

Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 12. nóvember 2024

Mál nr. E-5927/2023:

DRIVE4YOU ehf.

(Pétur Már Jónsson lögmaður)

gegn

Kötlum DMI ehf.

(Einar Gautur Steingrímsson lögmaður)

Dómur

- Mál þetta, sem dómtekið var 18. september 2024, var höfðað 25. september 2023, af DRIVE4YOU ehf., Klapparhlíð 9, Mosfellsbæ, gegn Kötlum DMI ehf., Grensásvegi 5, Reykjavík, til greiðslu skuldar.
- Stefnandi krefst þess að stefnda verði gert að greiða honum 3.409.700 krónur ásamt dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, af 1.170.650 krónum frá 7. maí 2023 til 14. maí 2023, af 2.300.600 krónum frá 14. maí 2023 til 21. maí 2023 og af 3.409.700 krónum frá 21. maí 2023 til greiðsludags. Jafnframt krefst stefnandi málskostnaðar.
- Stefndi krefst sýknu af kröfum stefnanda, auk málskostnaðar úr hendi hans.

Yfirlit málsatvika og ágreiningsefna

- Fyrirsvarsmáður stefnanda, sem hefur haft akstur fólksflutningabifreiða að atvinnu, hóf á árinu 2012 akstur fyrir stefnda, sem rekur ferðaþjónustufyrirtæki, fyrst við akstur leigubifreiðar en síðar við akstur hópferðabifreiðar. Á árinu 2014 mun einkahlutafélag hans, stefnandi, hafa verið stofnað um reksturinn. Frá þeim tíma gaf stefnandi út reikninga vegna aksturs fyrir stefnda. Gengu öll samskipti vel og greiddi stefndi reikninga er komu frá stefnanda athugasemdalaust, allt þar til í maí 2023 en þá gaf stefnandi út þá þrjá reikninga sem dómkröfur hans varða. Í kjölfar útgáfu þeirra reikninga boðaði fyrirsvarsmáður stefnda fyrirsvarsmann stefnanda á fund þar sem fyrirsvarsmáður stefnda upplýsti fyrirsvarsmann stefnanda um að stefndi teldi stefnanda hafa ofrukkað fyrir þjónustu sína um árabíl og að stefnandi skuldaði stefnda endurgreiðslu af þeim

sökum. Í kjölfar fundarins hætti stefnandi akstri fyrir stefnda og féllu samskipti þeirra niður.

5. Meðal gagna málsins eru reikningar er stefnandi hefur gefið út til stefnda á árunum 2017–2023, ásamt sundurliðunum og akstursdagbók, sem og listar frá stefnda yfir pantanir hans frá stefnanda á sama tímabili.
6. Enn fremur eru meðal gagna málsins svokallaðir verðlistar rútufyrirtækja er aka fyrir stefnda, gefnir út fyrir einstök ár á tímabilinu 2014–2023. Listarnir eru settir upp í dálkaformi. Þar er að finna dálk með ýmsum tegundum ferða/akstursleiða, t.a.m „Dagur í langferðum“. Þá eru dálkar við hverja tegund ferða sem varða tímalengd, kílómetrafjölda og fjárhæðir eftir fjölda farþega í ferð og hleypur sá fjöldi allt frá fimm til 19 farþega.
7. Ágreiningur málsins lýtur að því hvort stefnda beri að greiða reikninga þá sem stefnandi byggir dómkröfur sínar á og varða endurgjald fyrir akstur stefnanda fyrir stefnda. Stefndi hefur hafnað því að greiða reikningana og ber fyrir sig að þeir, auk annarra reikninga stefnanda á árunum 2020–2023, séu ekki í samræmi við samkomulag aðila og hafi stefnandi í viðskiptum þeirra brotið gegn reglum samningaréttar.
8. Við aðalmeðferð málsins gáfu skýrslur A, fyrirsvarsmaður stefnanda, B og C, fyrirsvarsmenn stefnda, D, fjármálastjóri stefnda, E, framkvæmdastjóri Snælands Grímssonar ehf., F, rekstrarstjóri Snælands Grímssonar ehf., og G, löggiltur endurskoðandi.

Helstu málsástæður og lagarök stefnanda

9. Stefnandi byggir kröfu sína á þremur eftirtöldum reikningum er hann gaf út á hendur stefnda:

Nr.	Útgáfudagur	Gjalddagi	Fjárhæð
1.	07.05.2023	07.05.2023	1.170.650
2.	14.05.2023	14.05.2023	1.129.950
3.	21.05.2023	21.05.2023	1.109.100

Eru reikningarnir, ásamt akstursdagbók og sundurliðunum, meðal gagna málsins.

10. Stefnandi hafi vikulega gefið út reikninga fyrir þjónustu sína fyrir stefnda sem ávallt hafi greitt reikninga frá stefnanda án fyrirvara eða gagnrýni um réttmæti þeirra, allt þar til stefnandi gaf út reikninga þá sem dómkröfur hans varða. Hafi reikningagerð stefnanda og greiðslur stefnda byggst á munnlegu samkomulagi aðila um gjaldtöku stefnanda og hafi þeir munnlegu samningar falið í sér að stefnandi tæki gjald samkvæmt tíma- og kílómetragjaldi.

11. Stefnandi kannist ekki við að hafa ofrukkað stefnda fyrir þjónustu sína heldur telji hann sig hafa krafist greiðslna í samræmi við samkomulag aðila hverju sinni. Vísar stefnandi í því sambandi til áralangrar viðskiptasögu aðila þar sem stefndi hafi aldrei gert athugasemdir við reikningagerð stefnanda.
12. Stefnandi telur að hann eigi rétt á greiðslu fyrir þjónustu sem sé óumdeilt að hann hafi innt af hendi og liggi reikningar og sundurliðanir fyrir um þá þjónustu. Sönnunarbyrði um að í kröfum hans felist einhvers konar oftaka hvíli alfarið á stefnda. Áralöng athugasemdalaus framkvæmd reikningagerðar stefnanda og athugasemdalausar greiðslur stefnda feli í sér bæði vitneskju um og samþykki fyrir formi og framkvæmd gjaldtöku stefnanda. Allar mótbáruur sem stefndi beri fyrir sig um oftöku eða gjaldtöku í ósamræmi við samkomulag aðila séu of seint fram komnar.
13. Byggir stefnandi á meginreglum samninga- og kröfuréttar um efnidir samninga og fjárskuldbindinga, þess efnis að sá sem notið hafi þjónustu skuli greiða fyrir hana sanngjarnt endurgjald og að sönnunarbyrði um ósanngirni hvíli alfarið á þeim sem slíku haldi fram.

Helstu málsástæður og lagarök stefnda

14. Stefndi byggir á því að aðilar hafi árlega gert samkomulag á fundi um verð fyrir akstur stefnanda fyrir stefnda og hafi þá verið prentaður út verðlisti sem skyldi gilda fyrir árið framundan. Hafi verið um sömu verð að ræða og hjá öðrum fyrirtækjum er óku fyrir stefnda. Heldur stefndi því fram að það vinnulag að gera árlega slíka verðlista sé það sem tíðkist í samskiptum milli ferðaskrifstofa og rútuþyrirtækja og sé þar um viðskiptavenju að ræða.
15. Verðlistarnir séu þannig upp byggðir að samið sé um fastan vinnutíma eða notkun á rútu á hverjum degi í langferðum og sé þá gert ráð fyrir 10 tíma akstri, óháð því hversu mikið sé unnið. Ekki sé greitt eftir eknum kílómetrum heldur séu þeir fastákveðnir 350 á dag og að jafnaði sé akstur í margra daga ferðum undir þeim kílómetrafjölda dag hvern. Þá sé ekki samið um verð fyrir rútur eftir stærð þeirra heldur fjölda farþega. Á árinu 2018 hafi stefndi gert sérstakt samkomulag við stefnanda um að stefnandi skyldi alltaf fá greitt eins og hann væri með a.m.k 35 farþega.
16. Stefndi telur reikninga frá stefnanda hafa árum saman verið í lagi og engin undantekning verið á því fyrr en á seinni hluta árs 2019. Á árinu 2020 hafi stefnandi farið að rukka fyrir aukakílómetra sem stefndi heldur fram að stefnandi hafi ekki ekið og þar hafi verið um að ræða fyrstu sammingsbrot stefnanda. Á árinu 2021 hafi stefnandi hækkað sig um

verðflokk og farið að miða við flokk fyrir 50–55 farþega, án þess að ræða það við stefnanda, og á árinu 2022 hafi hann aftur hækkað um sig um verðflokk og þá farið að miða við flokk fyrir 56–69 farþega.

17. Stefndi byggir á því að stefnandi hafi á þennan hátt ofrukkað hann og krefst þess að ofrukkanir stefnanda verði látnar mæta „þeim réttmætu kröfum sem stofnað var til samkvæmt umstefndum reikningum“. Krefst stefndi skuldajöfnunar frá sama tíma, *ex tunc*, gagnvart kröfum stefnanda. Byggir stefndi í því sambandi á að skuldajafnaðarkröfur hans séu gjaldfallnar og hæfar til að skuldajafnast við kröfur stefnanda. Séu kröfur og gagnkröfur af sömu rót í viðvarandi viðskiptasambandi aðila.
18. Stefnandi hafi með sviksamlegum hætti fengið stefnda til að ofgreiða fyrir þjónustu stefnanda. Bæði fyrir ekna kílómetra og verðflokka sem engin rök hafi verið fyrir. Það hafi stefnandi gert með leynd og misnotað einfeldni fjármálastjóra sem átt hafi rætur í óbilandi trausti á stefnanda og miklu vinnuálagi þegar athæfi stefnanda hófst, fyrst smátt en síðan hafi það undið upp á sig.
19. Stefndi vísar til 1. og 2. mgr. 30. gr. laga nr. 7/1936 um samningsgerð, umboð og ógilda löggerninga og heldur því fram að stefnandi hafi sviksamlega skýrt rangt frá atvikum bæði tengt eknum kílómetrum og verðflokkum. Það hafi hann gert með leynd en svikunum hafi verið illa leynt þannig að þau hafi ekki staðist skoðun en reikningar stefnanda hafi aldrei verið skoðaðir. Hefðu svikin ekki verið framin hefðu viðskipti þeirrar fjárhæðar sem greidd var aldrei átt sér stað og hafi stefnanda verið það fullljóst.
20. Stefndi byggir einnig á 31. gr. laga nr. 7/1936 og heldur því fram að stefnandi hafi misnotað hið einfeldningslega traust sem fjármálastjóri stefnda hafi borið í hans garð. Bersýnilegur munur hafi verið á virði þjónustunnar sem veitt var og því sem innheimt hafi verið fyrir hana og stefnanda verið fullljóst að aldrei hefði verið samið við hann með þeim hætti.
21. Stefndi byggir jafnframt á 33. gr. laga nr. 7/1936 og heldur því fram að óheiðarlegt hafi verið af hálfu stefnanda að bera fyrir sig að stefndi hafi greitt reikninga gerða með þeim hætti sem hinir umkröfðu reikningar eru gerðir.
22. Enn fremur byggir stefndi á því að ef greiðslur til stefnanda eiga að teljast til samnings eða viðskipta sem hafi farið fram beri að ógilda slíkt á grundvelli 36. gr. laga nr. 7/1936. Ljóst sé að ósanngjarnt sé að bera slíkan samning fyrir sig, hvort sem það verði rakið til fjarstæðukennds efnis hans og stöðu aðila þar sem stefnandi hafi verið í stöðu til að gera

ógegnsæja reikninga og notið sérstaks trausts eða atvika varðandi framvísun og greiðslu reikninga.

23. Að auki byggir stefnandi á því að greiðslur hafi farið fram á röngum forsendum og hafi stefnandi vitað og mátt vita að svo hafi verið.
24. Loks vísar stefndi til reglna um endurheimtu ofgoldins fjár.
25. Þá mótmælir stefndi dráttarvaxtakröfu stefnanda og vísar í því sambandi til þess að ekki hafi verið gefnir út réttir reikningar heldur rangir og villandi. Kröfur stefnda séu hærri en kröfur stefnanda og beri dráttarvexti frá því að hin sviksamlega háttsemi leiddi til ofgreiðslu. Til vara byggir stefndi á því að þær kröfur beri vexti samkvæmt 4. gr. laga nr. 38/2001 en skuldajafnist *ex tunc*.
26. Við aðalmeðferð málsins kom berlega fram, bæði í spurningum til aðila og vitna, sem og málflutningi, að stefndi byggir málatilbúnað sinn jafnframt á því að stefnanda hafi verið óheimilt að krefjast greiðslna frá stefnda fyrir aukaakstursstundir, auk þess að hafa verið óheimilt að krefjast greiðslna fyrir auka ekna kílómetra og samkvæmt þeim gjaldflokkum sem hann hafi miðað við. Samrýmist það gögnum sem stefndi hefur lagt fram og byggir málatilbúnað sinn á. Sætti þetta engum mótmælum af hálfu stefnanda sem einnig hefur hagað málatilbúnaði sínum í samræmi við að deilt væri um hvort stefnanda hefði verið heimilt að gera kröfu um greiðslur fyrir aukaakstursstundir.

Niðurstaða

27. Ágreiningur þessa máls varðar kröfu stefnanda samkvæmt þremur reikningum sem hann gaf út í maí 2023 vegna aksturs fyrir stefnda. Stefndi hefur hafnað kröfu stefnanda og telur sér ekki skylt að greiða hina umkröfðu fjárhæð. Heldur stefndi því fram að samkvæmt reikningunum sé rukkað hærra endurgjald en um hafi verið samið milli aðila, auk þess sem stefndi eigi kröfu á hendur stefnanda sökum þess að stefndi hafi áður greitt stefnanda of hátt endurgjald vegna aksturs stefnanda fyrir stefnda.
28. Óumdeilt er í málinu að stefnandi og stefndi höfðu verið í viðskiptasambandi um árabíl þegar stefnandi í maí 2023 gaf út reikninga þá sem dómkröfur hans varða. Þá liggur fyrir að við ákvörðun endurgjalds fyrir akstur sem stefnandi innti af hendi fyrir stefnda hafi verið byggt á svokölluðum verðlistum, sem settir voru upp á ársgrundvelli. Miðast verðlistarnir við tilgreindar ferðir/akstursleiðir og fjölda farþega og í þeim er einnig tilgreint hver sé fjöldi klukkustunda og kílómetra sem gert sé ráð fyrir í hverri ferð/akstursleið.

29. Jafnframt er óumdeilt að aðilar sömdu um að stefnandi fengi alltaf greitt fyrir ferð eins og um 35–50 farþega væri að ræða óháð því hvort farþegar í ferð með honum næðu þeim fjölda. Var sá verðflokkur fram til ársins 2020 hæsti verðflokkur verðlista en á árinu 2020 bættust við tveir nýir verðflokkar, annars vegar fyrir 50–55 farþega og hins vegar fyrir 56–69 farþega.
30. Aðilar deila á hinn bóginn um hvort síðar hafi komist á samkomulag þeirra á milli um að stefnandi mætti rukka fyrir ferðir samkvæmt hærri verðflokkum og jafnframt um hvernig túlka skuli verðlista þegar ekið er lengur eða lengra en verðlisti gerir ráð fyrir að eigi við um ferðir sem tilgreindar eru á listanum.
31. Fyrir liggur að stefnandi gaf reglulega út reikninga til stefnda fyrir akstur og voru reikningar hans ávallt greiddir athugasemdalaust og án fyrirvara. Meðal gagna málsins eru reikningar sem stefnandi hefur gefið út til stefnda allt frá árinu 2017, ásamt sundurliðuðum reikningum og akstursdagbók sem að baki reikningunum standa. Af gögnum þessum verður glögglega ráðið að stefnandi hafi allt frá árinu 2017 lagt fyrir stefnda mjög skýra og greinargóða reikninga og gögn sem bera með ótvíræðum hætti með sér hvað standi að baki þeim.
32. Dómkröfur stefnanda byggjast sem fyrr segir á þremur reikningum sem stefnandi gaf út til stefnda í maí 2023. Sá fyrsti, dags. 7. maí 2023, varðar akstur 30. apríl til og með 7. maí 2023 og nemur fjárhæð hans 1.170.650 krónum. Næsta reikning gaf stefnandi út 14. maí 2023, varðar hann akstur frá 7. til og með 14. apríl 2023 og nemur fjárhæð hans 1.129.950 krónum. Þriðja reikninginn gaf stefnandi út 21. maí 2023 og varðar hann akstur frá 14. til og með 21. maí 2023 og nemur fjárhæð hans 1.109.100 krónum.
33. Hverjum þessara reikninga fylgdi akstursdagbók og annar sundurliðaður reikningur. Í akstursdagbók með hverjum reikningi hefur stefnandi fært inn hvaða leið hafi verið ekin hvern dag, hver kílómetrastaða bifreiðar hafi verið í upphafi og lok dagleiðar, ekna kílómetra dag hvern og samtölu kílómetra á því tímabili sem reikningurinn varðar. Þá hefur stefnandi í athugasemdadálk akstursdagbókar varðandi fyrsta reikninginn skráð 112 km sem aukakílómetra. Engar athugasemdir hafa verið skráðar í athugasemdadálk akstursdagbókar vegna hinna reikninganna tveggja.
34. Þá tilgreinir stefnandi á sundurliðuðu reikningunum, að baki framangreindum þremur reikningum, verð fyrir hverja dagleið og má þannig með einföldum hætti ráða að þar rukkar stefnandi stefnda fyrir hverja dagleið samkvæmt hæsta gjaldflokki verðlista, sem á við um akstur með 56–69 farþega. Sundurliðaður reikningur sem fylgdi reikningi

stefnanda, dags. 7. maí 2023, tilgreinir jafnframt með skýrum hætti 112 aukakílómetra sem rukkaðar eru 61.550 krónur fyrir og sundurliðaður reikningur sem fylgdi reikningi, dags. 14. maí 2023, tilgreinir með skýrum hætti 45 mínútur sem aukatíma sem rukkaðar eru 20.850 krónur fyrir. Þá bera allir sundurliðuðu reikningarnir að auki með sér gjöld sem ekki er deilt um í málinu.

35. Reikningarnir þrír, sem stefnandi gaf út í maí 2023 og dómkröfur hans eru byggðar á, voru teknir til skoðunar hjá stefnda. Leiddi sú skoðun í ljós að stefndi taldi umrædda reikninga vera of háa. Í kjölfarið yfirfór stefndi reikninga frá stefnanda aftur til ársins 2017. Leiddi sú yfirferð til þess að stefndi taldi að hann hefði um árabíl ofgreitt stefnanda samkvæmt reikningum frá honum.
36. Af reikningum stefnanda sem liggja fyrir í málinu útgefnum til stefnda allt frá því í janúar 2017 verður ráðið að stefnandi hafi fyrst í júlí 2019 sett aukaakstursstundir inn á reikning til stefnda og í júlí 2020 fyrst sett aukakílómetra inn á reikning til stefnda. Þá hafi stefnandi frá árinu 2021 miðað reikninga sína við verðflokk fyrir 50–55 farþega en frá apríl 2022 hafi reikningar stefnanda ávallt miðast við hæsta gjaldflokk verðlista þar sem miðað er við 56–69 farþega í ferð.
37. Fyrirsvarsmaður stefnanda bar um það við skýrslugjöf fyrir dómi að hann og fyrirsvarsmaður stefnda hefðu komist að samkomulagi um að stefnandi skyldi fá greitt samkvæmt hærri verðflokkum. Hefðu þeir t.a.m. í apríl 2022 samið um greiðslu samkvæmt hæsta verðflokki. Hefði stefnandi í kjölfar þessa rukkað stefnda samkvæmt samkomulagi þeirra þar að lútandi. Að því er varðar reikninga stefnanda þar sem rukkað er fyrir aukaakstursstundir og aukakílómetra greindi fyrirsvarsmaður stefnanda frá því að hann hefði í upphafi ekki rukkað stefnda fyrir aksturstíma og aksturslengd umfram þau viðmið sem eru í verðskrá. Síðar hefði hann fengið upplýsingar annars staðar frá um að hann ætti að skrifa inn aukaakstursstundir og aukakílómetra og að stefnda bæri að borga honum fyrir það. Hefði hann þá farið að rukka stefnda samkvæmt því og fengið reikninga greidda án athugasemda allt þar til í maí 2023.
38. Fyrirsvarsmaður stefnda hafnaði því á hinn bóginn við skýrslugjöf sína fyrir dómi að samkomulag hefði verið gert milli aðila um að stefnanda væri heimilt að rukka stefnda samkvæmt hæsta gjaldflokki verðskrár. Bar hann jafnframt um að tilgreining 350 kílómetra fyrir dag í langferðum stæði fyrir meðaltal á dag í slíkum ferðum. Hefðu slíkar langferðir verið dæmigerðar fyrir þær ferðir sem stefnandi hefði ekið fyrir stefnda. Þannig hefði stefnandi mikið ekið hringferð um landið þar sem á fimm dögum væru eknir

um 1.660 kílómetrar, sem að meðaltali á dag gerði undir 350 kílómetra. Í slíkum ferðum væri suma daga ef til vill ekið styttra en 350 kílómetra en aðra daga lengra. Jafnast það út milli daga og því sé ekki greitt sérstaklega fyrir aukakílómetra þó einstaka dag sé ekið umfram 350 kílómetra viðmiðið. Sömu sjónarmið ættu við um aukaakstursstundir og væri aðeins greitt fyrir þær ef þær væru sérstaklega tilkomnar og þá af höfðu samráði við skrifstofu.

39. Fyrir dómi báru vitni framkvæmdastjóri og rekstrarstjóri Snælands Grímssonar ehf. sem stefndi hefur einnig haft viðskipti við um rútuakstur. Í viðskiptum þeirra mun hafa verið samið um greiðslur á grundvelli verðlista eins og í viðskiptum stefnanda og stefnda.
40. Framkvæmdastjóri Snælands Grímssonar ehf. bar um að í langferðum væri almennt rúkað eftir föstu gjaldi á dag miðað við þá ferð sem verið væri að fara. Þannig væri greitt fast verð fyrir hvern dag í slíkri ferð, sem miðaðist við meðaltal á dag í ferðinni.
41. Rekstrarstjóri Snælands Grímssonar ehf. bar um að verðlistinn væri þannig uppbyggður varðandi langferðir að þar væri miðað við 10 klukkustunda og 350 kílómetra akstur á dag. Væri við það miðað að ef einn daginn væri ekið styttra en annan lengra myndi það jafnast út. Tilgreindar akstursstundir og kílómetrar í verðlista miðuðust við meðalfjölda þeirra í ferðinni. Kannaðist vitnið við að sum rútuafyrirtæki byggðu verðskrár sínar upp á annan hátt.
42. Orð fyrirsvaramanns stefnanda standa samkvæmt framangreindu gegn orðum fyrirsvaramanns stefnda um heimildir stefnanda til að gefa út reikninga til stefnda á grundvelli hærri verðflokka verðlista en fyrir 35–50 farþega og fyrir aukaakstursstundir og aukakílómetra.
43. Af gögnum málsins má ráða, eins og að framan er getið, að stefnandi hafi allt frá árinu 2017 lagt fyrir stefnda mjög skýra reikninga og greinargóð gögn. Bera þau gögn með ótvíræðum hætti með sér hvað standi að baki reikningunum, þar á meðal ef um er að ræða rúkkun fyrir aukaakstursstundir eða aukakílómetra. Þá er með einföldum hætti, með samanburði við gildandi verðlista, hægt að sjá hvaða verðflokk stefnandi miðar reikning sinn við þó verðflokkurinn sé ekki tilgreindur sérstaklega á reikningi og fylgiskjölum með honum. Ekkert hefur komið fram um að stefndi hafi ætlað stefnanda að haga reikningagerð sinni með öðrum hætti. Skýrði fjármálastjóri stefnda t.a.m. frá því við skýrslugjöf fyrir dómi að hún hefði kennt stefnanda hvernig hann skyldi haga reikningagerð sinni, auk þess sem hún tók undir það að reikningagerð hans hefði verið nákvæm og ítarleg.

44. Fyrir liggur að stefnandi er einyrki er stundaði akstur hópferðabifreiðar en stefndi ferðapjónustufyrirtæki sem keypt hefur akstur fyrir viðskiptavinum sína af stefnanda og öðrum rútufyrirtækjum. Hefur stefndi m.a. í starfsmannahópi sínum fjármálastjóra, sem hefur með höndum að yfirfara reikninga sem stefnda berast, þar á meðal frá stefnanda.
45. Þá er með öllu óumdeilt að reikningar stefnanda voru lagðir fyrir fjármálastjóra stefnda og voru þeir ávallt greiddir athugasemdalest og án nokkurs fyrirvara af hálfu stefnda. Bar fjármálastjórinn um það fyrir dómi að hún teldi það hafa verið yfirsjón af hennar hálfu að hafa ekki yfirfarið og gagnrýnt reikninga frá stefnanda. Gaf hún í því sambandi þá skýringu að fyrstu árin sem stefnandi hefði ekið fyrir stefnda hefði hún grandskoðað reikninga frá honum og hefði þá ekkert athugavert verið að finna við reikninga hans. Hefði fyrrsvarsmaður stefnanda áunnið sér traust hennar og hún af þeim sökum ekki yfirfarið þá reikninga stefnanda sem stefndi byggir á að stefnandi hafi fengið ofgreidda um árabíl.
46. Stefndi byggir sýknukröfu sína á ógildingarreglum samningaréttar og vísar jafnframt til reglna um endurheimtu ofgoldins fjár. Að því er varðar málsástæður stefnda sem lúta að reglum um endurheimtu ofgoldins fjár er til þess að líta að það er meginregla í íslenskum rétti að sá sem greitt hefur umfram skyldu á almennt kröfu um að fá það endurgreitt sem hann ofgreiddi en frá þeirri meginreglu eru þó undantekningar, sbr. t.d. dóm Hæstaréttar frá 22. mars 2018 í máli nr. 221/2017. Tómlæti greiðanda við að hafa uppi kröfu, eftir að honum mátti vera ljóst að greitt hefði verið umfram skyldu, getur meðal annars leitt til þess að krafa um endurgreiðslu verði ekki tekin til greina.
47. Í ljósi þess sem að framan er rakið, en einkum þess að af hálfu stefnda var ekki hirt um að yfirfara reikninga frá stefnanda og þess að stefndi greiddi stefnanda um árabíl án athugasemda og án fyrirvara reikninga hans, sem allir bera skýrlega með sér á hverju þeir byggðust, þá verður að áliti dómsins að líta svo á að stefndi hafi sýnt af sér verulegt aðgerðaleysi við að gæta að því að greiða ekki umfram það sem hann taldi skyldu sína og tómlæti við að hafa uppi kröfu um endurgreiðslu á því sem stefndi telur sig hafa ofgreitt. Að mati dómsins leiðir það tómlæti til þess að stefndi geti ekki nú, nokkrum árum eftir að stefnandi fór að haga reikningagerð sinni með þeim hætti sem stefndi hefur nú gert athugasemdir við, haft uppi kröfu um endurgreiðslu gagnvart stefnanda og verður því hafnað kröfum hans byggðum á grundvelli réttar til endurgreiðslu ofgreidds fjár.
48. Stefndi byggir jafnframt á því að stefnandi hafi skýrt sviksamlega rangt frá atvikum við reikningagerð, hann hafi misnotað einfeldningslegt traust fjármálastjóra stefnda til

stefnanda og með óheiðarlegum hætti borið fyrir sig að stefndi hefði greitt reikninga stefnanda gerða með sama hætti og þeir sem dómkröfur hans byggjast á. Vísar stefndi í þessu sambandi til 30., 31. og 33. gr. samningalaga nr. 7/1936. Einnig byggir stefndi á því að teljist greiðslur stefnda til stefnanda til sammings eða viðskipta sem hafi farið fram beri að ógilda þann samning á grundvelli 36. gr. samningalaga enda sé ósanngjarnt af hálfu stefnanda að bera slíkan samning fyrir sig, hvort sem er vegna fjarstæðukennds efnis hans, stöðu aðila eða atvika. Enn fremur hafi greiðslur stefnda til stefnanda farið fram á röngum forsendum og hafi stefnandi vitað og mátt vita að svo hafi verið.

49. Stefndi ber sönnunarbyrði fyrir framangreindum staðhæfingum sínum. Að virtu því sem að framan er rakið um reikningagerð stefnanda, aðstöðu stefnanda annars vegar og stefnda hins vegar, sem og athugasemdaleusar greiðslur stefnda til stefnanda, verður ekki fallist á að stefndi hafi fært sönnun fyrir því að stefnandi hafi beitt svikum eða misneytingu gagnvart stefnda samkvæmt 30. og 31. gr. laga nr. 7/1936 né heldur að greiðslur stefnda til stefnanda hafi farið fram á röngum forsendum, sbr. 32. gr. sömu laga. Getur í þessu sambandi engu breytt þó vera kunni að stefnandi hafi áunnið sér svo mikið traust hjá stefnda að af hans hálfu hafi verið látið af því að sinna því verkefni að yfirfara reikninga frá stefnanda. Þá verður ekki talið að stefndi hafi fært sönnur á að óheiðarlegt hafi verið af hálfu stefnanda að haga reikningagerð sinni og útgáfu reikninga með þeim hætti sem hann gerði eða að telja megi það ósanngjarnt, sbr. 33. gr. og 36. gr. laga nr. 7/1936. Verður því ekki fallist á sýknukröfu stefnda sem byggir á ógildingarreglum samningaréttarins.
50. Af hálfu stefnda hefur því ekki verið mótmælt að stefnandi hafi ekið þær ferðir sem reikningarnir þrír varða, og dómkröfur hans eru byggðar á, og verður að teljast óumdeilt að stefnandi eigi rétt til endurgjalds vegna þeirra ferða. Að teknu tilliti til kröfugerðar aðila og málsástæðna sem teflt hefur verið fram í málinu er það úrlausnarefni dómsins að leggja mat á hvort greiðsluskylda stefnda taki til reikninganna eins og þeir eru settir fram af hálfu stefnanda, í heild sinni eða að hluta.
51. Reikningarnir þrír sem dómkröfur stefnanda eru reistar á og fjárhæð þeirra byggjast samkvæmt gögnum málsins á hæsta gjaldflokki samkvæmt verðlista sem greiðslur stefnda til stefnanda voru ákvarðaðar eftir á árinu 2023. Jafnframt ber sundurliðun að baki reikningi, dags. 7. maí 2023, með sér að þar sé rukkað fyrir 112 aukakílómetra og sundurliðun reiknings, dags. 14. maí 2023, ber með sér að þar sé rukkað fyrir 45 mínútna aukaaksturstíma.

52. Stefnandi byggir á því að hann eigi rétt á að fá greitt fyrir þá vinnu sem hann hafi sannanlega innt af hendi og vísar hann í því samhengi til reikninga sinna og þeirra sundurliðana sem að baki þeim liggja.
53. Að því er varðar túlkun á verðlistum og réttmæti þess að stefnandi fái greitt fyrir akstursstundir og/eða ekna kílómetra umfram það sem verðlisti miðar við er til þess að líta að sá verðlisti sem hinir umkröfðu reikningar varða er þannig uppbyggður að þar hefur verið settur inn bæði klukkustundafjöldi og kílómetrafjöldi sem miðað er við í hverri tilgreindri ferð. Gögn að baki reikningunum sem dómkröfur stefnanda byggjast á bera með sér að þeir varði allir fimm daga hringferð um landið og tvær ferðir á Keflavíkurflugvöll. Samkvæmt verðlista er miðað við að á hverjum degi í slíkum hringferðum sé greitt fyrir 10 klukkustundir og 350 kílómetra en fyrir ferð á Keflavíkurflugvöll sé greitt fyrir þrjár klukkustundir og 110 kílómetra. Þá ber verðlisti jafnframt með sér möguleika á að greitt sé fyrir aukaaksturstíma samkvæmt samkomulagi við skrifstofu og fyrir aukakílómetra.
54. Akstursdagbók stefnanda að baki reikningi hans, dags. 7. nóvember 2023, þar sem rukkað er fyrir 112 aukakílómetra ber með sér að reikningurinn varði fimm daga hringferð um landið auk tveggja ferða á Keflavíkurflugvöll. Ber akstursdagbókin með sér að stefnandi hafi ekið undir 110 kílómetra viðmiðið í ferðum sínum á flugvöllinn. Þá fimm daga sem hringferðin tók ók stefnandi samkvæmt akstursdagbók fjóra daga undir 350 kílómetrum en einn dag ók hann 462 kílómetra eða 112 kílómetra umfram 350 kílómetra viðmiðið. Samtals ók stefnandi í hringferðinni 1.652 kílómetra, sem er rétt tæpum hundrað kílómetrum styttra en ef eknir hefðu verið 350 kílómetrar hvern dag.
55. Að þessu gættu og að teknu tilliti til þess sem að framan er rakið um það hvernig verðskrá er uppsett, sem og að teknu tilliti til framburðar fyrirsvarsmanns stefnda og vitna, sem gerð er grein fyrir að framan, þykir stefnandi að mati dómsins ekki hafa fært nægjanleg rök fyrir því að taka skuli til greina kröfu hans um að stefndi greiði honum fyrir 112 aukakílómetra vegna aksturs sem reikningur hans frá 7. maí 2023 varðar.
56. Þá verður af gögnum málsins ekki með nokkru móti ráðið hvernig 45 mínútna aukaaksturstími stefnanda, sem reikningur hans, dags. 14. maí 2023, varðar, sé til kominn. Þykir stefnandi því ekki hafa fært rök fyrir kröfu sinni um greiðslu fyrir 45 mínútna aukaaksturstíma.
57. Ekkert hefur komið fram í málinu sem sannar að aðilar hafi gert með sér samkomulag, eins og stefnandi byggir á, um að honum hafi verið heimilt að rukka stefnda samkvæmt

hæsta verðflokkur verðlista óháð því hvort farþegafjöldi í ferð með honum næði þeim fjölda sem sá verðflokkur miðar við. Verður stefnandi að bera hallann af því.

58. Óumdeilt er á hinn bóginn að aðilar hafi gert með sér samkomulag um að stefnanda skyldi greitt samkvæmt verðflokkur verðlista fyrir 35–50 farþega óháð því hvort farþegafjöldinn næði þeim fjölda. Samkvæmt verðlistum frá árinu 2020 er þar um að ræða fjórða gjaldflokk af sex. Miðuðust hærri gjaldflokkarnir tveir annars vegar við 50–55 farþega og hins vegar við 56–69 farþega. Á verðlista ársins 2023, sem reikningar stefnanda varða, varð sú breyting að fjórði verðflokkur af sex miðaðist við 31–49 farþega en gjaldflokkarnir þar fyrir ofan miðuðust eins og áður við annars vegar 50–55 farþega og hins vegar 56–69 farþega.
59. Að öllu framangreindu virtu þykir rétt að við ákvörðun greiðslu stefnda til stefnanda, samkvæmt reikningum þeim sem dómkröfur stefnanda varða, verði miðað við fjórða verðflokkinn af sex sem á árinu 2023 miðaðist við 31–49 farþega í stað 35–50 farþega áður. Ekki er fallist á að stefnandi eigi rétt á greiðslum fyrir aukaaksturstíma og aukakílómetra vegna þeirra ferða sem reikningarnir varða.
60. Eins og að framan er rakið varðar hver og einn þeirra reikninga sem dómkröfur stefnanda byggjast á í fyrsta lagi tvær ferðir á Keflavíkurflugvöll sem samkvæmt framlögðum verðlista ársins 2023 fyrir 31–49 farþega skal greiða fyrir 63.600 krónur, og í öðru lagi fimm daga langferð sem samkvæmt sömu forsendum skal greiða 149.000 krónur fyrir á dag. Jafnframt varðar hver reikningur í þriðja lagi kostnað að fjárhæð 16.500 krónur. Verður samkvæmt þessu fallist á að stefnandi eigi rétt á að stefndi greiði honum 888.700 krónur vegna hvers reiknings eða alls 2.666.100 krónur.
61. Af hálfu stefnda hefur ekki verið hreyft mótbárum við því að gjalddagi umræddra þriggja reikninga stefnanda miðist við útgáfudag þeirra, eins og byggt er á í stefnu. Að því gættu og með vísan til 1. mgr. 5. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu er fallist á að stefndi greiði stefnanda dráttarvexti samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga eins og nánar er tilgreint í dómsorði.
62. Að virtum málsúrslitum og að teknu tilliti til 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála þykir rétt að málskostnaður milli aðila falli niður.
63. Pétur Már Jónsson lögmaður flutti málið fyrir stefnanda og Einar Gautur Steingrímsson lögmaður fyrir stefnda.

64. Stefanía G. Sæmundsdóttir héraðsdómari kveður upp dóm þennan. Ekki tókst að kveða upp dóm í málinu innan fjögurra vikna frá því að það var tekið til dóms. Fyrir uppkvaðningu dómsins var gætt fyrir mæla 1. mgr. 115. gr. laga nr. 91/1991.

Dómsorð:

Stefndi, Katla DMI ehf., greiði stefnanda, Drive4you ehf., 2.666.100 krónur ásamt dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, af 888.700 krónum frá 7. maí 2023 til 14. maí 2023, af 1.777.400 krónum frá 14. maí 2023 til 21. maí 2023 og af 2.666.100 krónum frá 21. maí 2023 til greiðsludags.

Málskostnaður fellur niður.

Stefanía Guðrún Sæmundsdóttir