sem ekki sé fyrir að fara samningssambandi á milli hans og þessa stefnanda geti sá síðarnefndi ekki átt kröfur á hendur stefnda á grundvelli brostinna forsendna.
56. Í stefnu séu engin lagarök færð fyrir því á hvaða grundvelli stefnandinn Airport Direct ehf. eigi kröfu á hendur stefnda. Augljóst sé að gera þurfi grein fyrir málsgrundvöllinum hvað þetta varðar enda verði krafa ekki byggð á samningssambandi í þessu tilviki. Það leiði af framangreindu að bótagrundvöllur kröfu stefnandans sé einnig vanreifaður enda algjörlega óljóst af stefnu hver hann sé. Tilvísun í stefnu til efndabóta vísi til bóta innan samninga en það eigi ekki við hvað varðar þennan stefnanda. Stefndi telji því algjörlega vanreifað á hvaða grundvelli stefnandinn telji sig eiga kröfu á hendur stefnda. Þar sem enginn grundvöllur sé fyrir þennan stefnanda til að beina kröfu á hendur stefnda beri að sýkna stefnda af kröfum hans með vísan til aðildarskorts, sbr. 1. mgr. 16. gr. laga um meðferð einkamála.
57. Fjallað verður um aðrar málsástæður sem byggt er á í stefnu út frá framangreindri afstöðu, að réttarsamband sé eingöngu á milli stefnanda Hópbíla ehf. og stefnda. Verði ekki fallist á framangreint eigi umfjöllunin þó einnig við að breyttu breytanda um stefnanda Airport Direct ehf.
58. Í útboðsgögnum stefnda og Ríkiskaupa komi fram að útboðið og útboðsferlið falli undir reglur um sérleyfi, sbr. 2. og 3. mgr. 12. gr. laga nr. 120/2016 um opinber innkaup. Þegar útboðið fór fram í maí 2017 hafði reglugerð nr. 950/2017 um sérleyfissamninga ekki verið sett, sbr. 3. mgr. 12. gr. laga um opinber innkaup. Stefndi byggir þó á því, eins og

hér stendur á, að reglugerðin gildi einnig um réttarsamband stefnanda og stefnda, meðal annars vegna þess að rekstrarleyfissamningurinn var undirritaður 17. apríl 2018, eftir gildistöku reglugerðarinnar.

59. Stefndi byggi á því að stefnandi Hópbílar ehf. hafi með þátttöku sinni í útboði nr. 20521 skuldbundið sig til að fara að þeim skilyrðum og skilmálum sem fram komi í útboðsgögnum stefnda. Hann hafi með þátttöku sinni í útboðinu skuldbundið sig til að leggja fram gögn í samræmi við fyrirmæli útboðsgagna og að tilboð hans yrði metið á grundvelli þeirra viðmiða og aðferða sem þar væru útlistuð. Um þetta vísi stefndi meðal annars til almennra reglna samningaréttar um skuldbindingargildi loforða. Skýrt sé tekið fram á tilboðsblaði stefnanda að hann geri tilboð sitt í samræmi við meðfylgjandi útboðsgögn og að hann hafi kynnt sér þau vandlega og sé við þá skilmála bundinn. Fyrir liggur að stefnandinn Hópbílar ehf. móttók útboðsgögn í útboðinu 22. maí 2017. og þar með var það á ábyrgð stefnandans að kynna sér þá þegar öll útboðsgögn, forsendur og skýringar. Teldi hann að einhver atriði væru óskýr eða óljóst hverjar forsendur útboðsins væru bar honum þá þegar að gera fyrirspurn á fyrirspurnartíma útboðsins, frá 22. maí 2017 til 14. júní 2017. Ekkert liggur fyrir af hálfu stefnandans um að hann hafi gert það en hann skilaði inn tilboði án nokkurra fyrirvara. Verði því að leggja til grundvallar að hann hafi engar athugasemdir haft við útboðið, skilmála þess og skilyrði og hann sé við það bundinn.
60. Stefndi mótmæli skaða- og efndabótakröfum stefnanda sem ósönnuðum og órökstuddum. Þá hafi engin grein verið gerð fyrir því að skilyrði almennu skaðabótareglunnar um ólögmæti og saknæmi séu uppfyllt né heldur sýnt fram á orsakatengsl eða að meint tjón stefnanda sé sennileg afleiðing af háttsemi stefnda.
61. Stefndi byggi á því, ef tekið yrði undir málsástæður stefnanda, að breytingar á gjaldi fyrir fjarstæði hafi komið til vegna stjórnvaldsákvörðunar Samkeppniseftirlitsins, en ekki vegna saknæmrar eða ólögmætrar háttsemi stefnda. Það fyrirkomulag hafi ekki komist endanlega á hreint fyrr en að lokinni málsmeðferð Samkeppnisstofnunar.
62. Stefnendur beri sönnunarbyrði fyrir því að þeir hafi orðið fyrir fjárhagslegu tjóni af því að stefnandinn Hópbílar ehf. hafi boðið þá veltuprósentu í útboðinu sjálfur sem hann haldi nú fram að hafi valdið honum bótaskyldu tjóni og stefndi beri ábyrgð á. Stefnendur beri einnig sönnunarbyrði fyrir því hver fjárhæð tjónsins sé. Stefnendur hafi hvorki sannað né gert líklegt að þeir hafi orðið fyrir tjóni. Þvert á móti sýni gögn málsins að

komið hafi á daginn að velta og umsvif stefnenda vegna rekstrarleyfissamningsins séu miklu umfangsmeiri en ráð hafi verið fyrir gert í útboðsgögnum.

63. Að mati stefnda dragi stefnendur að auki upp villandi mynd af þeim fjárhagslega ábata sem þeir hafi af rekstrarleyfissamningi. Stefnendur séu hljóðir um þá staðreynd í málatilbúnaði að þeir hafi líka tekjur af því að flytja farþega til Keflavíkurflugvallar en stefnendur nýti þá aðstöðu sem þeir fái afnot af á grundvelli samningsins í þessum tilgangi. Samkvæmt grein 4.3 í rekstrarleyfissamningi reiknist veltugjald aðeins af ferðum sem stefnandi fer frá flugstöðinni. Í grein 4.3 segir orðrätt: *Rekstrarleyfishafi skal greiða veltugjald sem nemur 33,33% af heildartekjum allra ferða frá Keflavíkurflugvelli að endastöð*. Ekkert veltugjald reiknist á hinn bóginn af ferðum til flugstöðvarinnar sem eigi sér annan upphafsstað, svo sem við hótél á höfuðborgarsvæðinu. Skorað sé á Hópbíla ehf. með vísan til 2. mgr. 67. gr. laga um meðferð einkamála að leggja fram upplýsingar og gögn um tekjur af sölu þeirra farmiða.
64. Af framangreindum sökum beri engu að síður að sýkna stefnda af aðal-, vara- og þrautavarakröfu stefnanda þótt dómurinn komist að þeirri niðurstöðu að stefndi hafi bakað sér skaðabótaskyldu eða honum beri að greiða stefnanda efnabætur. Stefnendur hafi enda hvorki sýnt fram á að þeir hafi orðið fyrir tjóni né hvert tjón þeirra sé, né gert það líklegt að þeir hafi orðið fyrir tjóni.
65. Þá byggir stefndi á því að verði talið að stefndi beri bótaábyrgð gagnvart stefnendum hefði tjónþola borið, á grundvelli almennra reglna skaðabótaréttar, að leitast við eftir fremsta megni að takmarka tjón sitt. Samkvæmt 5. gr. rekstrarleyfissamningsins hafi upphaf samningstímans verið 1. mars 2018 og samningstíminn verið til fimm ára frá þeim degi. Samningurinn sé uppsegjanlegur af beggja hálfu með sex mánaða fyrirvara, í fyrsta lagi tólf mánuðum eftir að þjónustutími samningsins hefst. Þannig hefði stefnandi Hópbílar ehf. getað takmarkað tjón sitt og stefnandans Airport Direct ehf. og sagt rekstrarleyfissamningnum upp áður en hann höfðaði málið 2. mars 2019, en miðað við málatilbúnað stefnanda hafi hið meinta tjón af rekstrarleyfissamningnum þá þegar átt að vera komið fram.
66. Stefndi mótmæli því að hann hafi með einhverjum hætti vanefnt skyldur sínar gagnvart stefnanda Hópbílum ehf., og hvað þá stefnanda Airport Direct ehf., sem veiti þeim rétt til efnabóta. Stefndi telji að skilyrði til efnabóta séu ekki uppfyllt í málinu. Stefndi hafi hvorki vanefnt né brotið gegn ákvæðum rekstrarleyfissamningsins. Stefnendur hafi ekki

bent á nein atvik eða aðstæður sem leiði til þeirrar niðurstöðu. Það hvíli á stefnendum að sanna að skilyrði þess að krefjast efndabóta séu uppfyllt, að fyrir hendi sé vanefnd á efni samningsins, en engin tilraun sé gerð til þess í stefnu.

67. Stefndi bendi á að stefnandi hafi skrifað undir samninginn 17. apríl 2018, en Allrahanda GL ehf. hafi kvartað til Samkeppniseftirlitsins með bréfi 10. janúar 2018 og stefnandi hafi meðal annars tekið þátt í þeirri málsmeðferð, sbr. bréf stefnanda 14. febrúar 2018 til Samkeppniseftirlitsins. Engu að síður skrifaði stefnandi undir rekstrarleyfissamninginn 17. apríl 2018. Með því sé ljóst að stefnandi hafi talið framangreind atvik ekki skipta máli fyrir samninginn og efni hans, hvorki gjaldið sem kynnt var 1. desember 2017 og Samkeppniseftirlitið hafði þá gagnrýnt né annað lægra gjald. Fráleitt sé að stefnandi telji nú að sömu atvik og aðstæður eigi að leiða til þess að hann eigi skaðabótakröfu á grundvelli samnings sem hann sjálfur hafi ákveðið að skuldbinda sig við. Verði með vísan til þess að hafna þessari kröfu stefnanda með öllu. Því sé alfarið mótmælt að stefnandi hafi greitt of hátt gjald fyrir þá aðstöðu sem hann hefur afnot af á grundvelli samningsins. Stefndi bendi á að veltugjaldið sem stefnandi greiði sé byggt á prósentu sem hann hafi sjálfur boðið við útboðið. Það boð hafi stefnandi gert á grundvelli útboðsgagna sem hann þekkti eða mátti þekkja og kynnti sér eða bar að kynna sér við tilboðsgerð.
68. Dómkröfur í stefnu séu byggðar á minnisblaði Aktrar Consult slf. Stefndi mótmælir sönnunargildi minnisblaðsins enda sé um keypta álitgerð að ræða sem aflað hafi verið einhliða af stefnendum. Þegar af þeirri ástæðu verði kröfur stefnanda ekki byggðar á því. Stefndi bendi enn fremur á að minnisblaðið sé haldið verulegum annmörkum sem sjálfstætt leiði til þess að kröfur stefnanda verði ekki byggðar á því. Í minnisblaðinu sé ítarleg umfjöllun um mat á því hvort forsendur hafi brostið. Mat á forsendum sé lagalegt atriði sem sé á forræði dómara að skera úr um. Þannig verði dómkvaddir matsmenn ekki beðnir um álit á atriðum sem krefjast lagaþekkingar, sbr. 2. mgr. 60. gr. laga um meðferð einkamála. Enn síður verði álit eða minnisblað sem aflað er einhliða látið ráða niðurstöðu um slík atriði.
69. Stefndi hafni því að forsendur fyrir rekstrarleyfissamningnum hafi brostið. Í kafla minnisblaðsins sem lúti að mati á tjóni séu ýmsar forsendur lagðar til grundvallar sem stefndi telji ekki standast eða að séu beinlínis rangar. Þannig fáist ekki séð að rétt sé að miða við meðaltekjur stefnandans Airport Direct ehf. fyrir hvern farþega enda séu engin

rök færð fyrir þeirri nálgun. Stefndi geti ekki borið áhættuna af því hvernig rekstur stefnenda hefur gengið. Vísar stefndi meðal annars í þessu sambandi til 5. töluliðar 2. mgr. 5. gr. reglugerðar nr. 950/2017 þar sem fjallað sé um gerð sérleyfissamnings um verk eða þjónustu. Segi þar meðal annars að slíkir samningar skuli fela í sér yfirfærslu til sérleyfishafans á rekstraráhættu við að hagnýta þessi verk eða þjónustu. Rekstraráhætta nái til eftirspurnaráhættu eða framboðsáhættu eða hvors tveggja og teljist sérleyfishafinn bera rekstraráhættu þegar ekki sé tryggt, við venjulegar rekstraraðstæður, að hann endurheimti fjárfestingar eða kostnað sem stofnað hafi verið til við starfrækslu verka eða þjónustu sem sérleyfið snúist um.

70. Skilja verði tilvísanir stefnenda til ákvarðana og bréfaskrifta Samkeppniseftirlitsins vegna rannsóknar á gjaldtöku á fjarstæðum svo að þeir telji gjaldið of lágt og að það sé ástæða hins meinta tjóns þeirra. Skýrlega kemur á hinn bóginn fram af hálfu Samkeppniseftirlitsins að það taldi gjaldtöku á fjarstæðunum of háa, þvert á það sem stefnendur virðast halda fram. Þá bendi stefndi á í þessu samhengi að afnot af fjarstæðum hafi verið gjaldfrjáls árum saman og hópbifreiðafyrirtæki notað þau endurgjaldslaust.
71. Stefnandinn Hópbílar ehf. geri þá aðalkröfu að prósentu veltugjalds, sem hann bauð sjálfur í útboðinu, verði breytt og það lækkað úr 33,3% í 16,66%. Þá krefjist stefnandinn breytingar á ákvæði samningsins er varði útreikning á lágmarksgreiðslu um sömu prósentutölu og að ákvæði 5. gr. rekstrarleyfissamningsins um þann samningstíma sem stefnandi samdi um verði vikið til hliðar auk þess sem hann krefst endurgreiðslu veltugjalds að hluta. Málsástæður sínar styðji stefnandinn við 36. gr. laga um samningsgerð, umboð og ógilda löggerninga. Lítið sem ekkert sé fjallað um útboðið eða undanfara þess, hvernig það fór fram, hvernig þátttöku og athöfnum stefnanda Hópbíla ehf. hafi verið háttað í útboðinu, hver atvik hafi verið við samningsgerðina eða á annan hátt fjallað um þau atriði sem óhjákvæmilega hefðu þurft að liggja til grundvallar málsástæðum og kröfugerð stefnanda. Til þess að samningur fari í bága við reglu 36. gr. laganna þarf að vera ósanngjarnt eða andstætt góðri viðskiptavenju að bera hann fyrir sig. Stefndi byggir á því að ákvæði 36. gr. sé þröngt afmörkuð undantekning frá þeirri grundvallarreglu samningaréttar að samningar sem aðilar geri sín á milli séu bindandi að lögum og verði ekki ógiltir, þeim breytt eða ákvæðum þeirra vikið til hliðar nema í algerum undantekningartilvikum. Um það vitni dómaframkvæmd. Engin slík atriði eða

atvik séu fyrir hendi í þessu máli né heldur aðstæður sem leiði til þess að til álita komi fyrir dóminn að beita 36. gr.

72. Stefnandi virðist byggja á því að stefndi, sem eigandi og umráðandi flugstöðvarinnar, hafi notað meinta yfirburðastöðu sína til að setja útboðinu og rekstrarleyfissamningi skilmála eða skilyrði sem telja megi ósanngjörn eða andstæð góðri viðskiptavenju í skilningi 36. gr. samningalaga. Að mati stefnda sé með öllu óútskýrt í stefnu og vanreifað í hverju hin meinta yfirburðastaða stefnda birtist og með hvaða hætti stefndi eigi að hafa beitt henni gegn stefnanda. Hlutverk og staða stefnda sem eiganda og umráðaaðila Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar sé ákvörðuð í lögum, sbr. 4. gr. laga um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl. Stefndi byggji á því að hafið sé yfir allan vafa að ákvæði 4. gr. nái til aðkomu- og umferðarsvæða til og frá flugstöðinni, uppbyggingar bílastæða, bílastæðahúsa og annarra umferðarmannvirkja. Í því felist réttur hans til þess að ráða tilhögun og aðstöðu fyrir farþegaflutninga til og frá flugstöðinni. Eitt af mikilvægari verkefnum stefnda sé að tryggja farþegum sem um flugstöðina fara greiðar samgöngur til og frá flugstöðinni. Stefndi byggji á því að hann eigi í skjóli eignarréttar fullan rétt á að ráða afnotum af fasteign í hans eigu, þar á meðal að ákveða hvernig skipulagi á notkun bílastæða við fasteignina sé háttáð. Í samræmi við framangreint hafi verið ákveðið að bjóða út aðstöðu til farþegaflutninga í formi rekstrarleyfis fyrir aðstöðu í og við flugstöðina. Útboð nr. 20521 hafi haft það markmið að gera sem flestum kleift að taka þátt og bjóða á jafnræðisgrundvelli eftir hlutlægum og gagnsægjum skilmálum og skilyrðum. Þátttakendum hafi verið gerð skýr grein fyrir því að hæfi þeirra og síðar boð í rekstur yrðu metin á þeim grunni sem lýst var í útboðsgögnum. Undir þessa skilmála hafi stefnandi gengist.

73. Af hálfu stefnenda sé á engan hátt reifað hvernig skipulag og framkvæmd útboðsins, sem studdist við lög og reglur eða athafnir stefnda, hafi falið það í sér að stefndi hafi gengið gegn ákvæði 36. gr. samningalaga. Þá sé engin tilraun gerð til að skýra hvað í skilmálum eða skilyrðum útboðsins beri merki þess að stefndi hafi notfært sér hina meintu yfirburðastöðu. Mátalíbúnaður stefnanda Hópbíla ehf. verði ekki skilinn öðruvísi en svo að hann byggist á því að útboðsskilmálar stefnda og framsetning þeirra, það er skilmáli um að boðin sé prósentá sem greidd verði af raunveltu farþegagjalds frá flugstöðinni, árlegt lágmarksgjald og samningstími, brjóti gegn 36. gr. laga um samningsgerð, umboð

og ógilda löggerninga. Þessu mótmæli stefndi harðlega og bendi á að stefnandi hafi tekið þátt í útboðinu af fúsum og frjálsum vilja og gert þar tilboð á eigin ábyrgð og áhættu.

74. Stefndi byggir á því að stefnandi hafi reynslu og þekkingu á sviði farþegaflutninga. Fram komi af hálfu stefnanda Hópbíla ehf. að hann sé rótgróið fyrirtæki um rekstur hópþifreiða sem hafi hafið starfsemi á árinu 1985 og lögð séu fram skjöl frá stefnanda þar sem fram komi að hann hafi yfirgripsmikla þekkingu og reynslu á þessu sviði. Bjóðandi þurfti meðal annars að sýna fram á að hann hefði staðið að rekstri að minnsta kosti 20 hópþifreiða á síðastliðnum fimm árum og að stjórnandi eða lykilstarfsmaður hefði að minnsta kosti fimm ára reynslu af sambærilegri þjónustu. Stefndi hafi þannig haft alla nauðsynlega þekkingu og getu til að meta forsendur útboðsins og áhættu sem gæti falist í því að bjóða í rekstrarleyfið. Stefndi vísi meðal annars í þessu sambandi til 5. tölulíðar 2. mgr. 5. gr. reglugerðar nr. 950/2017 þar sem fjallað er um gerð sérleyfissamnings um verk eða þjónustu.
75. Stefndi byggir einnig á því að engin atriði eða atvik, aðstæður eða forsendur sem ekki lágu þegar fyrir þegar útboð nr. 20521 fór fram hafi komið fram. Þá beri að hafa í huga að þótt tilboði stefnanda Hópbíla ehf. hafi verið tekið 2. ágúst 2017 í kjölfar útboðsins hafi endanlegur rekstrarleyfissamningur milli stefnanda og stefnda ekki verið undirritaður fyrr en 17. apríl 2018. Á tímabilinu ágúst 2017 og fram til loka mars 2018 hafi stefnandi og stefndi rætt ítarlega efni draga rekstrarleyfissamnings. Þetta megi ráða af fundargerðum aðila sem séu fylgiskjöl með rekstrarleyfissamningi. Þannig hafi öll atriði, atvik og aðstæður sem stefnandi vísi til í stefnu þegar verið komin fram þegar stefnandi Hópbílar ehf. undirritaði samninginn. Verði ekki séð að þau hafi breytt neinu fyrir stefnanda enda skrifaði hann undir samninginn 17. apríl 2018 án nokkurra athugasemda. Þá hafi hvorki efni samningsins breyst né hafi neinar af þeim forsendum sem hafi legið til grundvallar honum breyst eftir gerð hans.
76. Í útboðsgögnum sé eðli gjaldtöku fyrir rekstrarleyfissamninginn ítarlega útlistað og þess getið að bjóðandi skuli tilgreina það hlutfall af tekjum sem hann hyggist greiða stefnda sem þóknun fyrir aðstöðuna. Tekjur í þessu sambandi séu heildarverðmæti allra seldra ferða bjóðanda frá Keflavíkurflugvelli. Í útboðsgögnunum áætlaði stefndi að tekjur fyrsta rekstrarárs rekstrarleyfishafa, árið 2018, yrðu 500.000.000 króna. Sú áætlun hafi grundvallast á raungögnum um sölu farmiða frá Hópþifreiðum Kynnisferða ehf. og Allrahanda GL ehf. sem stunduðu farþegaflutninga frá flugstöðinni árið 2016. Velta

beggja þessara fyrirtækja það ár hafi verið rétt um 1.500.000.000 króna. Þá hafi í útboðsgögnunum verið ítarlegar upplýsingar um farþega fjölda til að auðvelda þátttakendum að áætla rekstrartekjur og þar með mögulegan kostnað og gjöld sem bjóðandi þyrfti að standa undir með hliðsjón af þeim kvöðum og skyldum sem bjóðendur þyrftu að uppfylla á gildistíma rekstrarleyfissamningsins. Við tilboðsgerðina hafi stefnandinn Hópbílar ehf., eins og aðrir bjóðendur, haft í höndunum heildartölu farþega sem nýttu sér þjónustu rekstrarleyfishafa árið 2016.

77. Í útboðinu hafi stefnandi boðið 33,33% af heildarverðmæti allra seldra ferða frá Keflavíkurflugvelli að endastöð. Leggja verði til grundvallar að stefnandi hafi þekkt eða mátt þekkja í smáatriðum tekjur og kostnað við farþegaflutninga til og frá flugstöðinni. Honum hafi verið eða mátt vera ljóst eftir kynningarfund 22. mars 2017 sem hann sótti að gert hafi verið ráð fyrir 22% fjölgun komu- og brottfararfarþega árið 2017, 8% frá fyrra ári fyrir árið 2018 og 8% fjölgun 2019. Í raun hafi fjölgun farþega árið 2018 verið miklu meiri og tekjur stefnanda einnig mun hærri. Athygli veki að í stefnu sé fullyrt að tjón stefnanda felist bæði í því að missa af viðskiptum og því að tekjur af hverjum seldum miða hafi verið lægri en búast hefði mátt við við tilboðsgerðina. Engin grein sé þó gerð fyrir því af hverju tekjur af hverjum seldum miða hafi verið lægri en búast hefði mátt við og staðhæfing stefnanda sé með öllu ósönnuð og ekki studd neinum sönnunargögnum.
78. Málalíbúnaður stefnanda virðist ganga út frá því að einhvers konar tengsl séu milli gjalda sem greidd eru fyrir afnot fjarstæða og afnot nærstæða. Af þessum meintu tengslum leiði að mati stefnanda að ef gjald á fjarstæðum breytist bresti forsendur fyrir gjaldi fyrir afnot af nærstæðum. Stefndi mótmæli framangreindu en stefnendur leggi engar sannanir fram til stuðnings þessari málsástæðu.
79. Stefndi byggir á því að ekkert í fyrirspurnum þátttakenda í útboðinu og svörum stefnda við þeim hafi gefið stefnanda tilefni til að leggja til grundvallar tilboði sínu að bæði yrðu innheimt gjöld af nærstæðum og fjarstæðum. Hvergi í útboðslýsingu eða skilmálum útboðsins, í aðstöðu- og þjónustulýsingu útboðs eða í kafla um fjárhagslegt tilboð sé minnst á fjarstæðin við flugstöðina eða fjallað um þau sem forsendu eða hluta af útboðinu sem bjóðendur eigi að taka tillit til við tilboðsgerð. Þá sé hvergi að finna forsendu eða yfirlýsingu þess efnis að gjaldtaka af fjarstæðum tengist þeirri aðstöðu sem útboðið fjalli um. Hvergi sé minnst á fjarstæðin í tölfræðigögnum, dæmum um útreikninga eða öðrum leiðbeiningum til bjóðenda um útboðið. Stefndandinn Hópbílar ehf., sem þátttakandi í

útboðinu, hafi einvörðungu getað byggt tilboð sitt á því sem fram hafi komið í útboðsgögnum. Í svari við spurningu nr. 7 sé eingöngu vísað til þeirrar aðstöðu sem lýst sé í útboðsgögnum og aðgangs væntanlegs rekstrarleyfishafa að þeirri aðstöðu. Hún hafi falist í aðgangi rekstraraðila sem sinna áætlunarakstri milli flugstöðvar og höfuðborgarsvæðis að stæðum fyrir hópferðabíla við flugstöðvarbygginguna ásamt aðstöðu til miðasölu innanhúss. Annað hafi ekki falist í rekstrarleyfi því sem stefnandi bauð í og engin atvik máls eða önnur gögn hafi gefið honum tilefni til að ætla að annað og meira fælist í útboðinu og þeim sérleyfissamningi sem útboðið hefði að geyma. Í útboðsgögnum eða lýsingu á sérleyfi sé hvergi að finna neina tengingu eða forsendur fyrir tilhögun eða gjaldtöku á fjarstæðum og í lýsingu á efni útboðsins felist ekki einkaréttur til aksturs eða sérstök vernd gegn samkeppni í farþegaflutningum til og frá flugstöðinni.

80. Stefndi bendi á að fjarstæðin hafi verið gjaldfrjáls á þeim tíma sem útboðið fór fram og höfðu alltaf verið það. Málalíbúnaður stefnanda verði ekki skilinn öðruvísi en svo að hann haldi því fram að lítil verðmæti séu í rekstrarleyfissamningnum ef verðlagning á fjarstæðum er lægri. Þar sem þau stæði hafi verið gjaldfrjáls á þeim tíma sem útboðið fór fram myndi sú fullyrðing stefnanda þýða að samningar við þáverandi rekstrarleyfishafa, á tímabilinu 2011–2016, hefðu að sama skapi ekki verið verðmætir. Það sé alfarið rangt, eins og sjáist til dæmis á upplýsingum um farþega fjölda og tekjur hjá þeim rekstrarleyfishöfum sem hafi verið með sérleyfið þar til útboðið fór fram.
81. Þegar útboðið hafi farið fram hafði engin ákvörðun verið tekin um tilhögun gjaldtöku fyrir fjarstæði, hvert slíkt gjald yrði eða hvenær gjaldtaka á þeim stæðum myndi hefjast. Þetta komi skýrt fram í svörum stefnda nr. 7, 11 og 48 í útboðsgögnum. Gjaldtaka af fjarstæðum og forsendur hennar hafi ekki verið kynntar fyrr en tæpum sex mánuðum eftir að stefnandi gerði tilboð sitt. Stefndi hafni því að stefnandinn Hópbílar ehf. geti gefið sér að atvik sem voru óþekkt við tilboðsgerðina geti verið forsenda fyrir þeirri tilboðsgerð eða leitt til forsendubrests síðar. Stefndi bendi einnig á að við tilboðsgerð hafi legið fyrir að ekki yrðu lagðar hömlur við farþegaflutningum frá fjarstæðum.
82. Stefndi bendir á að ekkert í útboðsgögnum hafi gefið stefnandanum Hópbílum ehf. tilefni til að ætla að gjaldtaka fyrir fjarstæði væri tengd því gjaldi sem rekstrarleyfishafar myndu greiða á grundvelli rekstrarleyfissamnings samkvæmt útboði. Í svari við spurningu nr. 7 komi fram að forsendur gjaldtöku af nærstæðum og fjarstæðum séu gerólíkar. Segi þar

að fyrirkomulagið verði með sambærilegum hætti og á skammtímastæðum en verðlagningin önnur. Gjaldtaka skammtímastæða miðist við tímalengd og sé ólík þeirri sem fólst í útboðinu, tilboði í formi prósentu sem greidd yrði af raunveltu bjóðanda út samningstímabilið. Stefndi bendi á að aðstaðan á nærstæðum og fjarstæðum sé gerólík. Ljóst sé af framangreindum gögnum að stefnandinn Hópbílar ehf. vissi eða mátti vita að hann gæti hvorki lagt til grundvallar hvernig endanleg útfærsla gjaldtöku á fjarstæðum yrði, hvert gjaldið yrði eða hvenær það yrði innheimt. Stefnandinn hafi ekki heldur getað gefið sér að tilhögun fjarstæða við flugstöðina yrði óbreytt á gildistíma rekstrarleyfissamningsins. Stefndi bendi á að hann hafi heimild til að breyta verðskrá á bílastæðum við Keflavíkurflugvöll hvenær sem er, þar á meðal fyrir fjarstæði. Þá byggi stefndi á því að það samræmist ekki samkeppnislögum, góðum viðskiptaháttum og góðu siðferði að haga verðlagningu á fjarstæðum eftir því hvaða bjóðendur yrðu hlutskarpastir í útboðinu eða þannig að hamlaði samkeppni.

83. Stefnanda Hópbílum ehf. sem og öllum þátttakendum í útboðinu og bjóðendum hafi verið ljóst eða mátt vera ljóst við útboðið að farþegaflutningar með hópferðabifreiðum myndu verða til staðar og halda áfram frá fjarstæðum eftir gerð rekstrarsamnings í kjölfar útboðsins. Bjóðendur hafi þurft að taka tillit til þessa þegar metnir voru kostir og gallar þess að taka þátt í útboðinu. Þessu til stuðnings bendi stefndi á yfirlýsingu stjórnarformanns Allrahanda GL ehf. sem bókuð var eftir honum á opnunarfundi útboðs fyrir nærstæðin 18. júlí 2017, en þar hafi hann lýst því yfir að ef félagið fengi ekki aðstöðu á nærstæðum í útboðinu myndi það halda áfram að þjónusta viðskiptavinum í ferðum til og frá flugvælinum af fjarstæðum. Engu að síður skrifaði stefnandi Hópbílar ehf. undir rekstrarleigusamninginn níu mánuðum síðar.

84. Með vísan til alls framangreinds byggi stefndi á því að engin rök standi til þess að víkja eigi samningi aðila til hliðar, í heild eða að hluta, með vísan til 36. gr. laga um samningsgerð, umboð og ógilda löggæringa. Kröfu um 50% lækkun á veltugjaldi byggi stefnandi Hópbílar ehf. á samanburði við þá lækkun sem orðið hafi á gjaldi fyrir hópferðabifreiðar á fjarstæðum í tengslum við málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins. Hér að framan hafi verið færð rök fyrir því að engin slík tengsl séu milli gjaldtöku á fjarstæðum og nærstæðum að krafa stefnanda um breytingu á umræddum samningi geti náð fram að ganga.

85. Við mat á kröfu stefnanda skipti höfuðmáli að hann hafði allar upplýsingar sem honum voru nauðsynlegar til að gera tilboð í útboðinu. Fyrir liggja að stefnandinn Hópbílar ehf. sé rótgróið fyrirtæki á sviði reksturs hópþifreiða með áratuga reynslu. Þá verði ekki fram hjá því horft að stefnandi ræddi ítarlega á tímabilinu 5. september 2017 fram í apríl 2018 efni og gerð þess rekstrarleyfissamnings sem undirritaður var 17. apríl 2018. Á því tímabili hafi öll þau atvik sem máli skipta við úrlausn á málsástæðum sem stefnandi byggja á komið fram eða mátt vera honum ljós. Engu að síður hafi stefnandi skrifað undir rekstrarleyfissamninginn og hann sé bundinn að lögum við efni hans. Í ljósi framanritaðs verði ekki litið svo á að efni samningsins sé ósanngjarnt eða andstætt góðri viðskiptavenju í skilningi 36. gr. laga um samningsgerð, umboð og ógilda löggerninga. Verði af þeim sökum að hafna kröfum stefnanda alfarið.
86. Að sama skapi hafni stefndi alfarið kröfu stefnanda Hópbíla ehf. um að upphafstíma rekstrarleyfissamningsins verði breytt með vísan til þeirra málsástæðna og lagaraka sem að framan eru rakin. Í stefnu sé ekkert fjallað um þessa kröfu stefnanda og því sé enginn rökstuðningur færður fram fyrir henni. Vísar stefndi því til fyrri umfjöllunar, röksemda og málsástæðna hvað þetta varðar að breyttu breytanda.
87. Stefndi mótmæli endurgreiðslukröfu stefnanda alfarið með sömu málsástæðum og lagarökum og að framan eru rakin að breyttu breytanda. Forsenda þess að tekið yrði undir kröfu stefnanda hvað þetta varðar sé að til álita kæmi að beita ákvæði 36. gr. laga um samningsgerð, umboð og ógilda löggerninga en ekki séu lagaskilyrði fyrir þessum kröfum stefnanda.
88. Stefndi byggja á því að í gildi sé milli aðila rekstrarleyfissamningur sem veiti stefnda rétt til efnda samkvæmt aðalefni hans (efndir in natura). Stefndi hafi að fullu efnt samningsskuldbindingar sínar samkvæmt ákvæðum samningsins og krefji stefnanda um gjald í samræmi við ákvæði og efni samningsins. Fjárhæð veltugjalds sem stefnandi krefjist endurgreiðslu á sé í samræmi við ákvæði 4. gr. samningsins. Um framangreint vísi stefndi til almennra reglna samningaréttar og meginreglna kröfuréttar um skuldbindingargildi loforða og samninga.
89. Fari svo að dómurinn fallist á einhverjar kröfur stefnda sem fela í sér greiðsluskyldu sé kröfum stefnanda um dráttarvexti mótmælt og þess krafist að stefnda verði í fyrsta lagi gert skylt að greiða þá frá dómsuppsögu.

### *Niðurstaða*

90. Stefnendur reisa bótakröfur sínar á hendur stefnda á ólíkum grunni enda réttarstaða þeirra gagnvart stefnda og gagnvart atvikum máls hvor með sínum hætti. Stefnandinn Hópbílar ehf. á í samningssambandi við stefnda á grundvelli rekstrarleyfissamnings um aðstöðu hópferðabifreiða í og við flugstöð Leifs Eiríkssonar, upphaflega frá 17. apríl 2018. Stefnandinn Airport Direct ehf. er ekki í samningssambandi við stefnda en á aðild að efndum fyrrgreinds samnings af hálfu stefnandans Hópbíla ehf. sem undirverktaki í samræmi við samning milli stefnenda á grundvelli gagnkvæms þjónustu- og verksamnings frá 1. febrúar 2018. Stefnda var tilkynnt um þá verktöku 4. maí sama ár en aðilar leggja það til grundvallar að sú tilkynning hafi verið í samræmi við 11. gr. rekstrarleyfissamningsins. Stefndi hefur lagt það til grundvallar í máli þessu sem og í málaferlum Allrahanda GL ehf. gegn stefnda, en um þetta réttarsamband er fjallað í dómi Landsréttar í máli nr. 104/2021 frá 4. mars 2022. Sá dómur hefur fullt sönnunargildi um þau málsatvik sem í honum greinir þar til hið gagnstæða er sannað, sbr. 4. mgr. 116. gr. laga um meðferð einkamála. Í dóminum er því slegið föstu með vísan til orða í 11. gr. rekstrarleyfissamningsins að skyldur rekstrarleyfishafa hafi ekki breyst þrátt fyrir slíkt samþykki og að stefnandinn Hópbílar ehf. beri því ábyrgð á efndum samningsins gagnvart stefnda. Því hefur verið lýst afdráttarlaust yfir af hálfu stefnandans Airport Direct ehf. í því máli sem hér er til úrlausnar að kröfur hans á hendur stefnda byggist á sakarreglu skaðabótaréttar utan samninga þar sem starfsmenn stefnda hafi valdið stefnandanum saknæmu tjóni við framkvæmd rekstrarleyfissamningsins. Aðild stefnandans í þessu tilliti er byggð á vísun til fyrrnefnds gagnkvæms þjónustu- og verktakasamnings milli stefnendanna.
91. Stefndi hreyfði því í málatilbúnaði sínum að áhorfsmál væri hvort málsókn stefnenda stæðist gagnvart 19. gr. laga um meðferð einkamála um samlagsaðild. Ekki verður fallist á málatilbúnað stefnda í þessu tilliti. Horfa ber til þess að báðir stefnendur byggja á grundvelli þess atviks að ritað var undir margnefndan rekstrarleyfissamning frá 17. apríl 2018 sem hafi falið í sér skuldbindingar gagnvart þeim sem stefndi hafi vanefnt. Álykta má að það hafi gilt um stefnandann Hópbíla ehf. frá þeim degi að ritað var undir samninginn og frá 4. maí 2018 gagnvart stefnandanum Airport Direct ehf., er stefndi móttók tilkynningu um að sá stefnandi myndi koma að efndum samningsins sem undirverktaki Hópbíla ehf. Dómkröfur þeirra eiga þannig að mati dómsins rætur að rekja

til sama atviks eða löggernings í skilningi 19. gr. þannig að ekki eru forsendur til að vísa málinu frá dómi án kröfu á þessari forsendu.

92. Sé fyrst vikið að dómkröfum stefnandans Airport Direct ehf. byggjast þær allar á skaðabótaábyrgð stefnda vegna saknæmrar háttsemi starfsmanna stefnda og standa því allar og falla með því hvort tekst að sanna slíka sök. Afar takmörkuð umfjöllun er í stefnu málsins um það í hverju saknæm háttsemi starfsmannanna á að felast en í málflutningi var áréttað að sökin fælist í því að ekki hefði verið staðið við yfirlýsingar við útboð um svo háa gjaldtöku af fjarstæðum að tryggði hagsmuni stefnenda af nýtingu á nærstæðum og með því koma í veg fyrir óeðlilega samkeppni af hálfu Allrahanda GL ehf. Þá hafi stefndi einnig látið undir höfuð leggjast að innheimta gjald af fjarstæðunum á öllu því tímabili sem dómkröfur stefnandans taka til, eða frá 1. mars 2018 til 29. febrúar 2020 heldur hafi það einvörðungu verið gert á hluta tímabilsins.
93. Með hliðsjón af réttarstöðu þessa stefnanda, að eiga aðild að málinu sem undirverktaki meðstefnanda Hópbíla ehf., er það vafa undirorpið að stefnandinn geti byggt skaðabótarétt á yfirlýsingum sem stefndi gaf í útboðsferli sem stefnandinn átti ekki aðild að. Í annan stað verður ekki séð að starfsmenn stefnda hafi haft í frammi saknæma háttsemi í þessu tilliti. Fyrir liggur að upplýst var við útboðsferlið að til staði að taka upp gjaldtöku af fjarstæðum sem höfðu fram að því verið gjaldfrjáls og eins liggur fyrir að stefndi tilkynnti um gjaldtöku af fjarstæðum í desember 2017 sem átti að taka gildi 1. mars 2018. Meðal þeirra gjalda sem stefndi hugðist leggja á var gjald að fjárhæð 19.900 krónur af stærstu hópferðabifreiðunum. Stefnendur hafa byggt á því að það gjald hefði nægt til að tryggja eðlilega samkeppni að þeirra mati milli þeirra sem nýttu fjarstæðin og þeirra sem nýttu nærstæðin til áætlunarferða frá flugvellingum til höfuðborgarsvæðisins. Það var á hinn bóginn ekki vegna saknæmrar háttsemi starfsmanna stefnda að gjaldið tók ekki gildi, heldur hóf Samkeppniseftirlitið athugun á því í ársbyrjun 2018 í tilefni af kvörtun Allrahanda GL ehf. hvort gjaldtakan stríddi gegn samkeppnislögum og bannaði síðan með bráðabirgðaákvörðun alla gjaldtöku af rútustæðum á fjarstæðunum 17. júlí 2018 með vísan til a- og c-liða 2. mgr. 11. gr. samkeppnislaga. Fram kom við málflutning af hálfu stefnda, sem sætti ekki andmælum af hálfu stefnenda, að fram hefði komið af hálfu Samkeppniseftirlitsins að til hefði staðið að sekta stefnda af þessum sökum. Það var svo 2. nóvember 2018 sem stefndi setti nýja og mun lægri gjaldskrá að höfðu samráði við Samkeppniseftirlitið. Málarekstri fyrir Samkeppniseftirlitinu lauk ekki fyrr en 22. júlí

2020 er eftirlitið gaf út endanlegt álit sem fólst í því að aðhafast ekki frekar í tilefni af kvörtun Allrahanda GL ehf. Eftirlitið beindi á hinn bóginn til stefnda við sama tækifæri tilmælum í fimm liðum um tilhögun gjaldtöku af hópferðabifreiðum. Fern tilmælanna lutu að framkvæmdinni til framtíðar en ein tilmælin horfðu til fortíðar. Með síðastnefndu tilmælunum var því beint til stefnda að grípa ekki til afturvirktrar gjaldtöku á fjarstæðum vegna tímabila sem liðin voru áður en Samkeppniseftirlitið birti ákvörðun sína. Þótt þessu hafi verið beint til stefnda sem tilmælum var tekið af skarið í ákvörðuninni um að slík gjaldtaka gæti kallað á sjálfstæða rannsókn eftirlitsins á því hvort slík háttsemi fæli í sér brot á samkeppnislögum. Af umfjöllun eftirlitsins má ráða að lítill vafi hafi leikið á því að eftirlitið teldi að um slíkt brot yrði að ræða ef á reyndi.

94. Með hliðsjón af framanrituðu, þar sem stefndi hafði fullan hug á gjaldtöku sem stefnendur telja að hefði verið fullnægjandi en var bönnuð sú gjaldtaka með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins, verður því hafnað að stefndi hafi skapað sér skaðabótaskyldu utan samninga með sagnæmum og ólögumætum hætti gagnvart stefnandanum Airport Direct ehf. Um það ber stefnandinn sönnunaryrðina eins og endranær, sbr. til dæmis dóm Landsréttar í máli nr. 686/2021 frá 24. mars 2023.
95. Því skal jafnframt haldið til haga að dómkröfur stefnandans Airport Direct ehf. styðjast í öllum tilvikum við útreikninga sem fram koma í minnisblaði ráðgjafarfyrtækis sem stefnandi fékk til þess að reikna út ætlað tjón. Þegar horft er til málsatvika verður ekki séð að þær forsendur sem liggja þeim útreikningum til grundvallar eigi við rök að styðjast, einkum hvað aðal- og varakröfu snertir. Úrslitum ræður þó í þessu tilliti að stefndi hefur mótmælt sönnunargildi þessa minnisblaðs frá öndverðu þar sem þess var aflað einhliða án samráðs eða vitneskju stefnda. Því verður ekki byggt á því til sönnunar um tjón stefnandans.
96. Vegna mótmæla stefnda og í samræmi við áskilnað í stefnu málsins óskuðu stefnendur eftir mati dómkvadds matsmanns sem hefur verið lagt fram í málinu. Niðurstöður í þeirri matsgerð eru í verulegum atriðum ólíkar þeim sem í minnisblaðinu getur að líta og að hluta til byggðar á öðrum forsendum. Þrátt fyrir það hafa stefnendur ekki breytt dómkröfum sínum eða aflað frekari gagna þeim til stuðnings. Þar sem dómkröfur stefnandans eiga sér þannig ekki stoð í gögnum málsins er með öllu ósannað að hann hafi orðið fyrir fjártjóni.

97. Þar sem því hefur verið slegið föstu samkvæmt framansögðu að skaðabótaskylda stefnda gagnvart Airport Direct ehf. sé ósönnuð og ekkert sannað tjón liggja fyrir verður stefndi sýknaður af öllum kröfum þess stefnanda.
98. Þegar horft er til réttarstöðu stefnandans Hópbíla ehf. liggur fyrir að samningssamband komst á milli stefnandans Hópbíla ehf. og stefnda er tilboði stefnandans var tekið í kjölfar opunar tilboða í útboði. Í kjölfar útboðsins gengu aðilar til samninga um gerð rekstrarleyfissamnings sem undirritaður var 17. apríl 2018. Þau gæði sem þar var um samin fólust í aðgangi að stæðum fyrir hópferðabifreiðar við flugstöðvarbygginguna og aðstaða til miðasölu innandyra í flugstöðinni.
99. Stefndi hefur lagt áherslu á að annað og meira en þessi aðstaða hafi ekki verið boðið út og útboðið taki ekki til annarra atriða eða forsendna. Stefnandi á hinn bóginn byggir mál sitt á því að í útboðsgögnum hafi verið teikning af flugstöðinni og staðsetningu bifreiðastæða í kringum hana. Þar hafi svonefnd nærstæði verið merkt inn fast upp við flugstöðvarbygginguna en svonefnd fjarstæði fyrir hópferðabifreiðar þar fjær sem hafi verið auðkennd með orðunum *pick up*. Af því hafi hann mátt draga þá ályktun að ekki yrði um áætlunarferðir af þeim stæðum að ræða.
100. Ekki verður á þennan málalíbúnað fallist enda var ítrekað innt eftir því í útboðsferlinu hvernig gjaldtöku yrði háttáð af fjarstæðum og hvernig fyrirtækjum sem slíkan rekstur stunduðu yrðu settar skorður. Þá var meðal annars innt eftir því hvernig upplýsingum um aðra akstursþjónustu hópþifreiða innan flugstöðvarinnar yrði háttáð. Í ljósi þessarar umfjöllunar um akstur af fjarstæðunum sem fram kom í tilefni af fyrirspurnum í útboðsferlinu gat stefnandanum ekki dulist að von gæti verið á samkeppni vegna aksturs frá fjarstæðunum. Hafi hann talið að með slíkum akstri brystu forsendur fyrir tilboði hans hefði hann átt að sleppa því að gera tilboð enda lágu fyrirspurnir og svör við þeim í útboðsferlinu fyrir áður en tilboð voru opnuð. Í síðasta lagi hafi honum mátt vera þetta ljóst og hann þá mögulega haft svigrúm til að bregðast við þegar því var lýst yfir strax í kjölfar opunar tilboða af hálfu Allrahanda GL ehf. að fyrirtækið myndi leggja stund á áætlunarakstur frá fjarstæðunum. Það gerði stefnandinn ekki.
101. Eins byggir stefnandinn Hópbílar ehf. á því að stefndi hafi brugðist þeirri samningsskyldu sinni að haga gjaldtöku á fjarstæðum þannig að hagur rekstrarleyfishafa væri tryggður. Fallast má á það með stefnandanum að svar stefnda við fyrirspurn nr. 7 hafi gefið honum tilefni til að ætla að þeirri gjaldtöku yrði þannig háttáð að hagsmunum

rekstrarleyfishafa yrði borgið. Á hinn bóginn verður að horfa til þess að þau gæði sem verið var að bjóða út lutu að nærstæðunum og aðstöðu innan flugstöðvarbyggingarinnar en ekki öðru. Stefnanda sem sérfræðingi eftir ríflega 20 ár í rekstri hópferðabifreiða mátti vera kunn þýðing þess að gerður væri sérleyfissamningur í samræmi við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 23/2014ESB um gerð sérleyfissamninga sem sérstaklega var vísað til í útboðsgögnum og einnig kemur fram í reglugerð nr. 950/2017 um sérleyfissamninga um verk eða þjónustu yfir viðmiðunarfjárhæðum Evrópska efnahagssvæðisins. Fyrir liggur að með gerð sérleyfissamnings felst yfirfærsla til sérleyfishafans á rekstraráhættu við að hagnýta sér umrætt verk eða þjónustu. Í þeirri áhættu felst, með vísan til tilskipunarinnar og reglugerðarinnar, að sérleyfishafinn ber hana þegar ekki er tryggt við venjulegar rekstraraðstæður að hann endurheimti fjárfestingu eða kostnað við rækslu þess verks eða þjónustu sem sérleyfið snýst um. Í ljósi þessarar afdráttarlausu skyldu sýnist það hafa staðið stefnanda næst að taka afstöðu til þess áður en ráðist var í gerð sérleyfissamnings við stefnda hvaða afleiðingar það ætti að hafa ef út af brygði um væntingar hans gagnvart nýtingu fjarstæðanna. Sérstaklega var það brýnt þegar horft er til þess að langsótt er að túlka svar stefnda við fyrirspurn 7 með svo afdráttarlausum hætti að það svar verði talið fela í sér skuldbindandi loforð af hálfu stefnda. Hvorki um það hvort gjaldtaka yrði tekin upp né að umfang hennar yrði slíkt að samkeppnisaðilar myndu hrökklast frá eða verða undir í samkeppninni. Loks verður í þessu tilliti að horfa til þess sem rakið er í efnisgrein 93 hér að framan, að stefndi lét verða af því að boða gjaldtöku af fjarstæðunum en var gerður afturreka með þá ákvörðun og varð að endingu að ákveða aðra og mun lægri fjárhæð sem gjald fyrir þessi stæði en þá sem hann hafði lagt upp með.

102. Áréttta verður að stefndi var bundinn af ákvæðum samkeppnislaga, sbr. 2. gr. þeirra laga. Jafnvel þótt talið væri að stefndi teldist hafa brotið samkeppnislög með upphaflegri ákvörðun um gjaldtöku af fjarstæðum sem Samkeppniseftirlitið tók til umfjöllunar myndi það eitt og sér ekki leiða til bótaskyldu gagnvart stefnandanum Hópbílum ehf. Slíkt brot myndi ekki beinast að honum en að auki verður að áréttta að það eitt og sér leiðir ekki til bótaskyldu þótt lagt væri til grundvallar að stefndi hefði farið á svig við lög við ákvörðun sína um gjaldtöku á fjarstæðunum enda skortir á saknæmi athafna starfsmanna stefnda, eins og áður er rakið. Það að ákvörðun sé andstæð lögum þarf ekki að eiga rót sína að rekja til saknæmrar háttsemi, sbr. til hliðsjónar dóm Hæstaréttar Íslands í máli nr.

585/2015 frá 4. maí 2016. Af því sem nú hefur verið rakið leiðir að ekki verður lagt til grundvallar að stefndi hafi brugðist samningsskuldbindingum sínum vegna væntinga stefnanda um gjaldtöku stefnda af fjarstæðum. Engum forsendubresti er þannig til að dreifa.

103. Eins og dómkröfur meðstefnanda Airport Direct ehf. styðjast fjárkröfur stefnandans Hópbíla ehf. bæði í aðal- og varakröfu við útreikninga sem fram koma í minnisblaði ráðgjafarfyrtækis sem stefnandi fékk til þess að reikna út ætlað tjón. Eins og rakið er í efnisgreinum 95 og 96 hér frammar verður með sama hætti í tilviki Hópbíla ehf. ekki séð að þær forsendur sem liggja þeim útreikningum til grundvallar eigi við rök að styðjast. Sönnunargildi minnisblaðsins hefur verið mótmælt frá öndverðu og felur ekki í sér sönnun um tjón. Niðurstöður matsgerðar dómkvaddis mastmanns eru í verulegum atriðum ólíkar þeim sem í minnisblaðinu getur að líta og að hluta til byggðar á öðrum forsendum, eins og að framan greinir. Þrátt fyrir þá staðreynd hafa stefnendur ekki breytt dómkröfum sínum eða aflað frekari gagna þeim til stuðnings. Þar sem dómkröfur stefnandans eiga sér ekki stoð í gögnum málsins er með öllu ósannað að hann hafi orðið fyrir fjártjóni.
104. Með hliðsjón af framansögðu verður stefndi sýknaður af skaðabótakröfum stefnandans Hópbíla ehf.
105. Stefnandinn Hópbílar ehf. hefur uppi dómkröfur um breytingar á rekstrarleyfissamningi aðila sem byggðar eru á því að forsendur fyrir samningnum hafi brostið sem leiða eigi til breytinga í krafti 36. gr. laga um samningsgerð, umboð og ógilda löggerna. Annars vegar er krafist lækkunar prósentuhlutfalls veltugjalds sem þannig verði breytt úr 33% í 16,66% og að sams konar lækkun eigi sér stað þegar reiknað sé út árlegt lágmarksgjald samkvæmt samningnum, en við það er miðað af hálfu stefnanda að dæmt verði að fjárhæð gjaldsins nemi tiltekinni krónutölu fyrsta árið. Þess var krafist að þessar breytingar tækju gildi 1. mars 2020 en jafnframt yrði upphafstíma samningsins breytt frá 1. mars 2018 til 5. nóvember sama ár. Ágreiningur aðila í þessu tilliti snýst þannig um það hvort breytingar á gjaldtöku stefnda af fjarstæðunum við Flugstöð Leifs Eiríkssonar eigi að hafa áhrif á gjaldtöku af nærstæðunum. Vert er við mat á þessum málalíbúnaði stefnandans Hópbíla ehf. að horfa til þess að hann framlengdi samninginn við stefnda fyrir á þessu ári til eins árs með óbreyttu efnisinnihaldi. Stappar nærri að sú framlenging feli í sér viðurkenningu í verki af hans hálfu á gildi og efni rekstrarleyfissamningsins..

106. Samkvæmt 1. mgr. 36. gr. laga um samningsgerð, umboð og ógilda löggerninga má víkja samningi til hliðar í heild eða að hluta eða breyta honum ef það yrði talið ósanngjarnt eða andstætt góðri viðskiptavenju að bera hann fyrir sig. Í 2. mgr. sömu lagagreinar eru skilgreind lögbundin viðmið í þessum efnunum sem líta ber til við matið. Þannig skal líta til efnis samningsins, stöðu samningsaðila, atvika við samningsgerðina og atvika sem síðar komu til.
107. Í rekstrarleyfissamningi aðila kemur hvergi fram að þau gjöld sem stefnandi skuldbatt sig til að greiða skyldu taka mið af breytingum á verðlagningu fyrir notkun á öðrum bílastæðum við flugstöðina. Með því að gera tilboð í aðstöðu fyrir hópferðabifreiðar í því útboði sem fram fór og síðar gera rekstrarleyfissamning á grundvelli útboðsins skuldbatt stefnandi sig meðal annars til að greiða stefnda tiltekið veltugjald og lágmarksgreiðslu fyrir afnot af nærstæðum við flugstöð Leifs Eiríkssonar. Í 4. gr. samningsins er skýrt kveðið á um þau gjöld sem stefnandi skuldbatt sig til að greiða og eru þau í samræmi við tilboð hans. Ekkert efnislegt sambandi er milli þess samningsákvæðis og gjaldtöku eða notkun fjarstæða. Eins verður að horfa til þess að samningurinn fól önnur verðmæti en einungis staðsetningu bílastæðanna í sér þar sem einnig var kveðið á um aðstöðu til miðasölu innandyra í flugstöðinni í samningnum. Að þessu virtu verður hvorki talið ósanngjarnt né andstætt góðri viðskiptavenju að bera fyrir sig efni samningsins.
108. Hvað varðar stöðu aðila er til þess að líta að báðir aðilar hafa hvor á sinn hátt þekkingu á samningsandlaginu sem er áætlunarakstur hópferðabifreiða frá flugstöðinni. Stefnandinn Hópbílar ehf. hafði annast rekstur hópferðabifreiða í ríflega tuttugu ár er atvik málsins áttu sér stað enda sérhæft fyrirtæki á því sviði. Hallar því ekki á stefnandann í þessu tilliti þótt hann hafi ekki áður sinnt þessum tiltekna akstri auk þess sem upplýst var við skýrslutökur fyrir dómi að stefnandinn naut sérfræðiaðstoðar við að leggja mat á forsendur þess að gera tilboð í þá aðstöðu sem var boðin út. Stefndi á hinn bóginn hefur ekki sérfræðiþekkingu á langferðabifreiðaakstri en hefur meðal annars allt frá árinu 2010 haft það lögbundna hlutverk að annast allan rekstur og uppbyggingu Keflavíkurflugvallar og aðstöðunnar við flugvöllinn, þar á meðal eru Flugstöð Leifs Eiríkssonar og bifreiðastæðin við hana. Verður því lagt til grundvallar að jafnræði sé á samningsstöðu aðila hvað varðar þekkingu á aðstöðunni, mat á forsendum útboðsins og rekstraráhættu, tilboðsgerð og samningsgerðina.

109. Hvað varðar atvik við samningsgerðina liggur fyrir að gjaldtaka var ekki hafin af fjarstæðum við flugstöðina við gerð og samþykki tilboðs stefnandans Hópbíla ehf. Fyrir lágu yfirlýsingar stefnda um að ráðgert væri að hefja slíka gjaldtöku en ekki hvernig henni yrði háttáð eða hversu hátt gjald yrði innheimt fyrir aðstöðuna og hvenær henni yrði hrint úr vör. Máláttilbúnaður beggja stefnenda lýtur að því að samræmis hafi átt að gæta í gjaldtöku á nærstæðum og fjarstæðum og ályktanir dregnar í þá veru að stefndi hafi lýst því yfir að svo yrði í svörum sínum við fyrirspurnum þar að lútandi sem settar hafi verið fram í útboðsferlinu. Einkum er vísað til svara stefnda við fyrirspurnum frá bjóðendum í útboðinu, aðallega nr. 7 og nr. 11 í viðauka I við útboðsskilmála, um að stefnt væri að því að gjaldtaka myndi taka mið af hagsmunum samningsaðila af rekstrarleyfissamningnum og gætt yrði ákveðins jafnvægis milli hinna ýmsu samgöngumáta og samgönguþjónustu til og frá flugstöðinni. Að virtum gögnum málsins, sérstaklega þegar horft er til þeirra upplýsinga um þessi atriði sem voru til umfjöllunar milli aðila frá því að tilboði stefnanda var tekið þar til rekstrarleyfissamningur var undirritaður 17. apríl 2018, verður ekki séð að það hafi verið samningsatriði milli aðila að verðbreytingar á fjarstæðum ættu að hafa áhrif á gjaldheimtu samkvæmt rekstrarleyfissamningnum, sem var gerður á grundvelli tilboðs stefnanda og í fullu samræmi við það. Því skal í þessu samhengi einnig haldið til haga að kvörtun Allrahanda GL ehf. um gjaldtöku á fjarstæðunum til Samkeppniseftirlitsins kom fram í ársbyrjun 2018 áður en samningurinn var undirritaður þannig að stefnandinn vissi af athugasemdum sem fram voru komnar við þá gjaldtöku. Engum atvikum við samningsgerðina er þannig til að dreifa sem kalla á breytingu samningsins á grundvelli 36. gr. laga um samningsgerð, umboð og ógilda löggæringa.
110. Kröfu stefnandans Hópbíla ehf. um að samningi aðila verði breytt vegna atvika sem hafa orðið eftir samningsgerð byggir stefnandinn einkum á því að boðuð gjaldtaka sem tilkynnt var 2. desember 2017 hafi ekki náð fram að ganga og tekin hafi verið ákvörðun um allt aðra og lægri gjaldskrá á fjarstæðum við flugstöðina í kjölfar kvörtunar Allrahanda GL ehf. til Samkeppniseftirlitsins. Samkeppniseftirlitið taldi boðaða gjaldtöku á fjarstæðunum vera of háa út frá rekstrargrundvelli og bannaði hana í fyrstu alfarið en heimilaði stefnda síðan að kynna aðra og mun lægri gjaldskrá. Svo sem fram er komið telur dómurinn stefnanda ekki hafa sýnt fram á að verðlagning á fjarstæðum hafi í raun verið forsenda við samningsgerð aðila sem stefnda hafi mátt eða átt að vera

kunnugt um þannig að verðbreytingar á fjarstæðum ættu að hafa áhrif á rekstrarleyfissamninginn um afnot af nærstæðum og fleiru. Þá verður einnig að horfa til þess sem að framan er rakið, að það var í raun ekki ákvörðun stefnda hvert gjaldið varð fyrir fjarstæðin heldur þurfti stefndi að lúta afstöðu Samkeppniseftirlitsins í þeim efnum. Þegar svo horft er til svara stefnda við fyrirspurnum í útboðsferlinu mátti stefnandanum vera ljóst að það væri ekki í hendi að áætlunarferðir hópferðabifreiða færu ekki fram frá fjarstæðunum auk þess sem stefnandi gat ekki gefið sér að stefndi hygðist hindra samkeppni í þessu tilliti enda stefndi háður ákvæðum samkeppnislaga, sbr. til dæmis 2. gr. laganna. Verður því ekki talið að verðlagning á hagnýtingu þeirra stæða breyti forsendum fyrir tilboði stefnandans eða samningi aðila sem á því er byggður. Því verður ekki fallist á að atvik eftir samningsgerð sem felast í verðbreytingum á gjaldtöku á fjarstæðum hafi átt eða eigi að hafa áhrif á gjöld sem heimt voru samkvæmt rekstrarleyfissamningnum þannig að lagaskilyrði hafi skapast til að breyta samningi aðila að kröfu stefnanda. Í þessu samhengi verður ekki litið fram hjá því að stefnandi hagnýtti sér ekki heimild að segja rekstrarleyfissamningnum upp á samningstímanum, heldur þvert á móti framlengdi samninginn við stefnda eftir að upphaflegur fimm ára samningstími rann sitt skeið 17. apríl 2023.

111. Samkvæmt öllu því sem hér hefur verið rakið verða ekki teknar til greina kröfur stefnandans Hópbíla ehf. um að breyta ákvæðum í rekstrarleyfissamningnum um fjárhæð og forsendur gjaldheimtu og um gildistíma samningsins á grundvelli 36. gr. laga um samningsgerð, umboð og ógilda löggerninga.
112. Fyrir liggur sú grundvallarregla að almennt er aðilum frjálst að ganga til samninga um hvaðeina og gildir þá meginreglan um að samninga skuli halda. Að mati dómsins hefur stefnandinn Hópbílar ehf. ekki fært neitt það fram sem gefur tilefni til að víkja frá þessari grundvallarreglu. Þá hafa stefnendur, Hópbílar ehf. og Airport Direct ehf., ekki sýnt fram á að stefndi hafi sýnt af sér saknæma eða ólögmæta háttsemi við gjaldtöku samkvæmt rekstrarleyfissamningi Hópbíla ehf. við stefnda, eins og að framan er rakið. Verður stefndi því sýknaður af öllum kröfum stefnenda.
113. Í samræmi við niðurstöðu málsins, og með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga um meðferð einkamála, verður stefnendum sameiginlega og óskipt gert að greiða stefnda málskostnað sem er ákveðinn hæfilegur 4.000.000 króna með nokkurri hliðsjón af yfirliti yfir tímafjölda lögmanns stefnda. Ekki eru þó forsendur til að leggja yfirlitið alfarið til

grundvallar hvað tímafjöldi snertir þar sem fjöldi þeirra sýnist nokkuð umfram tilefni auk þess sem tímagjald er að hluta til hærra en stefnendum verði gert að bæta stefnda með greiðslu málskostnaðar.

Af hálfu stefnenda flutti málið Hannes J. Hafstein lögmaður og af hálfu stefnda flutti málið Hlynur Halldórsson lögmaður

Björn L. Bergsson héraðsdómari, Daða Kristjánsson héraðsdómari og Jón Arnar Baldurs aðjunkt og löggiltur endurskoðandi kveða upp dóm þennan.

### **Dómsorð:**

Stefndi, Isavia ohf., er sýkn af kröfum stefnenda, Hópbíla ehf. og Airport Direct ehf. Stefnendur greiði stefnda sameiginlega 4.000.000 króna í málskostnað.

Björn L. Bergsson

Daði Kristjánsson

Jón Arnar Baldurs