

Héraðsdómur Norðurlands eystra

Dómur 8. nóvember 2021

Mál nr. E-46/2020:

Hafnasjóður Norðurþings

(*Hilmar Gunnlaugsson lögmaður*)

gegn

Gentle Giants-Hvalaferðum ehf.

(*Daníel Isebarn Ágústsson lögmaður*)

Dómur

Málsmeðferð og dómkröfur aðila

- 1 Mál þetta, sem var dómtekið 15. september sl., er höfðað með stefnu birtri 29. desember 2019, af Hafnasjóði Norðurþings, kt. 650371-2329, Ketilsbraut 9, 640 Húsavík, á hendur Gentle Giants-Hvalaferðum ehf., kt. 660701-2570, Hafnarstétt 13, 640 Húsavík,
- 2 *Stefnandi krefst aðallega* að stefnda verði gert að greiða stefnanda kr. 64.337.190 auk dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu af kr. 42.598 frá 30.09.2008 til 31.10.2008, af kr. 1.855.718 frá 31.10.2008 til 30.11.2008, af kr. 1.886.926 frá 30.11.2008 til 31.12.2008, af kr. 1.914.652 frá 31.12.2008 til 31.01.2009, af kr. 1.943.685 frá 31.01.2009 til 28.02.2009, af kr. 1.972.718 frá 28.02.2009 til 31.03.2009, af kr. 2.015.614 frá 31.03.2009 til 30.04.2009, af kr. 2.076.766 frá 30.04.2009 til 31.05.2009, af kr. 2.145.876 frá 31.05.2009 til 30.06.2009, af kr. 2.221.701 frá 30.06.2009 til 31.07.2009, af kr. 2.279.220 frá 31.07.2009 til 31.08.2009, af kr. 2.341.582 frá 31.08.2009 til 30.09.2009, af kr. 2.414.819 frá 30.09.2009 til 31.10.2009, af kr. 2.446.243 frá 31.10.2009 til 30.11.2009, af kr. 2.477.667 frá 30.11.2009 til 31.12.2009, af kr. 5.053.694 frá 31.12.2009 til 31.01.2010, af kr. 5.086.368 frá 31.01.2010 til 28.02.2010, af kr. 5.119.042 frá 28.02.2010 til 31.03.2010, af kr. 5.192.079 frá 31.03.2010 til 30.04.2010, af kr. 5.266.108 frá 30.04.2010 til 31.05.2010, af kr. 5.343.023 frá 31.05.2010 til 30.06.2010, af kr. 5.428.348 frá 30.06.2010 til 31.07.2010, af kr. 5.500.121 frá 31.07.2010 til 31.08.2010, af kr. 5.570.502 frá 31.08.2010 til 30.09.2010, af kr. 5.631.112 frá 30.09.2010 til 31.10.2010, af kr. 5.668.957 frá 31.10.2010 til 30.11.2010, af kr. 5.876.561 frá 30.11.2010 til 31.12.2010, af kr. 8.607.906 frá 31.12.2010 til 31.01.2011, af kr. 8.644.665 frá 31.01.2011 til 28.02.2011, af kr. 8.681.424 frá 28.02.2011 til 31.03.2011, af kr. 8.707.729 frá 31.03.2011 til 30.04.2011, af kr. 8.732.701 frá 30.04.2011 til 31.05.2011, af kr. 8.774.674 frá 31.05.2011 til 30.06.2011, af kr. 8.832.316 frá 30.06.2011 til 31.07.2011, af kr. 8.896.466 frá 31.07.2011 til 31.08.2011, af kr. 9.023.585 frá 31.08.2011 til 30.09.2011, af kr. 9.108.724 frá 30.09.2011 til 31.10.2011, af kr. 9.164.691 frá 31.10.2011 til 30.11.2011, af kr. 9.200.157 frá 30.11.2011 til

31.12.2011, af kr. 11.321.032 frá 31.12.2011 til 31.01.2012, af kr. 11.359.466 frá 31.01.2012 til 29.02.2012, af kr. 11.397.900 frá 29.02.2012 til 31.03.2012, af kr. 11.446.889 frá 31.03.2012 til 30.04.2012, af kr. 11.503.320 frá 30.04.2012 til 31.05.2012, af kr. 11.571.247 frá 31.05.2012 til 30.06.2012, af kr. 11.654.058 frá 30.06.2012 til 31.07.2012, af kr. 11.736.869 frá 31.07.2012 til 31.08.2012, af kr. 12.635.440 frá 31.08.2012 til 30.09.2012, af kr. 12.990.171 frá 30.09.2012 til 31.10.2012, af kr. 13.324.270 frá 31.10.2012 til 30.11.2012, af kr. 13.373.259 frá 30.11.2012 til 31.12.2012, af kr. 13.737.153 frá 31.12.2012 til 31.01.2013, af kr. 13.788.595 frá 31.01.2013 til 28.02.2013, af kr. 13.821.659 frá 28.02.2013 til 31.03.2013, af kr. 13.885.997 frá 31.03.2013 til 30.04.2013, af kr. 13.937.439 frá 30.04.2013 til 31.05.2013, af kr. 14.016.592 frá 31.05.2013 til 30.06.2013, af kr. 14.095.745 frá 30.06.2013 til 31.07.2013, af kr. 14.507.335 frá 31.07.2013 til 31.08.2013, af kr. 14.930.998 frá 31.08.2013 til 30.09.2013, af kr. 15.339.024 frá 30.09.2013 til 31.10.2013, af kr. 15.727.158 frá 31.10.2013 til 30.11.2013, af kr. 15.778.600 frá 30.11.2013 til 31.12.2013, af kr. 16.089.918 frá 31.12.2013 til 31.01.2014, af kr. 16.155.994 frá 31.01.2014 til 28.02.2014, af kr. 16.222.070 frá 28.02.2014 til 31.03.2014, af kr. 16.260.812 frá 31.03.2014 til 30.04.2014, af kr. 16.337.160 frá 30.04.2014 til 31.05.2014, af kr. 16.467.837 frá 31.05.2014 til 30.06.2014, af kr. 17.061.442 frá 30.06.2014 til 31.07.2014, af kr. 17.634.502 frá 31.07.2014 til 31.08.2014, af kr. 18.224.618 frá 31.08.2014 til 30.09.2014, af kr. 18.814.734 frá 30.09.2014 til 31.10.2014, af kr. 19.313.335 frá 31.10.2014 til 30.11.2014, af kr. 19.581.540 frá 30.11.2014 til 28.02.2015, af kr. 19.622.007 frá 28.02.2015 til 31.03.2015, af kr. 19.672.977 frá 31.03.2015 til 30.04.2015, af kr. 19.739.497 frá 30.04.2015 til 31.05.2015, af kr. 19.855.189 frá 31.05.2015 til 30.06.2015, af kr. 19.936.378 frá 30.06.2015 til 31.07.2015, af kr. 20.100.759 frá 31.07.2015 til 31.08.2015, af kr. 20.265.140 frá 31.08.2015 til 30.09.2015, af kr. 20.426.613 frá 30.09.2015 til 31.10.2015, af kr. 20.545.280 frá 31.10.2015 til 30.11.2015, af kr. 20.629.302 frá 30.11.2015 til 31.12.2015, af kr. 21.165.434 frá 31.12.2015 til 31.01.2016, af kr. 21.234.063 frá 31.01.2016 til 29.02.2016, af kr. 21.392.221 frá 29.02.2016 til 31.03.2016, af kr. 21.471.167 frá 31.03.2016 til 30.04.2016, af kr. 21.701.026 frá 30.04.2016 til 31.05.2016, af kr. 21.814.013 frá 31.05.2016 til 30.06.2016, af kr. 22.026.991 frá 30.06.2016 til 31.07.2016, af kr. 22.185.190 frá 31.07.2016 til 31.08.2016, af kr. 22.467.025 frá 31.08.2016 til 30.09.2016, af kr. 34.638.428 frá 30.09.2016 til 31.10.2016, af kr. 34.726.982 frá 31.10.2016 til 30.11.2016, af kr. 34.835.732 frá 30.11.2016 til 31.12.2016, af kr. 35.747.544 frá 31.12.2016 til 31.01.2017, af kr. 35.833.112 frá 31.01.2017 til 28.02.2017, af kr. 36.043.100 frá 28.02.2017 til 31.03.2017, af kr. 36.128.668 frá 31.03.2017 til 30.04.2017, af kr. 36.377.045 frá 30.04.2017 til 31.05.2017, af kr. 36.548.953 frá 31.05.2017 til 30.06.2017, af kr. 36.810.846 frá 30.06.2017 til 31.07.2017, af kr. 38.827.700 frá 31.07.2017 til 31.08.2017, af kr. 42.906.995 frá 31.08.2017 til 30.09.2017, af kr. 43.905.421 frá 30.09.2017 til 31.10.2017, af kr. 44.575.505 frá 31.10.2017 til 30.11.2017, af kr. 44.693.344 frá 30.11.2017 til 31.12.2017, af kr. 44.899.609 frá 31.12.2017 til 31.01.2018, af kr. 44.987.297 frá

31.01.2018 til 28.02.2018, af kr. 45.235.664 frá 28.02.2018 til 31.03.2018, af kr. 45.439.729 frá 31.03.2018 til 30.04.2018, af kr. 45.968.906 frá 30.04.2018 til 31.05.2018, af kr. 47.366.062 frá 31.05.2018 til 30.06.2018, af kr. 47.606.695 frá 30.06.2018 til 31.07.2018, af kr. 50.270.122 frá 31.07.2018 til 31.08.2018, af kr. 52.523.924 frá 31.08.2018 til 30.09.2018, af kr. 53.642.807 frá 30.09.2018 til 31.10.2018, af kr. 54.325.007 frá 31.10.2018 til 30.11.2018, af kr. 54.424.094 frá 30.11.2018 til 31.12.2018, af kr. 54.943.026 frá 31.12.2018 til 31.01.2019, af kr. 55.045.594 frá 31.01.2019 til 28.02.2019, af kr. 55.335.292 frá 28.02.2019 til 31.03.2019, af kr. 55.593.644 frá 31.03.2019 til 30.04.2019, af kr. 56.266.167 frá 30.04.2019 til 31.05.2019, af kr. 56.968.005 frá 31.05.2019 til 30.06.2019, af kr. 58.396.681 frá 30.06.2019 til 31.07.2019, af kr. 60.515.746 frá 31.07.2019 til 31.08.2019, af kr. 62.431.089 frá 31.08.2019 til 30.09.2019, af kr. 63.574.522 frá 30.09.2019 til 31.10.2019, af kr. 64.227.483 frá 31.10.2019 til 30.11.2019, af kr. 64.337.190 frá 30.11.2019 til greiðsludags, allt að frádregnum innborgunum dagsettum

01.11.2008 kr. 53.269,00	01.07.2009 kr. 353.579,00	01.08.2009 kr. 135.265,00
01.10.2009 kr. 138.033,00	01.11.2009 kr. 31.424,00	01.12.2009 kr. 31.754,00
01.01.2010 kr. 2.577.533,00	01.05.2010 kr. 67.770,00	01.06.2010 kr. 75.231,00
01.07.2010 kr. 155.171,00	01.08.2010 kr. 86.924,00	01.09.2010 kr. 143.381,00
01.11.2010 kr. 61.912,00	01.12.2010 kr. 38.998,00	01.01.2011 kr. 175.777,00
01.02.2011 kr. 999.050,00	01.07.2011 kr. 565.951,00	01.08.2011 kr. 123.407,00
01.09.2011 kr. 1.114.275,00	01.12.2011 kr. 178.876,00	01.06.2012 kr. 256.949,00
01.07.2012 kr. 2.300.923,00	01.08.2012 kr. 898.571,00	01.09.2012 kr. 357.428,00
01.10.2012 kr. 355.347,00	01.11.2012 kr. 62.179,00	01.01.2013 kr. 50.411,00
01.02.2013 kr. 421.312,00	01.04.2013 kr. 99.056,00	01.06.2013 kr. 3.000,00
01.07.2013 kr. 209.563,00	01.08.2013 kr. 319.317,00	01.09.2013 kr. 521.137,00
01.10.2013 kr. 727.343,00	01.11.2013 kr. 468.233,00	01.12.2013 kr. 368.242,00
01.01.2014 kr. 311.318,00	01.05.2014 kr. 136.089,00	01.06.2014 kr. 171.109,00
01.07.2014 kr. 1.032.823,00	01.08.2014 kr. 217.028,00	01.09.2014 kr. 1.036.268,00
01.10.2014 kr. 597.982,00	01.11.2014 kr. 63.547,00	01.12.2014 kr. 15.065,00
01.02.2015 kr. 257.752,00	01.03.2015 kr. 41.603,00	01.06.2015 kr. 119.573,00
01.07.2015 kr. 200.925,00	01.08.2015 kr. 166.786,00	01.10.2015 kr. 328.861,00
01.11.2015 kr. 118.667,00	01.01.2016 kr. 85.780,00	01.02.2016 kr. 73.706,00
01.05.2016 kr. 233.253,00	01.06.2016 kr. 562.972,00	01.07.2016 kr. 349.767,00
01.08.2016 kr. 379.917,00	01.09.2016 kr. 175.579,00	01.10.2016 kr. 290.275,00
01.11.2016 kr. 6.657.359,00	01.12.2016 kr. 108.750,00	01.01.2017 kr. 90.745,00
01.02.2017 kr. 277.839,00	01.03.2017 kr. 732.766,00	01.05.2017 kr. 301.591,00
01.06.2017 kr. 254.641,00	01.07.2017 kr. 173.216,00	01.08.2017 kr. 2.109.184,00
01.09.2017 kr. 4.290.571,00	01.11.2017 kr. 1.006.122,00	01.12.2017 kr. 680.482,00
01.01.2018 kr. 328.369,00	01.03.2018 kr. 248.367,00	01.04.2018 kr. 88.974,00
01.05.2018 kr. 207.881,00	01.06.2018 kr. 540.455,00	01.07.2018 kr. 1.652.596,00
01.09.2018 kr. 2.970.498,00	01.10.2018 kr. 2.223.244,00	01.11.2018 kr. 1.163.368,00
01.12.2018 kr. 405.506,00	01.01.2019 kr. 624.785,00	01.03.2019 kr. 103.405,00
01.04.2019 kr. 405.318,00	01.05.2019 kr. 149.758,00	01.06.2019 kr. 860.939,00

01.07.2019 kr. 774.915,00 01.08.2019 kr. 1.187.246,00 01.09.2019 kr. 2.133.541,00
01.10.2019 kr. 2.097.608,00 01.11.2019 kr. 1.617.960,00, sem dragast skal frá skuldinni miðað við stöðu hennar á innborgunardegi. Þá er krafist vaxtavaxta skv. 12. gr. vaxtalaga er leggist við höfuðstól á 12 mánaða fresti.

- 3 *Til vara* krefst stefnandi að stefndi greiði stefnanda kr. 5.416.320 auk dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, sbr. og 12. gr. sömu laga, frá 4. nóvember 2016 til greiðsludags.
- 4 Í báðum tilvikum krefst stefnandi málskostnaðar að mati dómsins eða samkvæmt málskostnaðarreikningi.
- 5 *Stefndi krefst* sýknu af kröfum stefnanda auk málskostnaðar.

Málsatvik

- 6 Stefnandi, sem er að fullu í eigu sveitarfélagsins Norðurþings, annast allan rekstur hafna á Húsavík, Kópaskeri og Raufarhöfn. Stefndi rekur ferðaþjónustufyrirtæki með hvalaskoðun að meginstarfsemi. Stefnandi hefur frá gildistöku hafnalaga nr. 61/2003 gefið út eigin gjaldskrár. Kveður stefnandi kröfur í málinu styðjast við reikninga samkvæmt gjaldskrá, sem m.a. mæli fyrir um greiðslur fyrir kalt vatn, gámasæði, flotbryggjugjald, sorpgjald, farþegagjald, bátagjöld, vigtun, aflaggjöld, rafmagn, uppistöðu báta, bryggjugjald o.fl. Ágreiningur aðila í málinu snýst um farþegagjöld, en stefndi mótmælir því að þau eigi lögmæta stoð í gjaldskrá stefnanda.
- 7 Kröfur stefnanda ná til haustsins 2008 en þá kveður stefnandi greiðsludrátt hafa hafist hjá stefnda, sem hafi frá þeim tíma verið seinn með greiðslur. Kveðst stefnandi hafa litið svo á að allar greiðslur stefnda hafi gengið til greiðslu á elstu skuld og áföllnum vöxtum. Um mánaðarlega reikninga er að ræða frá september 2008 til nóvember 2019. Stefnandi hefur lagt fram alla reikninga á hendur stefnda sem mál þetta snýst um, en um mikið magn reikninga er að ræða sem dómurinn telur óþarft að rekja, að öðru leyti en því að stefnandi hefur hagað kröfugerð sinni þannig að allir reikningar hvers mánaðar hafa verið lagðir saman til einföldunar og litið svo á að þeir hafi verið gefnir út í lok hvers mánaðar hvað dráttarvaxtaútreikning snertir. Að sama skapi hafi öllum greiðslum stefnda verið ráðstafað sem innborgunum miðað við fyrsta dag hvers mánaðar jafnvel þó greiðslur hafi borist síðar.
- 8 Hafnarrekstur á Húsavík hefur þá sérstöðu að langmestur hluti starfseminnar er starfsemi hvalaskoðunarbáta, en stefndi hefur verið annar tveggja helstu rekstraraðila á því sviði um langt skeið. Stefnandi kveður gjaldtöku hafnarinnar að mestu lúta reglum um þjónustugjöld, sem feli í sér að ekki sé krafist hærri greiðslna frá viðskiptavinum en nægi til að standa undir rekstrinum. Kveður stefnandi hafnasjóð hafa verið rekinn með viðvarandi tapi frá árinu 2007 til 2015 og í raun enn í dag að teknu tilliti vaxta, sem eðlilegt sé að gera ráð fyrir að leggist á kröfu sveitarfélagsins á stefnanda, vegna raunvaxtakostnaðar sveitarfélagsins. Án vaxtareiknings á kröfu sveitarfélagsins hafi afkoman einungis verið jákvæð árin 2016 og 2017. Af þessu sé ljóst, að almennt fullnýti

stefnandi ekki gjaldskrárheimildir sínar og þeir sem þess njóti séu notendur hafnarmannvirkjanna.

- 9 Ágreiningur hefur verið á milli aðila um farþegagjöldin. En bæði stefndi og Norðursigling, sem er hitt hvalaskoðunarfyrirtækið á Húsavík, hafa verið með fyrirvara við þau. Samtala reikninga stefnanda á hendur stefnda á tímabilinu 2008 til 2019 vegna farþegagjalda nemur kr. 47.804.250 þegar tillit hefur verið tekið til kreditreikninga. Á tímabilinu 2008-2018 voru farþegagjöldin kr. 40.612.653. Við mat á réttmæti þjónustugjalda kveður stefnandi horft til heildartekna stefnanda í samhengi við heildargjöld. Aðferðafræði stefnanda er nánar rakin í umfjöllun um málsástæður stefnanda.
- 10 Samkvæmt gögnum málsins voru farþegagjöld lögð á og innheimt í samræmi við gjaldskrár stefnanda á árunum 2008 - 2011. Árið 2012 gerði stefnandi sérstakt samkomulag um greiðslu farþegagjalda við fyrirtækið Norðursiglingu ehf., dags. 25. júní 2012. Ekki varð af sambærilegu samkomulagi við stefnda, en þrátt fyrir það var hann krafinn um farþegagjöld til samræmis við Norðursiglingu. Samkomulagið var til reynslu og gildi fyrir árin 2012 og 2013. Á árinu 2014 voru farþegagjöld áfram innheimt á grundvelli samkomulagsins. Í ársbyrjun 2015 tók gildi gjaldskrá fyrir hafnir stefnanda, þar sem m.a. var mælt fyrir um álagningu og innheimtu farþegagjalda. Engu að síður innheimti stefnandi engin farþegagjöld á árinu 2015. Í lok sumars 2016 tilkynnti stefnandi um upptöku farþegagjalda á höfnum Norðurbings sem myndi taka til ársins 2015, 2016 og eftirleiðis nema annað yrði sérstaklega ákveðið og jafnframt tiltekið að engin gjöld hafi verið innheimt fyrir árið 2015 í ljósi þess að áðurnefndur samningur um sértæka greiðslu farþegagjalda hafi verið útrunninn. Með framangreindu erindi var fyrst óskað formlega eftir upplýsingum um farþegafjöldu stefnda vegna árána 2015 og 2016, en aðilar deila m.a. um hvort stefnda hafi borið að veita þessar upplýsingar að eigin frumkvæði. Að veittum umbeðnum upplýsingum gaf stefnandi út tvo reikninga vegna farþegagjalda fyrir árið 2015 og 2016. Stefndi greiddi reikninginn vegna 2016, að fjárhæð kr. 6.573.240, en taldi sér óskýlt að greiða reikning vegna 2015.
- 11 Málið þokaðist lítið næstu tvö árin þar til fjármálastjóri Norðurbings hafði samband við fyrirsvarsmann stefnanda í júlí 2018 og tiltók að kröfur vegna farþegagjalda hafi verið í biðstöðu hjá sveitarfélaginu á meðan leyst væri úr ágreiningi um gjöldin. Kom fram að útistandandi kröfur stefnda vegna þessa væru samtals kr. 7.514.596 og var stefnda boðið að gera samkomulag, sambærilegt því sem hafði verið gert við Norðursiglingu ehf., um uppgjör krafanna. Í svari til stefnda um grundvöll gjaldanna var tekið fram að krafan byggðist á þremur reikningum, þ.e. reikningi dags. 31. október 2008, að fjárhæð kr. 1.778.022, reikningi dags. 16. desember 2010, að fjárhæð kr. 2.396.899, og reikningi dags. 30. september 2016, að fjárhæð kr. 5.416.320. Stefndi féllst ekki á boð stefnanda.
- 12 Í ársbyrjun 2019 kvartaði stefndi til Samkeppniseftirlitsins og Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins vegna háttsemi stefnanda og Norðurbings, m.a. vegna áðurnefnds samkomulags við Norðursiglingu ehf. um uppgjör ógreiddra farþegagjalda. Ráðuneytið lauk málinu þann 26. júní 2019 með þeirri niðurstöðu að ekki væri

nægjanlegt tilefni til að hefja formlega stjórnarsýsluúttekt á grundvelli 112. gr. sveitarstjórnarlaga.

- 13 Fjármálastjóri Norðurljóspings bauð stefnda á ný að ganga til samninga við sveitarfélagið um uppgjör útistandandi krafna, gegn niðurfellingu vaxta og innheimtukostnaðar. Stefnandi taldi kröfurnar fyrndar og hafnaði greiðsluskyldu. Stefnandi brást við með innheimtukröfu þann 9. desember 2019, þar sem byggt var á því að innborgunum stefnda, yfir meira en 10 ára tímabil, hefði ávallt verið ráðstafað til greiðslu á elstu skuldum og áföllnum vöxtum hverju sinni. Krafa stefnanda væri því í raun og veru um greiðslu á reikningum síðustu 6 mánaða en ekki vegna ógreiddra gjalda fyrir árin 2008, 2010 og 2015, líkt og komið hafði fram á fyrri stigum. Var gerð krafa um greiðslu höfuðstóls að fjárhæð kr. 64.338.181 að frádregnum innborgunum að fjárhæð kr. 57.961.235 Jafnframt krafðist stefnandi dráttarvaxta að fjárhæð kr. 6.482.143. Kröfunni var fylgt eftir með höfðun þessa máls.
- 14 Í kjölfar fyrirspurnar frá umboðsmanni Alþingis eftir að mál þetta var höfðað ákvað Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið að taka málið aftur upp og lauk því með álit 22. janúar 2020. Í álitinu voru gerðar athugasemdir við að innheimtuaðgerðir sveitarfélagsins á flutningsgjaldi hafna vegna árána 2015 og 2016 hafi ekki verið í samræmi við meginreglu stjórnarsýsluréttar um málshraða eða vandaða stjórnarsýsluhætti um fyrirsjáanleika og skýrleika stjórnarsýsluframkvæmdar. Hins vegar var það mat ráðuneytisins að þessi galli hefði ekki áhrif á lögmæti innheimtuaðgerðanna.

Málsástæður aðila

Málsástæður stefnanda

- 15 Stefnandi kveðst reisa aðal- og varakröfu að mestu á sama grunni og geri röksemdum að baki þeim samkvæmt því skil í einu lagi. Hann byggir kröfu sína á hafnalögum nr. 61/2003 með síðari breytingum sem og á sérstökum samningum við stefnda og önnur hvalaskoðunarfyrirtæki um framkvæmd og fjárhæð farþegagjalda. Þá sé byggt á meginreglum kröfuréttar.
- 16 Leggur stefnandi áherslu á að hafnalögum sé ætlað að tryggja að hafnir landsins hafi nægar tekjur til að standa undir rekstri sínum. Samkvæmt 3. mgr. 17. gr. hafnalaga skuli gjaldtaka hafna miðuð við að hún standi undir kostnaði við þá þjónustu sem veitt er ásamt sameiginlegum kostnaði eftir því sem við á. Í 5. tl. 3. gr. segi að rekstur hafnar tákni í lögunum að byggja, reka, viðhalda og endurnýja hafnarmannvirki sem og rekstur hafntengdrar atvinnuáðstöðu, þ.e. leigu á landi, vöruhúsum, tækjum og þess háttar, upptökumannvirkjum hvers konar í því skyni að þjóna skipum eða fyrirtækjum á hafnarsvæðum sem sinna þjónustu við skip, farþega og farm, og jafnframt rekstur hafntengdar þjónustu, þ.e. hafnsöguþjónustu, festarþjónustu, vigtarþjónustu, sorphirðu, sölu vatns og rafmagns og sambærilega þjónustu er lúti að skipum. Undir rekstur hafna falli einnig rekstur vöruhúsa og þjónustumiðstöðva á hafnarsvæðum. Af þessu leiði að stefnanda sé ætlað að afla tekna til að standa undir öllum sínum rekstri með gjaldtöku

skv. 17. gr. hafnalaga Verði að ætla stefnanda töluvert svigrúm í þeim efnum, sbr. niðurstöðu Hæstaréttar í máli nr. 160/2014 frá 2. nóvember 2014.

- 17 Allir reikningar að baki kröfu stefnanda séu vegna atriða sem falli undir 5. tl. 3. gr. og 17. gr. hafnalaga og að hver gjaldategund um sig nemi ekki hærri fjárhæð en svo, að hún mæti kostnaði vegna starfsemi sem undir hana falli, að teknu tilliti til sameiginlegs kostnaðar stefnanda, s.s. stjórnunar- og vaxtakostnaðar. Nánar vísi stefnandi til 1. – 11. tl. 2. mgr. 17. gr. laganna um heimild fyrir hverjum gjaldaflokki fyrir sig.
- 18 Við gerð gjaldskráa stefnanda hafi verið byggt á því að farþegagjöld þurfi með réttu að standa undir frá 15% til 25% heildargjalda. Stefnandi hafi prófað mismunandi aðferðir til að ná þessu markmiði. Innheimtu farþegagjalda hafi fyrst verið hagað svo að gerður hafi verið reikningur í árslok á grundvelli gildandi gjaldskrár. Frá árinu 2008 hafi farþegagjöld verið kr. 140 fyrir hvern farþega. Árin 2012 – 2014 hafi verið innheimt samkvæmt samkomulagi við hvalaskoðunarfyrirtækin á Húsavík um fjárhæð og greiðslutilhögun farþegagjalda sem gerður hafi verið 2012. Samkvæmt því hafi 80% áætlaðra farþegagjalda verið innheimt á fimm mánaðarlegum gjalddögum frá 1. júní til 1. október ár hvert. Þá hafi verið mælt fyrir um að lokauppgjör vegna hvers árs færi fram eigi síðar en í lok maí næsta árs, þegar ársreikningur lægi fyrir. Frá rekstrarárinu 2015 hafi verið stuðst við gjaldskrá, þar sem fjárhæð farþegagjalda fyrir hvern farþega séu tilgreind án virðisaukaskatts sem síðan bætist við. Árið 2015 hafi þessi fjárhæð verið kr. 168, kr. 171 árin 2016 og 2017, kr. 173 árið 2018 og kr. 175 árið 2019.
- 19 Upplýsingar um farþegafjölda stefnda á árinu 2015 hafi ekki verið afhentar fyrr en eftir mikla eftirgangsmuni seint á árinu 2016 og reikningur þá gerður, en eftir það hafi verið meiri regla á upplýsingagjöf stefnda til stefnanda og þar með reikningagerð stefnanda.
- 20 Frá janúar 2008 til janúar 2019 hafi verðlag hækkað um 63,66% samkvæmt vísitölu neysliverðs. Á sama tíma hafi farþegagjald fyrir hvern farþega eingöngu hækkað um 25%. Fyrir þessari lágu hækkun gjaldsins séu nokkrar ástæður. Ein þeirra sé sú að farþegagjöldin hafi í reynd verið lægri en þau hafi þurft að vera til að standa undir rekstri stefnanda, eins og gögn sýni. Önnur sé sú að stefndi, eins og aðrir notendur Húsavíkurhafnar, hafi notið þess hagræðis sem fjölgun ferðamanna hafi haft í för með sér. Sú fjölgun hafi leitt til mikillar uppbyggingar af hálfu stefnanda, án þess að leiða til hækkunar í samræmi við það eða verðlagsbreytingar. Sú þriðja sé ráðdeild í rekstri stefnanda.
- 21 Nánar rekur stefnandi réttmæti þjónustugjalda sinna í samhengi við heildartekjur og heildargjöld sín yfir tímabilið 2008 – 2018. Heildartekjur hafi verið kr. 1.125.944.615, þar af aðrar tekjur kr. 516.801.501 kr., þar af tekjur vegna skemmtiferðaskipa kr. 123.383.603 og hvalaskoðunarskipa (farþegagjöld) kr. 110.522.496. Á sama tímabili hafi heildargjöld stefnanda verið kr. 1.648.617.250, þar af laun og launatengd gjöld kr. 367.396.148, annar rekstrarkostnaður kr. 462.898.616, afskriftir kr. 416.229.247 og fjármagnsgjöld kr. 402.093.135. Að meðaltali hafi tekjur vegna farþegagjalda hvalaskoðunarskipa verið 6,7% heildarútgjalda (8,9% útgjalda án fjármagnsgjalda). Lagt hafi verið til grundvallar af stefnanda að umfang starfsemi hvalaskoðunarskipa í

Húsavíkurhöfn hafi þegar á árunum 2008 til 2010 verið orðin um 15% af heildarstarfsemi og frá því tímamarki hafi það umfang aukist stórum þó auknar tekjur hafi ekki skilað sér fyrir en 2015, en frá þeim tíma hafi verið talið eðlilegt að meta umfang starfsemi tengda hvalaskoðun til a.m.k. 25% af rekstri stefnanda. Húsavík sé hvalaskoðunarmiðstöð Íslands og stefnandi hafi ráðist í fjárfestingar í þágu atvinnugreinarinnar auk þess sem önnur almenn hafnarmannvirki séu nýtt undir starfsemina. Farþegagjaldi sé ætlað að standa straum af þessum fjárfestingum.

- 22 Misjafnt geti verið á milli ára hve mikill rekstrarkostnaður eða fjárfesting sé í einstökum höfnum stefnanda. Því sé óhjákvæmilegt við áætlanagerð að taka mið af lengra tímabili. Á því sé byggt að langstærsti hluti fjárfestinga síðustu 20 ára, og þar með afskriftargrunnur, sé vegna Húsavíkurhafnar. Tvennt standi upp úr, annars vegar nýleg fjárfesting vegna uppbyggingar á iðnaðarhverfinu við Bakka og hins vegar aðlögun hafnarinnar að starfsemi hvalaskoðunarfyrtækja og annarrar ferðaþjónustustarfsemi. Augljóst sé að gjaldtaka vegna farþegagjalda sé langt undir raunverulegum kostnaði stefnanda.
- 23 Um skýringar stefnanda á framsetningu útreikninga að baki aðalkröfu vísast til þess sem rakið var undir lýsingu málsatvika hér að framan. Hvað varðar ráðstöfun greiðslna kveðst stefnandi byggja á því að hver greiðsla stefnda hafi gengið til uppgjors á elstu skuld og áföllnum vöxtum. Því hafi eftirstöðvar kröfunnar, án innheimtukostnaðar sem stefnandi telji hér til málskostnaðar, numið kr. 12.858.089 þann 19. desember 2019. Nemi heildarskuld stefnda þannig lægri tölu en sem samsvari höfuðstól útgefinna reikninga á tímabilinu 31. ágúst 2018 til 30. nóvember 2019. Stefnandi telji sjónarmið stefnda um fyrningu, sem fram hafi komið í bréfi lögmanns stefnda í desember 2019, ekki eiga við rök að styðjast, enda samrýmist það íslenskum réttarreglum að greiðslur skuldara gangi til greiðslu elstu krafna kröfuhafa.
- 24 *Varakröfu* sína kveðst stefnandi byggja á því að verði aðalkröfu hafnað sé á því byggt að reikningur dagsettur 30. september 2016 með gjalddaga 4. nóvember 2016, að fjárhæð kr. 4.368.000 auk virðisaukaskatts að fjárhæð 1.048.320, samtals kr. 5.416.320 hafi fallið í gjalddaga 4. nóvember 2016 og borið dráttarvexti frá þeim tíma. Ekki hafi verið hægt að gera endanlegan reikning vegna farþegagjalda fyrr en eftir að árið 2015 var liðið og þá aðeins eftir að stefndi hafi sinnt þeirri skyldu sinni að senda stefnanda upplýsingar um fjölda farþega. Þetta hafi verið í samræmi við framkvæmd fyrri ára, þar sem endanlegt uppgjör hafi jafnan farið fram um mitt næsta ár eftir lok viðkomandi rekstrarárs. Þrátt fyrir eftirgangsmuni hafi ekki borist tölur frá stefnda vegna ársins 2015 fyrr en á haustmánuðum 2016. Fjögurra ára fyrningarfrestur kröfunnar hafi því ekki verið liðinn þegar fyrningu var slitið með birtingu stefnu í málinu 29. desember 2019.

Málsástæður stefnda

- 25 Stefndi kveðst byggja á að málið snúist um kröfur að baki þremur reikningum stefnanda frá árunum 2008, 2010 og 2015, þar sem allir aðrir reikningar hafi þegar verið greiddir. Þær þrjár kröfur sem eftir standi séu fyrndar. Þá kveðst stefndi byggja á að hann eigi

jafnframt gagnkröfur til skuldajafnaðar vegna ofgreiddra farþegagjalda sem hann hafi greitt stefnanda á árunum 2012-2014 og á árunum 2016-2019.

- 26 Stefndi hafnar því að skilyrði fyrir því að stefnanda hafi verið heimilt að ráðstafa greiðslum stefnda upp í eldri skuldir og áfallna vexti, hafi verið fyrir hendi í málinu líkt og stefnandi byggir aðalkröfu sína á. Heimildinni megi einungis beita þegar kröfuhafi eigi fleiri en eina gjaldfallna kröfu á hendur skuldara. Við þær aðstæður geti kröfuhafi ráðstafað greiðslu inn á þá skuld sem hann kýs, að því gefnu að skuldari hafi ekki tilgreint hvaða kröfu hann sé að greiða eða það sé ekki ljóst af öðrum atvikum. Þá vísar stefndi einnig til almennra reglna um tillitsskyldu kröfuhafa gagnvart skuldara við slíkar aðstæður.
- 27 Í þessu máli hátti svo til að á öllum framlögðum reikningum, sem eru mörg hundruð talsins, sé nákvæmlega tilgreint hvaða kröfur standi að baki hverjum reikningi. Á hreyfingayfirliti frá stefnanda sem liggja fyrir í málinu megi sjá alla útgefna reikninga stefnanda og samsvarandi greiðslur frá stefnda. Nánast allir útgefnir reikningar hafi verið greiddir í nákvæmu samræmi við tilgreinda fjárhæð.
- 28 Jafnframt megi greina að frá árinu 2008 séu einungis þrjú reikningar sem finni sér ekki nákvæmlega samsvarandi greiðslu frá stefnda, en það séu reikningur að fjárhæð kr. 1.778.022 með gjalddaga þann 31.10.2008, reikningur að fjárhæð kr. 2.396.899 með gjalddaga þann 16.12.2010 og reikningur að fjárhæð kr. 5.416.320 með gjalddaga þann 4.11.2016. Hreyfingaryfirlit stefnanda staðfesti því greiðslur stefnda á öllum reikningum stefnanda fyrir utan framangreinda þrjá reikninga. Þá liggja fyrir að til viðbótar hafi reikningur að fjárhæð kr. 2.396.899 verið greiddur með tveimur millifærslum upp á kr. 1.000.000 og framvísun ávísunar upp á kr. 396.899. Með greiðslu í samræmi við framangreinda reikninga, þar sem stefnandi hafi tilgreint nákvæmlega hvaða kröfur standi að baki hverjum reikningi, megi skuldari treysta því að greiðslunni verði ráðstafað inn á þá kröfu. Greiðsla í samræmi við útgefninn reikning feli þannig í sér greiðslu á þeirri kröfu sem stendur honum að baki. Stefnandi hafi við þessar aðstæður engar heimildir haft til að ráðstafa greiðslum stefnda inn á aðrar kröfur en þær sem voru tilgreindar samkvæmt hverjum tilteknum reikningi. Því síður inn á kröfur sem hafi glatað lögvernd sinni sökum fyrningar.
- 29 Þá liggja fyrir að stefnandi hafi aldrei viðhaft þá framkvæmd að ráðstafa greiðslum stefnda upp í greiðslur á elstu skuld og áföllnum vöxtum hverju sinni. Frá árinu 2008 til desember 2019 hafi stefnda aldrei verið tilkynnt um slíka framkvæmd. Þvert á móti beri fyrirbyggjandi samskipti með sér að stefnandi hafi einungis gert kröfu um greiðslu á þremur reikningum sem skoðun stefnda hafi leitt í ljós að séu einu ógreiddu reikningarnir. Í tölvupósti fjármálastjóra Norðurþings til stefnda frá 10. júlí 2018 segi að vegna ágreinings um farþegagjöld hafi kröfur verið í biðstöðu og að „*kröfur Gentle Giants – Hvalaferðir ehf. hjá Norðurþingi vegna þessa eru samtals 7.514.596 fyrir árin 2008, 2010 og 2015.*“ Í bréfi frá 21. ágúst 2018 hafi þetta verið áréttað og rakið nánar hvaða farþegafjöldi og fjárhæð fyrir hvern farþega hafi legið að baki hverjum þessara þriggja reikninga. Loks hafi Norðurþing sent stefnda bréf 13. nóvember 2019 þar sem

sveitarfélagið hafi ítrekað tilboð sitt um að ganga til samninga við stefnda um ógreidd farþegagjöld fyrir árin 2008, 2010 og 2015.

- 30 Það liggi því fyrir að stefnandi hafi hvorki haft heimild til að ráðstafa greiðslum stefnda með þeim hætti sem hann byggir nú á, né heldur hafi hann raunverulega tekið ákvarðanir um slíka ráðstöfun. Það hafi fyrst verið mörgum árum eftir að greiðslurnar áttu sér stað að stefnandi hafi haldið þessu fram. Til slíkrar ráðstöfunar eftir á hafi kröfuhafi engar heimildir án samþykkis skuldara.
- 31 Þá kveðst stefndi gera alvarlegar athugasemdir við dráttarvaxtakröfu stefnanda í aðalkröfu málsins. Af framlögðu hreyfingaryfirliti stefnanda megi ráða að þegar sé búið að greiða áfallna vanskilavexti í þeim tilvikum sem greitt var eftir gjalddaga. Á yfirlitinu sé þetta skýrt sem „innheimtukostnaður“ og sé um að ræða hundruð færslna, að fjárhæð u.þ.b. 800 þúsund krónur. Ástæðan fyrir því að um sé að ræða hundruð færslna sé að við greiðslu hvers reiknings hafi stefndi einnig greitt vanskilavexti hafi krafan verið gjaldfallin. Með hliðsjón af fjárhæðum meints „innheimtukostnaðar“ sé augljóslega um að ræða áfallna vexti og hugsanlega aðrar kröfu vegna sömu vanskila. Með því að krefjast dráttarvaxta af aðalkröfu sé stefnandi að krefja stefnda um greiðslu vaxta af kröfunum í annað sinn.
- 32 Stefndi telur bæði aðal- og varakröfu stefnanda vera fyrndar. Kröfur að baki reikningum frá árunum 2008 og 2010, sem og hugsanlegir vextir af kröfunum, hafi verið fyrndar þegar mál þetta var höfðað, sbr. 3. gr. laga nr. 150/2007 um fyrningu kröfuréttinda. Að auki telji stefndi kröfurnar þegar hafa verið greiddar, a.m.k. að hluta. Samkvæmt upplýsingum frá Gunnari J. Magnússyni, bókhaldara stefnda sem gaf skýrslu fyrir dómi, hafi reikningur fyrir árið 2010, að fjárhæð kr. 2.396.899, þegar verið greiddur. Hafi það verið gert með tveimur innborgunum, dags. 2. febrúar 2011 og 22. september 2011, að fjárhæð kr. 1.000.000 hvor, og með greiðslu ávísunar þann 26. nóvember 2013. Þessar innborganir komi fram á hreyfingaryfirliti stefnanda í málinu. Af framlögðum gögnum málsins megi ráða að stefnandi hafi staðið í þeim ranga skilningi að reikningur frá 2010 hafi ekki verið greiddur.
- 33 Hvað snerti reikning frá 2008, og að því marki sem reikningur frá árinu 2010 teljist hugsanlega ógreiddur, þá hafi stefnandi engan reka gert að innheimtu krafanna í hartnær áratug eins og Norðurþing hafi viðurkennt í bréfi sínu dags. 21. febrúar 2019, þar sem m.a. segi „Draga verður fram að við skoðun málsins fæst ekki betur séð en að GG hafi ekki greitt farþegagjöld vegna 2008 og að hluta vegna 2010. Ekki fæst séð að sveitarfélagið hafi nokkuð viðhafst í innheimtu þeirra krafna, í það minnsta var ekki látið reyna á réttmæti þeirra gjalda.“ Stefndi hafi því, auk alls annars, sýnt af sér stórfellt tómlæti við að fylgja eftir meintum kröfum sínum á hendur stefnda.
- 34 Hvað snerti *varakröfu* stefnanda, sem byggð sé á reikningi, að fjárhæð kr. 5.416.320 með gjalddaga þann 4. nóvember 2016, sé einnig byggt á fyrningu, sbr. 3. gr. og 24. gr. laga nr. 150/2007. Upphaf fyrningarfrests miðist við það tímamark sem hann gat fyrst átt rétt til efnda, sbr. 1. mgr. 2. gr. laga nr. 150/2007. Stefndi geti ekki einhliða ákveðið annan

gjaldþaga kröfu og þar með fyrningarfrest kröfunnar ef hann gat átt rétt til efnda á fyrra tímamarki. Um þetta vísi stefndi til athugasemda í greinargerð með 3. gr. frumvarps til laga nr. 150/2007 um fyrningu kröfuréttinda.

- 35 Krafan að baki reikningi stefnanda frá 4. nóvember 2016, sé vegna farþegagjalda fyrir árið 2015, líkt og ráða megi af reikningnum. Farþegagjöldin séu innheimt á grundvelli 17. gr. hafnalaga, nr. 61/2003 og gjaldskrár stefnanda. Hvorki í lögnum né umræddri gjaldskrá sé mælt fyrir um sérstakan gjaldþaga viðkomandi gjalda. Umræddur gjaldþagi hafi verið ákveðinn einhliða af stefnanda, en ekki á grundvelli laga, stjórnslufyrirmæla eða annarra hlutlægra heimilda. Gjaldþaginn hafi því ekki verið ákveðinn á hlutlægum grundvelli. Að mati stefnda sé þetta ósamrýmanlegt þeim sjónarmiðum sem búi að baki 1. mgr. 2. gr. laga nr. 150/2007. Við afmörkun á upphafi fyrningarfrests verði að miða við hvenær stefnandi hafi fyrst átt rétt til efnda.
- 36 Fjárhæð farþegagjalda byggist á fjölda farþega. Samkvæmt 22. gr. þágildandi gjaldskrár Norðurljósinga fyrir árið 2015 hafi farþegagjald verið ákveðið kr. 168 og tiltekið að skipstjóri eða útgerðaraðili farþegaskips skyldi afhenda hafnaryfirvöldum upplýsingar um farþegafjölda til innheimtu gjaldsins. Í greininni hafi jafnframt komið fram að þeim sem stunduðu reglubundna farþegaflutninga væri heimilt að skila upplýsingum um farþegafjölda mánaðarlega eigi síðar en 5. hvers mánaðar fyrir næstliðinn mánuð. Skilja verði greinina með þeim hætti að heimildin hafi verið til hagsbóta þeim sem stunduðu reglubundna farþegaflutninga, en að öðrum kosti skyldi skila slíkum upplýsingum fyrir hverja siglingu. Af framangreindum ákvæðum megi ráða að aðilum hafi verið skylt að skila upplýsingum um farþegafjölda í síðasta lagi í byrjun hvers mánaðar og að stefnandi hafi haft heimildir til að krefjast slíkra upplýsinga. Að mati stefnda hafi stefnandi samkvæmt þessu átt þess kost að krefjast greiðslu farþegagjaldanna annað hvort eftir hverja siglingu eða í síðasta lagi mánaðarlega vegna gjalda sem féllu til mánuðinn á undan. Stefnandi geti ekki borið því við að hann hafi ekki getað ákvarðað gjaldþagann fyrir vegna vanrækslu stefnda á að skila farþegaupplýsingum tímanlega, þar sem stefnandi hefði að mati stefnda getað áætlað farþegafjöldann. Stefnandi hafi áætlað farþegagjöld á árinu 2011 og gefið út reikning samkvæmt því. Þá sé í gjaldskrá fyrir árin 2018 og 2019 kveðið á um heimild hafnaryfirvalda til að innheimta farþegagjöld samkvæmt áætlun, berist farþegatölur ekki á tilsettum tíma. Stefndi telji þetta sýna að stefnandi hafi talið sig bærán til að beita slíkum áætlunum og því hafi ekkert verið því til fyrirstöðu að hann ákvarðaði gjaldþaga farþegagjalda fyrir árið 2015 fyrir.
- 37 Þá telur stefndi það álitamál hvor aðila beri ábyrgð á því að farþegaupplýsingar lágu ekki fyrir fyrir en síðla árs 2016. Fullyrðing stefnanda um að upplýsingarnar hafi ekki verið veittar fyrir en með eftirgangsmunum sé röng. Í umsögn Norðurljósinga til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins sé tekið fram að innheimta farþegagjalda á árinu 2015 hafi ekki verið í föstum skorðum m.a. vegna forfalla og manneklu. Því sé ekki mótmælt að árið 2015 hafi liðið án þess að farþegagjaldareikningar væru gefnir út. Þegar það hafi uppgötvast á árinu 2016 hafi hins vegar verið bætt úr og reikningar verið sendir vegna beggja árána. Frá þeim tíma hafi innheimta gjaldanna verið í eðlilegu horfi.

- 38 Af erindi Norðurþings til stefnda þann 22. júlí 2016, sem bar yfirskriftina „*Upptaka farþegagjalda á höfnum Norðurþings*“, verði einnig ráðið að það hafi verið sveitarfélagið sem hafi ákveðið eða gert þau mistök að innheimta engin farþegagjöld vegna ársins 2015. Í erindinu sé rakið að sérstakt samkomulag um innheimtu farþegagjaldanna hafi runnið út og að sveitarfélagið hafi ákveðið, með vísan til 17. gr. hafnarlaga nr. 61/2003, að eðlilegast væri að farþegagjöld skv. hafnalögum skyldu einfaldlega innheimt af öllum ferðþjónustufyrirtækjum í sveitarfélaginu. Gjaldtakan muni taka til ársins 2015, 2016 og eftirleiðis. Engin gjöld hafi verið innheimt fyrir árið 2015 í ljósi þess að áður nefndur samningur um sértæka greiðslu farþegagjalda hafi verið útrunninn. Þá hafi verið óskað eftir upplýsingum um farþegagjöld stefnda fyrir árið 2015.
- 39 Að mati stefnda sé einnig álítaefni hvort stefndi hafi, við þessar aðstæður, átt að eiga frumkvæði að því að skila upplýsingum um farþegafjölda til stefnanda vegna ársins 2015. Að mati stefnda hafi engin slík frumkvæðisskylda verið fyrir hendi. Til þess verði að líta að á árunum 2012 til 2014 hafi farþegagjöld verið innheimt á grundvelli samkomulags og engin krafa gerð af hálfu stefnanda um afhendingu upplýsinga um farþegafjölda. Stjórnsýsluframkvæmd þessara þriggja ára hafi því verið með þeim hætti að hvorki stefndi né önnur hvalaskoðunarfyritæki hafi afhent upplýsingar um farþegafjölda til stefnanda. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið hafi í áliti sínu frá 16. janúar 2020 metið drátt stefnanda á innheimtu farþegagjalda fyrir árið 2015 í andstöðu við málshraðareglu stjórnsýsluréttarins. Ráðuneytið hafi einnig tekið fram að gjaldskrá hafna sveitarfélagsins hafi tekið gildi 22. janúar 2015, en þar hafi hvorki verið getið um gjalddaga þeirra gjalda sem um ræddi né að sveitarfélagið hygðist breyta fyrirkomulagi innheimtu þeirra fyrr en með bréfi dags. 22. júlí 2016 eða einu og hálfu ári eftir að umrædd gjaldskrá tók gildi. Það hafi verið mat ráðuneytisins að dráttur á slíkri kynningu á nýju fyrirkomulagi á innheimtu umræddra gjalda hafi ekki verið í samræmi við vandaða stjórnsýsluhætti um fyrirsjáanleika og skýrleika stjórnsýsluframkvæmdar.
- 40 Að þessu virtu hafi ekkert verið athugavert við að stefndi hafi ekki skilað inn upplýsingum um farþegafjölda að eigin frumkvæði fyrr en við móttöku erindis, dags. 22. júlí 2016. Það hafi staðið stefnanda nær að tilkynna um hina nýju framkvæmd og óska eftir upplýsingum um farþegafjölda. Það hafi hann ekki gert fyrr en síðla árs 2016.
- 41 Stefndi gerir athugasemd við þá fullyrðingu stefnanda að útgáfa reikningsins með gjalddaga 4. nóvember 2016 hafi verið í samræmi við framkvæmd fyrri ára á þá leið að endanlegt uppgjör hafi jafnan farið fram um mitt næsta ár eftir loks hvers reikningsárs. Telur stefndi stefnanda vera að vísa þarna til samningsákvæðis um hina sértæku innheimtu farþegagjalda. Gjöld samkvæmt samkomulaginu hafi hins vegar verið innheimt á því ári sem gjöldin féllu til samkvæmt samkomulaginu og stefndi kannist ekki við að neitt endanlegt uppgjör hafi farið fram um mitt næsta ár. Þá liggja fyrir að gjöld sem standi að baki hinum umdeilda reikningi byggðust ekki á umræddu samkomulagi heldur á fyrirliggjandi gjaldskrá fyrir árið 2015. Ósönnuð framkvæmd sem á grunni samkomulags sem hafi verið löngu fallið úr gildi þegar hinn umdeildi reikningur var

gefinn út geti ekki haft neina þýðingu í þessu máli. Stefndi bendi þó á að framkvæmdin á árunum 2008 til 2019 hafi verið með þeim hætti að reikningar hafi verið gefnir út yfir árið sem farþegagjöldin féllu til og oft mánaðarlega. Árið 2015 hafi verið eina árið sem reikningur vegna farþegagjalda hafi verið gefinn út síðar en á yfirstandandi ári.

- 42 Farþegagjöld fyrir mánuðina janúar til nóvember 2015 hafi verið að öllu leyti fyrnd þegar málið var höfðað þann 29. desember 2019, sbr. 1. mgr. 3. gr. laga nr. 150/2007 um fyrningu kröfuréttinda. Hugsanlega hafi óverulegur hluti gjaldanna, þ.e. gjöld fyrir desember 2015, verið ófyrndur þegar mál þetta var höfðað. Þar sem ekki sé hægt að sjá sundurgreiningu af umræddum reikningi eða öðrum framlögðum gögnum, þ.e. hversu stór hluti sé vegna farþegagjalda í desember 2015, krefjist stefndi alfarið sýknu. Þá byggji stefndi einnig á að allan óskýrleiki í gjaldskrá varðandi álagningu, innheimtu og gjalddaga viðkomandi farþegagjalda beri að túlka stefnanda í óhag enda hafi hann samið gjaldskrána.
- 43 Stefndi mótmælir því að krafa stefnanda geti borið virðisaukaskatt. Virðisaukaskattur að fjárhæð kr. 1.048.320 hafi verið lagður á hinn umdeilda reikninga, en í 27. gr. gjaldskrár stefnanda fyrir árið 2015 hafi verið tekið fram að á öll „verð“ skv. „verðskrá“ þessari væri lagður 24% virðisaukaskattur og vísað til 3. tl. 3. gr. laga nr. 50/1988 um virðisaukaskatt. Stefndi fái ekki séð að gjaldtaka virðisaukaskatts ofan á farþegagjöld sé heimil með hliðsjón af lögum nr. 50/1988 enda sé stefnandi ekki að selja skattskylda vöru eða þjónustu við álagningu og innheimtu farþegagjalda heldur að innheimta opinber gjöld. Þótt fallist yrði á kröfu stefnanda í heild eða hluta byggji stefndi á að hafna eigi þeim hluta kröfunnar sem feli í sér virðisaukaskatt. Eigi þetta við um allar þær kröfur sem stefnandi geri í málinu.
- 44 *Gagnkrafa stefnda til skuldajafnaðar.* Að því marki sem fallist verði á kröfur stefnanda, byggir stefndi á því að hann eigi gagnkröfu til skuldajafnaðar vegna ofgreiddra farþegagjalda, annars vegar vegna árána 2012-2014 og hins vegar vegna 2016-2019. Farþegagjöld á grundvelli samkomulags, sem stefndi hafi ekki verið aðili að, sem innheimt voru á árunum 2012-2014, hafi verið álögð í bága við meginreglur stjórnarsýsluréttarins um þjónustugjöld og 40. og 77. gr. stjórnarskrárinnar. Stefndi lýsi yfir skuldajöfnuði með gagnkröfu sinni, að fjárhæð 5.121.600 kr., að því marki sem kröfur stefnanda verða teknar til greina í málinu. Að mati stefnda hafi fjárhæð farþegagjaldanna verið umfram kostnað af veittri þjónustu stefnanda. Samkvæmt dómaframkvæmd sé það óheimilt án lagaheimildar sem fullnægi kröfum 40. og 77. gr. stjórnarskrárinnar. Með því að ákveða farþegagjöldin sem 1,65% af tekjum hvalaskoðunarfyrtækja hafi verið skorið á kostnaðartengingu gjaldsins og það lagt á og innheimt sem skattur. Ákvæði 17. gr. hafnalaga sé ekki fullgild skattlagningarheimild enda fullnægi ákvæðið m.a. ekki þeim grunnforsendum að mæla fyrir um hver sé fjárhæð skattsins. Þá sé vandséð hvert stefnandi sótti heimildir sínar til að gera sérstakt samkomulag við hvalaskoðunarfyrtækið Norðursiglingu ehf. í stað þess að setja gjaldskrá líkt og 17. gr. hafnalaga geri ráð fyrir. Þá verði ekki séð hvert stefnandi sótti heimildir til að láta þetta samkomulag gilda um töku farþegagjalda af stefnda, sem ekki

var aðili þess. Sérstaklega eigi þetta við um árið 2014 þegar samkomulagið hafi verið á enda runnið. Samkvæmt framangreindu telji stefndi gjaldtöku stefnanda á árunum 2012-2014 hafa verið ákveðna með ólögnum hætti og hafi stefndi því ofgreitt umrædd gjöld. Í gagnkröfu til skuldajafnaðar sé krafist vaxta frá greiðsludegi gjaldanna samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, sbr. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 150/2019, um endurgreiðslu oftekinna skatta og gjalda. Skuldajafnaðarkrafa stefnda sé því samtals að fjárhæð kr. 5.121.600 með vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 af 815.760 kr. frá 7.8.2012 til 28.9.2012 en frá þeim degi af 1.087.680 til 25.10.2012 en frá þeim degi af 1.359.600 kr. til 6.8.2013 en frá þeim degi af 1.676.400 kr. til 16.9.2013 en frá þeim degi af 1.993.200 kr. til 9.10.2013 en frá þeim degi af 2.310.000 kr. til 31.10.2013 en frá þeim degi af 2.626.800 kr. til 3.12.2013 en frá þeim degi af 2.943.600 kr. til 17.7.2014 en frá þeim degi af 3.814.800 kr. til 5.9.2014 en frá þeim degi af 4.250.400 kr. til 30.9.2014 en frá þeim degi af 4.686.000 kr. til 31.10.2014 en frá þeim degi af 5.121.600 kr. til greiðsludags.

45 Þá kveðst stefndi enn fremur byggja á að álagning og innheimta farþegagjalda fyrir árin 2016-2019 sé ólögmet þar sem gjaldið hafi ekki verið ákvarðað í samræmi við þær meginreglur sem gildi um töku þjónustugjalda. Gögn stefnanda um taprekstur á höfninni sýni með engu móti fram á réttmæti fjárhæðar farþegagjaldanna eða kostnaðargreiningu að baki þeim. Þá sé ósannað að ráðist hafi verið í sérstakar fjárfestingar í tengslum við starfsemi hvalaskoðunarfyrtækja enda sé að engu leyti gerð grein fyrir því hvaða fjárfestingar þetta hafi verið. Virðist stefnda sem rökstuðningur og útreikningar í stefnu hafi ekki legið fyrir þegar gjöldin hafi verið innheimt, heldur sé þeim teflt fram fyrst núna löngu eftir að gjöldin hafi verið lögð á. Í 2. tl. 2. mgr. 17. gr. hafnarlaga sé mælt fyrir um farþegagjöld og tekið fram að gjaldið skuli standa straum af kostnaði við uppbyggingu á aðstöðu og búnaði fyrir farþega og bifreiðar, sem og kostnaði við rekstur og viðhald. Gjaldinu sé ekki ætlað að standa undir rekstri hafnanna í heild sinni, líkt og stefnandi byggir á. Með engu móti sé sýnt fram á í stefnu málsins að gjaldið hafi verið nýtt í þá kostnaðarliði sem séu sérstaklega tilgreindir í lagaákvæðinu.

46 Þá reikni stefnandi heildarkostnað af rekstri hafnarinnar í stað þess að miða við raunverulegan kostnað af þjónustu við hvern farþega, en það sé ekki lögmet aðferðafræði við útreikning þjónustugjalda. Vaxtakostnaður geti heldur ekki talist hluti kostnaðar sem gjaldinu beri að standa undir.

47 Ef ekki verði fallist á röksemdir stefnda varðandi ólögmeti gjaldanna í heild sinni byggir stefndi á að sá hluti gjaldanna sem lúti að greiðslu virðisaukaskatts hafi verið ofgreiddur. Um sé að ræða samtals kr. 5.571.923 kr., sem stefndi skuldajafni gagnvart kröfum stefnanda.

Niðurstaða

48 Í máli þessu deila aðilar um álagningu og innheimtu farþegagjalda af stefnda yfir rúmlega 10 ára tímabil. Stefnandi byggir aðalkröfu sína á því að greiðslum stefnda hafi ávallt verið ráðstafað inn á elstu ógreiddar kröfur og málið varði því ógreidda reikninga á

tímabilinu 31. ágúst 2018 til 30. nóvember 2019. Stefndi hafnar þessu og telur málið varða ógreidda reikninga vegna árána 2008, 2010 og 2015, sem allir hafi verið fallnir niður fyrir fyrningu er málið var höfðað. Þá deila aðilar um lögmati gjaldsins og hvort það hafi verið ákvarðað á grundvelli fullnægjandi upplýsinga um kostnað stefnanda af þjónustu við stefnda.

- 49 Fallist er á það með stefnanda að honum hafi verið heimilt í samræmi við meginreglur kröfuréttar að ráðstafa greiðslum stefnda til uppgjors á elstu ógreiddum kröfum, að því gefnu að stefndi hafi ekki tilgreint sérstaklega að greiðslurnar væru vegna tiltekinna reikninga. Á hinn bóginn liggur fyrir í málinu hreyfingayfirlit stefnanda, sem ber með sér að greiðslum stefnda hafi verið ráðstafað til greiðslu útgefina reikninga hverju sinni, en ekki til greiðslu á elstu vanskilum. Þessu til viðbótar liggur fyrir í málinu fyrrgreind yfirlýsing fjármálastjóra Norðurþings, sem annaðist utanumhald og innheimtu gjalda stefnanda, í tölvupósti frá 10. júlí 2018, þar sem segir að vegna ágreinings um farþegagjöld hafi *kröfur verið í biðstöðu* og að „*kröfur Gentle Giants – Hvalaferðir ehf. hjá Norðurþingi vegna þessa eru samtals 7.514.596 fyrir árin 2008, 2010 og 2015.*“ Í bréfi frá 21. ágúst 2018 var þetta áréttað og rakið nánar hvaða farþegafjöldi lá að baki hverjum þessara þriggja reikninga. Loks sendi Norðurþing stefnda bréf 13. nóvember 2019 þar sem sveitarfélagið ítrekaði tilboð sitt um að ganga til samninga við stefnda um ógreidd farþegagjöld fyrir árin 2008, 2010 og 2015. Þessi samskipti verða ekki skilin á annan veg en þann að stefnandi hafi á þessu tímamarki verið búinn að ráðstafa greiðslum stefnda til lúkningar allra annarra reikninga en reikninga vegna þessara þriggja tilteknu ára. Engin gögn liggja fyrir í málinu um að stefnandi hafi viðhaft þá framkvæmd, sem fullyrt er um í stefnu, að ráðstafa greiðslum stefnda til uppgjors elstu vanskila. Fyrir liggur að stefnandi leit á þessum tíma svo á að hann hafi ráðstafað greiðslum stefnda með þeim hætti sem stefndi byggir. Þetta hafði hann jafnframt tilkynnt stefnda samkvæmt framangreindu. Að mati dómsins er stefnandi bundinn við þá ráðstöfun, enda samræmist það ekki meginreglum kröfuréttarins að kröfuhafi geti á síðari stigum endurráðstafað greiðslum skuldara eftir eigin hentugleikum í því skyni að komast undan fyrningu. Krafa samkvæmt hverjum og einum reikningi, sem greiðslu stefnda var ráðstafað til uppgjors á, féll niður við þá ráðstöfun og verður ekki endurvakin síðar meir.
- 50 Samkvæmt framangreindu er fallist á það með stefnda að málið lúti í raun að kröfum stefnanda að baki ógreiddum reikningum stefnda vegna árána 2008, 2010 og 2015. Óumdeilt er að kröfur vegna árána 2008 og 2010 voru fyrndar þegar mál þetta var höfðað, sbr. 3. gr. laga nr. 150/2007 um fyrningu kröfuréttinda. Stefndi verður því sýknaður af aðalkröfu stefnanda.
- 51 Kemur þá til úrlausnar varakrafa stefnanda sem reist er á reikningi vegna farþegagjalda fyrir árið 2015, sem dagsettur er 4. nóvember 2016. Deila aðilar m.a. um hvort krafan hafi verið fyrnd er málið var höfðað 29. desember 2019, en stefndi byggir á því að krafan hafi verið orðin gjaldkræf í skilningi fyrningarlaga þegar á árinu 2015. Stefnandi telur aftur á móti að fullnægjandi upplýsingar hafi ekki legið fyrir til álagningar gjaldanna fyrr en síðla árs 2016. Á því beri stefndi ábyrgð vegna dráttar á afhendingu upplýsinganna.

- 52 Eins og að framan greinir var hvorki kveðið á um gjalddaga farþegagjalda í hafnalögum nr. 61/2003 né gjaldskrá stefnanda fyrir árið 2015. Við þær aðstæður verður við afmörkun á upphafi fyrningarfrests að miða við hvenær stefnandi hafi fyrst getað krafist efnda. Fjárhæð farþegagjalda ræðst af fjölda farþega. Samkvæmt 22. gr. þágildandi gjaldskrár Norðurlþings fyrir árið 2015 var farþegagjald ákveðið kr. 168 og tiltekið að skipstjóri eða útgerðaraðili farþegaskips skyldi afhenda hafnaryfirvöldum upplýsingar um farþegafjölda til innheimtu gjaldsins. Í greininni var jafnframt tiltekið að þeim sem stunduðu reglubundna farþegaflutninga væri heimilt að skila upplýsingum um farþegafjölda mánaðarlega eigi síðar en 5. hvers mánaðar fyrir næstliðinn mánuð. Fallist er á með stefnda að skilja verði greinina með þeim hætti að heimildin hafi verið til hagsbóta þeim sem stunduðu reglubundna farþegaflutninga, en að öðrum kosti skyldi skila slíkum upplýsingum fyrir hverja siglingu. Stefndi stundaði reglubundnar siglingar og bar því að skila upplýsingum um farþegafjölda í síðasta lagi 5. hvers mánaðar. Fyrir liggur að stefndi sinnti ekki þeirri skyldu sinni og skilaði hann ekki upplýsingum um farþegafjölda til stefnanda fyrr en eftir því var gengið um mitt ár 2016. Að fengnum upplýsingunum lagði stefnandi þann 30. september 2016 á farþegagjöld vegna ársins 2015 með gjalddaga 4. nóvember 2016. Vill stefnandi miða upphaf fyrningarfrests við þetta tímamark, enda hafi hann ekki átt þess kost fyrir að krefja stefnda um greiðslu.
- 53 Í dómum Hæstaréttar í málum nr. 368/2013 og 238/2017 er leyst úr sambærilegu álitaefni hvað varðar stofnun skattkrafna. Er þar rakið að í sumum tilvikum þurfi atbeina stjórnvalds til að ákveða fjárhæð skatta, en í öðrum tilvikum þurfi ekki atbeina stjórnvalds heldur sé gjaldanda ætlað að skila skýrslu sem byggja megi skattfjárhæð á og standa síðan skil á greiðslu í samræmi við það. Þegar svo standi á verði skattkrafa til þegar skattþegn skili skýrslu með fullnægjandi upplýsingum, en jafna megi slíkum skilum til viðurkenningar gjaldanda á skattfjárhæðinni. Berist ekki fullnægjandi upplýsingar telst gjalddaginn frá því þegar stjórnvaldið hefur tekið nauðsynlega ákvörðun um greiðsluskyldu og tilkynnt hana gjaldandanum. Að mati dómsins er rétt að horfa til þessara fordæma við afmörkun á upphafi fyrningarfrests í málinu.
- 54 Þess hefur þegar verið getið að stefndi sinnti ekki þeirri skyldu sinni að skila fullnægjandi upplýsingum til stefnanda til álagningar farþegagjalda fyrr en eftir að stefnandi gekk eftir því 22. júlí 2016. Stefndi telur það ekki hafa þýðingu í málinu, þar sem stefnandi hafi átt þess kost að knýja upplýsingarnar fram fyrr eða áætla gjöldin að öðrum kosti. Stefndi hafi vanrækt að ganga eftir upplýsingunum og með því hafi hann vanrækt frumkvæðisskyldu sína sem kröfuhafi. Það sé í andstöðu við grundvallarsjónarmið að baki fyrningarreglum að kröfuhafi geti einhliða ráðið hvenær fyrningarfrestur byrji að líða með því að draga að taka ákvörðun um gjalddaga. Dómurinn getur ekki fallist á að þetta sjónarmið stefnda eigi við í máli þessu. Það liggur fyrir að stefnanda skorti nauðsynlegar upplýsingar frá stefnda til álagningar farþegagjalda fyrir árið 2015. Þeirri stöðu verður ekki jafnað við það þegar kröfuhafi hefur allar nauðsynlegar forsendur til að gera kröfu á hendur skuldara, en ákveður engu að síður að draga það. Hér ber einnig að horfa til þess að stefnda bar að skila þessum upplýsingum, en vanrækti þá skyldu sína.

55 Samkvæmt gögnum málsins var misbrestur á innheimtu farþegagjalda fyrir árið 2015 af hálfu Norðurljósa, m.a. vegna forfalla og manneklu. Þá virðist ekki hafa uppgötvast fyrir en um mitt ár 2016 að engin farþegagjöld hefðu verið innheimt á árinu 2015. Jafnframt virðist kynningu á nýju fyrirkomulagi við innheimtu gjaldanna fyrir árið 2015 hafa verið áfátt. Fallast má á það með samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytinu að dráttur á slíkri kynningu á nýju fyrirkomulagi á innheimtu umræddra gjalda hafi ekki verið í samræmi við vandaða stjórnarsýsluhætti um fyrirsjáanleika og skýrleika stjórnarsýsluframkvæmdar. Að mati dómsins leysti framangreindur misbrestur stefnda hins vegar ekki undan þeirri skyldu sinni að upplýsa stefnanda um farþegafjölda í hvalaskoðunarferðum fyrirtækisins í samræmi við skýra skyldu þess efnis í gjaldskrá stefnanda fyrir árið 2015 sem birt var með lögmatum hætti. Eftir sem áður stendur sú staðreynd að stefnandi hafði ekki fullnægjandi upplýsingar til álagningar farþegagjaldanna fyrr en árið 2016. Vissulega hefði stefnandi með réttu átt að ganga fram af meiri festu við eftirrekstur eftir upplýsingum frá stefnda. Vanhöld á því verða hins vegar ekki talin slík að þau færi ábyrgðina, á því að fullnægjandi upplýsingar til álagningar gjaldanna lágu ekki fyrir fyrr en raun ber vitni, yfir á stefnanda. Hér má einnig horfa til þess að verið var að taka upp nýja innheimtuhætti á grundvelli gjaldskrár, sem ekki tiltók neinn ákveðinn gjaldþaga, og ekki í sjálfu sér óeðlilegt að stefnandi gripi ekki þegar í stað til harðra aðgerða til eftirrekesturs með afhendingu farþegaupplýsinga frá stefnda fyrr en að árinu 2015 liðnu. Ekki verður fallist á að kröfuhafi þurfi að grípa til slíkra aðgerða fyrr en einsýnt þyki að gjaldandi sinni ekki skyldu sinni til upplýsingagjafar, heldur megi kröfuhafi veita gjaldanda svigrúm. Stefndi hefur heldur ekki sýnt fram á neinar heimildir stefnanda til einhliða áætlunar farþegagjalda 2015 og verður því ekki fallist á málátlúnað stefnda á þeim grunni að stefnandi hefði einfaldlega getað áætlað gjöldin og krafist þeirra á þeim grundvelli þegar á árinu 2015. Í samræmi við framangreind fordæmi Hæstaréttar voru kröfurnar ekki gjaldkræfar fyrr en upplýsingar um farþegafjölda lágu fyrir síðla árs 2016. Fyrr gat fyrningarfrestur ekki byrjað að líða. Stefna í málinu var birt 29. desember 2019, sem er innan fyrningartíma krafanna. Dómurinn hafnar samkvæmt því sjónarmiðum stefnda um fyrningu kröfu vegna farþegagjalda fyrir árið 2015, sem voru á gjaldþaga 4. nóvember 2016.

56 Kemur þá til úrlausnar gagnkrafta stefnda til skuldajafnaðar á móti kröfu stefnanda. Hvað varðar meinta gagnkröfu stefnda sem hann rekur til álagningar fyrir gjaldárin 2012-2014, verður að fallast á með stefnanda að slík krafa væri fyrnd, enda gerði stefndi ekki kröfu um endurgreiðslu gjalda fyrir þetta tímabil fyrr en í greinargerð sinni í máli þessu sem lögð var fram 26. mars 2020, en kröfur um endurgreiðslu oftekis fjár fyrnast á fjórum árum, sbr. 4. gr. þágildandi laga um endurgreiðslu oftekinna skatta og gjalda nr. 29/1995, sbr. nú 7. mgr. 8. gr. laga um innheimtu opinberra skatta og gjalda nr. 150/2019. Þegar af þeirri ástæðu koma meintar kröfur stefnda vegna árána 2012-2014 ekki til álita við úrlausn málsins.

57 Víkur þá sögunni að álagningu og innheimtu farþegagjalda fyrir árin 2016-2019 sem stefndi telur ólögmeita, þar sem gjaldið hafi ekki verið ákvarðað í samræmi við þær meginreglur sem gildi um töku þjónustugjalda. Hvað snertir álagningu gjalda fyrir þetta

tímabil er ekki um það deilt að gjaldtakan hafi lagastoð í 17. gr. hafnalaga nr. 61/2003. Hins vegar telur stefndi að stefnandi hafi hvorki sýnt fram á réttmæti fjárhæðar farþegagjaldanna né kostnaðargreiningu að baki þeim. Þá sé ósannað að ráðist hafi verið í sérstakar fjárfestingar í tengslum við starfsemi hvalaskoðunarfyrtækja.

- 58 Óumdeilt er í málinu að gjaldtaka stefnanda lítur þeim reglum sem gilda um þjónustugjöld. Nokkur fjöldi dóma hefur gengið um álitæfni varðandi þjónustugjöld á liðnum árum, sem rétt er að víkja að. Í dómi Hæstaréttar í máli nr. 656/2017 (vatns- og fráveitugjald) er tekið fram að heimild til töku þjónustugjalds verði almennt aðeins nýtt í því skyni að hið innheimta gjald svari til hinnar veittu þjónustu, en í réttarframkvæmd hafi verið viðurkennd sú undantekning frá þessari almennu reglu að *þjónustugjaldi megi á grundvelli lagafyrirmæla jafna með tilteknum hlutlægum aðferðum á gjaldendur þess*. Á grundvelli þessa taldi rétturinn viðhlítandi grundvöll liggja að baki innheimtu vatns- og fráveitugjalds í hlutfalli við fermetrafjölda húss, þó að fyrir lægi að eignarhluti gjaldanda á 2. hæð umrædds húss hafi ekki verið beintengdur við veituna, en gjaldandinn hafði aðgang að vatni í sameignarrými hússins. Var dómurinn til frekari skýringar á dómum Hæstaréttar í málum nr. 396 og 397/2013, þar sem því var slegið föstu að þjónustugjald yrði ekki lagt á nema gjaldandi fengi þá þjónustu sem svaraði til gjaldtökunnar. Í dómi Hæstaréttar í máli nr. 78/2016 (plöntueftirlitsgjald) var fjallað um heimild til álagningar eftirlitsgjalds með reglugerð þannig að tekjur af gjaldinu stæðu undir kostnaði við alla vinnu sem væri í *nánum efnislegum tengslum* við tiltekna eftirlitsaðgerðir. Á hinn bóginn yrði greiðendum gjaldsins *ekki gert að standa straum af kostnaði við vinnu sem félli utan þess sem reglugerðin mælti fyrir um*. Með hliðsjón af tilhögun gjaldtökunnar og að virtu því að umþrætt eftirlitsgjald hefði staðið alfarið undir starfsemi eftirlits, sem hefði einnig tekið til annarra þátta en mælt var fyrir um, þótti gjaldtakan ekki eiga sér lagastoð, en í því samhengi var vísað til grundvallardóms Hæstaréttar um þetta efni, sem er dómur réttarins í máli nr. 50/1998. Í dómi Hæstaréttar í máli nr. 160/2014 var deilt um gjaldskrá Þjóðskrár Íslands vegna fasteignamats og álagningu fasteignamatsgjalds. Héraðsdómur taldi Þjóðskrár ekki hafa gert viðhlítandi grein fyrir kostnaði einstakra rekstrarþátta að baki gjaldinu, en tilvitnuð lagagrein í málinu væri á því reist að einstakir rekstrarþættir skyldu aðgreindir í bókhaldi. Taldi héraðsdómur forsendur gjaldskrárinnar hvað þetta varðaði ótryggar og í andstöðu við lög. Gjaldskráin að þessu leyti væri ekki í samræmi við reglur um töku þjónustugjalda. Hæstiréttur vísaði hins vegar til þess að í umræddum lögum hafi ekki verið gerð krafa um verkbókhald, heldur einvörðungu til aðgreiningar rekstrarþátta í bókhaldi. Rakti dómurinn að í minnisblaði, sem ritað var um tiltekna þætti varðandi setningu gjaldskrárinnar í tilefni af fyrirspurn umboðsmanns Alþingis, hafi komið fram að legið hafi fyrir upplýsingar um rekstrarkostnað Fasteignaskrár Íslands ásamt rekstraráætlun stofnunarinnar og litið hafi verið til þessara upplýsinga við skoðun á því hvernig tekjur gætu mætt útgjöldum hennar. Jafnframt hafi verið tekið tillit til áætlunar um hækkun kostnaðar vegna lagabreytinga ásamt reynslu fyrri ára og skipting rekstrarþátta við setningu gjaldskrárinnar áætluð út frá því. Að ákveðnu leyti varð að áætla vinnu starfsmanna tengda tilteknum öðrum kerfum, sem voru

nátengd og samofin. Þá tiltók Hæstiréttur sérstaklega að við setningu gjaldskrárinnar hafi eingöngu verið byggt á rekstri Fasteignaskrár Íslands, áður en til hennar fluttust önnur verkefni frá dómsmálaráðuneytinu og hún sameinaðist Þjóðskrá í nýrri stofnun. Með hliðsjón af þessu öllu þóttu *nægjanlega traustir útreikningar* hafa legið til grundvallar áætlunum, sem gjaldskrá um fjárhæð fasteignamatsgjalds byggði á *og kostnaðarliðir* verið *í efnislegum tengslum við þá þjónustu sem gjaldtökunni var ætlað að standa undir*. Þóttu forsendurnar fyrir töku umrædds gjalds því *nægjanlega traustar og samrýmanlegar grundvallarsjónarmiðum um fjárhæð þjónustugjalda*. Í dómi Hæstaréttar í máli nr. 837/2014 byggði rétturinn á sömu sjónarmiðum. Í máli nr. 26/2015 var deilt um gjaldtöku fyrir tolleftirlit. Taldi Hæstiréttur að í orðunum tollafgreiðsla flugvélar fælist bæði tollafgreiðsla á vélinni sjálfri, en *einnig tollafgreiðsla, og tollskoðun ef þarf, á áhöfn og farþegum auk meðferðar og úrvinnslu mála sem upp koma við þessi verkefni* að því leyti sem þau eru unnin utan almenns tollafgreiðslutíma. Undir þessi orð yrði *einnig felld sú vinna sem áætla mætti að greiningardeild þyrfti að inna af hendi við skipulagningu á mannaflapörf og öðrum viðbúnaði* við tollafgreiðsluna hverju sinni. Gjaldtökuheimildin tæki til launakostnaðar við framangreind störf. Í ljósi þessarar lögskýringar yrði sú forsenda, að miða beri við að það taki samtals sjö klukkustundir að tollafgreiða eina flugvél utan almenns tollafgreiðslutíma, *talin hæfileg og ákvörðun tímakaups eftir þeirri aðferð sem í málinu greindi yrði ekki vefngd*. Af þessu leiddi að *forsendur gjaldskráa tollstjóra frá 1. desember 2009 fyrir töku umrædds gjalds væru nægjanlega traustar og samkvæmt því samrýmanlegar grundvallarreglum og sjónarmiðum um fjárhæð þjónustugjalds*. Einnig var staðfest að *hækkun gjaldsins í samræmi við launavísitölu hafi verið réttlætanager*. Í dómi Landsréttar í máli nr. 74/2020 var tekist á um töku eftirlitsgjalds vegna heilbrigðisskoðunar við slátrun svína. Taldi gjaldandi gjaldið umfram raunkostnað við eftirlit. Í dómi Landsréttar kom fram að eftirlitsgjaldið hefði tekið mið af kostnaði Matvælastofnunar við eftirlit fyrir árið 2011 en *ekkert lá fyrir um að sá útreikningur hefði verið umfram raunkostnað við eftirlit*. Þó fyrrnefnd gjaldskrá hefði ekki verið endurskoðuð reglulega á umræddu tímabili, svo sem áskilið var með lögum, *bentu málgögn ekki til þess að raunkostnaður hefði lækkað á tímabilinu eða að gjaldandi hefði verið krafinn um hærri fjárhæðir en sem námu raunverulegum kostnaði við eftirlitið*. Landsréttur tiltók einnig að sá mælikvarði sem lagður væri til grundvallar við álagningu og skiptingu heildarkostnaðar milli notenda yrði að vera *málefnalegur og standa í nægilegum efnislegum tengslum við þá þjónustu sem veitt er þannig að greitt gjald komi í stað raunverulegrar þjónustu eftir því sem kostur er*. Af þessu leiði einnig að óheimilt sé að haga álagningu þjónustugjalds þannig að einn hópur notenda sé í reynd látinn niðurgreiða þjónustu fyrir annan. Hvað sem þessu líður eigi hver og einn gjaldandi ekki rétt á því að reiknaður sé út kostnaður við að veita þjónustu í hans tilviki sérstaklega. Heimilt sé að miða við *meðaltalskostnað* við umrædda þjónustu.

- 59 Framangreind sjónarmið eiga við um þá gjaldtöku stefnanda sem til úrlausnar er í máli þessu. Eins og fyrr greinir sækir hið umþætta farþegagjald lagastoð í 17. gr.

hafnalaga. Í 1. mgr. 17. gr. laganna er mælt fyrir um að stjórn hafnar skuli semja gjaldskrá, þar sem nánar er kveðið á um innheimtu gjalda samkvæmt greininni. Miðað skuli við að gjaldtaka standi undir rekstri hafnarinnar, sbr. 5. tl. 3. gr. laganna, þ.m.t. fjármagnskostnaði, afskriftum, kostnaði við endurnýjun hafnarinnar og stofnkostnaði samkvæmt langtímaáætlun hafnarinnar. Af orðalagi ákvæðanna er ljóst að gjaldtakan á að standa undir öllum rekstrarkostnaði hafna í rúmum skilningi. Í 2. mgr. 17. gr. er nánar mælt fyrir um einstakar tegundir gjalda í 11 töluliðum sem heimilt er að ákveða í gjaldskránni, þ.m.t. hafnargjald (sem nánar skiptist í skipagjöld, vörugjöld, hafnsögugjöld, leigugjald, aflagjald, úrgangs- og förgunargjald), farþegagjald, geymslugjald, leigugjald, leyfisgjald, lóðargjald, festargjald, gjald fyrir endursölu á vatni og rafmagni, sorpgjöld, vigtar- og skráningargjald og umsýslugjald. Í athugasemdum með frumvarpi til laganna var áréttað í umfjöllun um 17. gr. að frumvarpið geri ráð fyrir að gjöld verði miðuð við að gjaldtaka fyrir viðkomandi þjónustu standi straum af kostnaði við hana. Þetta sjónarmið skuli haft til hliðsjónar við ákvörðun gjalda. Í tilefni af athugasemdum umboðsmanns Alþingis, í máli nr. 4298/2004, um óskýr skil á milli kostnaðar sem mæta skyldi með tekjum af einstökum gjöldum samkvæmt 17. gr., sem væri í andstöðu við reglur um ákvörðun og töku þjónustugjalda hjá hinu opinbera, var ráðist í breytingar á ákvæði 17. gr. með lögum nr. 28/2007 í því skyni að skerpa á skilunum og skýra nánar hvaða kostnaði einstakir gjaldaliðir ættu að standa undir.

60 Hafa verður framangreint í huga við skýringu á ákvæði 2. tl. 2. mgr. 17. gr. hafnalaga sem mælir fyrir um farþegagjöld, en þar segir að í gjaldskrá megi ákveða: „*Farþegagjald og gjald fyrir bifreiðar sem ekið er um borð eða frá borði í ferju og skal gjald þetta standa straum af kostnaði við uppbyggingu á aðstöðu og búnaði fyrir farþega og bifreiðar, sem og kostnaði við rekstur og viðhald.*” Í frumvarpi til hafnalaga segir nánar um gjaldið: „*Ljóst er að hafnarsjóðir hafa lagt í töluverðan kostnað til þess að taka á móti farþegum af skemmtiferðaskipum, ferjum og skemmtiferða- eða útsýnisbátum ýmiss konar sem þjónusta ferðamenn. Þessi kostnaður felst í umsýslu skipanna, sérþúnaði, svo sem flotbryggjum og landgöngum, svo og aðstöðu fyrir þau sem ekki nýtist í annað. Rökrétt er að heimila gjaldtöku fyrir þessa þjónustu hafna. Gjaldtökuheimildir kaflans ná til sömu rekstrarþátta og starfsheimildir hafnarinnar.*”

61 Til viðbótar við framangreint ákvæði 2. tl. 2. mgr. 17. gr., segir í 11. tl. að innheimta megi umsýslugjald til þess að standa straum af kostnaði við umsýslu og yfirstjórn, t.d. laun og skrifstofuhald. Heimilt er að láta umsýslugjaldið vera innifalið í gjaldtöku skv. 1.–10. tl. með sérstöku álagi á viðkomandi gjald. Loks segir í 3. mgr. 17. gr. að gjaldtaka hafna skv. 2.–10. tl. 2. mgr. skuli miðuð við að hún standi undir kostnaði við þá þjónustu sem veitt er ásamt sameiginlegum kostnaði, eftir því sem við á. Síðastgreindum ákvæðum var bætt við lögina með breytingalögum árið 2007 og 2010. Af framangreindu leiðir að gjaldtaka hafna í formi farþegagjalds er ekki einvörðungu bundin við þá þætti sem beinlínis lúta að móttöku farþega og þjónustu við þá, eins og ráða má af 2. tl. 2. mgr. 17. gr., heldur hefur löggjafinn mælt fyrir um að með farþegagjaldi, eins og öðrum gjöldum, verði einnig innheimtur sameiginlegur kostnaður af rekstri hafnanna eftir því

sem við á. Verður að skilja það svo að löggjafinn hafi með þessu rýmkað gjaldtökuheimildir hafnarstjórna, en þó þannig að gjaldtakan verði að vera í samhengi við þá þjónustu sem grunngjaldið (í þessu tilviki farþegagjaldið) tengist.

- 62 Um forsendur að baki álagningar farþegagjalds vísar stefnandi til þess að lagt hafi verið til grundvallar að umfang starfsemi hvalaskoðunarskipa í Húsavíkurböfn hafi þegar á árunum 2008 til 2010 verið orðið um 15% af heildarstarfsemi og frá því tímamarki hafi það aukist stórum þó auknar tekjur hafi ekki skilað sér fyrr en 2015, en frá þeim tíma hafi verið talið eðlilegt að meta umfang starfsemi tengda hvalaskoðun til a.m.k. 25% af rekstri stefnanda. Húsavík sé hvalaskoðunarmiðstöð Íslands og stefnandi hafi ráðist í fjárfestingar í þágu atvinnugreinarinnar auk þess sem önnur almenn hafnarmannvirki séu nýtt undir starfsemina. Farþegagjaldi sé ætlað að standa straum af þessum fjárfestingum.
- 63 Varðandi grundvöll einingaverðs áráanna 2015 og 2016, kemur fram í gögnum málsins að stefnandi hafi byggt á fyrrgreindu samkomulagi við Norðursiglingu hf. sem farið hafi verið eftir við gjaldtöku fyrir árin 2012-2014. Hækkanir á milli ára hafa tekið mið af almennum verðlagshækkunum, en gjaldið hafi þó ekki verið hækkað á milli áráanna 2016 og 2017. Í tilvitnuðu samkomulagi kemur fram að byggt sé á þeirri aðferðafræði að greiðslur fyrir farþegagjöld skuli vera sambærileg aflagjaldsprósentu, eins og hún sé ákveðin á hverjum tíma. Nánari forsendur eða útreikningar komu ekki fram í samkomulaginu, en tiltekið var að gjaldið skyldi vera 1,65% af tekjum vegna hvalaskoðunar. Stefnandi hefur ekki tilgreint aðrar forsendur að baki gjaldinu né lagt fram útreikninga.
- 64 Þessi grundvöllur að ákvörðun farþegagjaldsins er vissulega óhefðbundinn. Það er hins vegar ekki aðferðafræðin sjálf sem hefur meginþýðingu hér, heldur það hvort forsendurnar séu nægilega traustur til að leggja megi til grundvallar að gjaldtakan samræmist þeirri kröfu til þjónustugjalda að þau séu ekki umfram kostnað af þjónustunni. Hér er til þess að líta, að þó aðferðafræðin sé óhefðbundin, þá fól hún engu að síður í sér að þeir aðilar sem gerst þekkja til umfangs starfseminnar og kostnaðar við hana komu með beinum hætti að ákvörðun um hvað teldist eðlilegt gjald fyrir þjónustuna. Norðursigling hf., sem er stærsta hvalaskoðunarfyrirtækið, hafði rekið hvalaskoðun um árabíl og verið leiðandi í uppbyggingu hennar. Sem notanda þjónustunnar, og þar með stærsta gjaldanda, gafst félaginu kostur á að gæta hagsmuna sinna við ákvörðun um gjaldtöku fyrir þjónustuna og koma sjónarmiðum sínum á framfæri. Stefndi gafst einnig kostur á að vera aðili að samkomulaginu en kaus að hafna því boði, en greiddi engu að síður athugasemdalaust farþegagjöld í samræmi við forsendur samkomulagsins. Til þess er einnig að líta, að samkvæmt ársreikningum sem stefnandi hefur lagt fram í málinu, fyrir öll árin frá 2007 til 2018, hefur verið viðvarandi hallarekstur á hafnasjóði. Þessar forsendur lágu fyrir er gjaldtakan var ákvörðuð með umræddu samkomulagi, en þær gefa til kynna að gjaldið hafi ekki verið umfram kostnað við þjónustuna. Þykir aðkoma þessa stærsta notanda þjónustunnar, og þar með greiðanda farþegagjaldanna, að ákvörðun um fjárhæð gjaldanna í raun styrkja grundvöll ákvörðunarinnar.

65 Að mati dómsins er sá mælikvarði sem þarna var markaður sem grundvöllur gjaldtökunnar, þ.e. umfang farþegaflutninga reiknað út frá fjölda farþega, rökréttur, hlutlægur og málefnalegur mælikvarði við gjaldtöku hafna af farþegaflutningum, sem endurspeglar þá staðreynd að álag á hafnarmannvirki og alla tengda þjónustu eykst í hlutfalli við aukin umsvif starfseminnar. Hið sama á við um viðhald og fjárfestingar sem ráðast þarf í til að þjóna starfseminni, en gjalddtakan verður einnig að standa undir þeim kostnaði. Í þessu samhengi er litið til athugasemda í frumvarpi til laga nr. 88/2010, sem breyttu 1. mgr. 17. gr. hafnalaga, en þar sagði í umfjöllun um 2. gr. *“Til að taka af allan vafa er lagt til ... að kveðið verði skýrt á um það að gjaldtöku hafnar sé einnig ætlað að standa undir fjármagnskostnaði, afskriftum, kostnaði við endurnýjun hafnarinnar og stofnkostnaði samkvæmt langtímaáætlun hafnarinnar.”* Þá leiðir af eðli starfseminnar að ekki verður hjá því komist að byggt sé á mati og áætlunum, eins og einnig verður beinlínis ráðið af framangreindu frumvarpi til laga nr. 88/2010, en þar var gerð grein fyrir breytingum á hafnalögum með lögum nr. 28/2007, þar sem kveðið var á um rétt notenda hafna til að krefjast upplýsinga um meðalkostnað við að veita viðkomandi þjónustu og eðlilega sundurliðun gjalda í þeim tilgangi að lögfesta þá meginreglu um þjónustugjöld vegna opinberrar þjónustu að notendur eigi að geta kynnt sér forsendur gjaldtöku. Hafnasamband Íslands hafi hins vegar bent á að vandkvæðum væri bundið að uppfylla umrædda lagaskyldu með nákvæmri sundurliðun kostnaðar við einstaka gjaldskrárlíði. Ástæðan væri m.a. sú að verulegur hluti af gjaldtöku hafna rynni til greiðslu stofnkostnaðar auk þess sem við gjaldtöku hafna þurfi að horfa til þess hvaða fjárfestingar og viðhald þurfi að ráðast í til framtíðar. Því markmiði sem stefnt hafi verið að með setningu laga nr. 28/2007 mætti að miklu leyti ná fram með því að skylda hafnir til að upplýsa notendur um *almennar forsendur fyrir gjaldskrár og veita nánari upplýsingar um afkomu hafnarinnar*. Alþingi samþykkti breytingar á 6. mgr. 17. gr. laganna til samræmis við þessi sjónarmið.

66 Í svari stefnanda til Norðursiglingar hf., sem liggur fyrir í málinu, um kostnað sem farþegagjaldi er ætlað að standa undir og jafnframt sérstaklega um kostnað á árinu 2016, er rakið að farþegaskip njóti víðtækrar aðstöðu og aðbúnaðar á hafnarsvæðinu, skjóls og aðgangs að innviðum hafnarinnar, svo sem varnarmannvirkjum, hafnarköntum og búnaði hafnarinnar auk þjónustu starfsmanna hafnarinnar og yfirstjórnar. Samkvæmt gögnum um komur og brottfarir séu farþegaskip og bátar með margfalda notkun á hafnaraðstöðu á við aðra notendur hafnarinnar. Þessu fylgi álag á innviði hafnarinnar sem mæta verði með viðhaldi og uppbyggingu, sem ekki verði sinnt öðruvísi en með aukinni gjaldtöku af ferðaþjónustunni. Þegar hafi verið ráðist í ýmsar fjárfestingar, svo sem við flotbyggjur og dýpkun hafnarinnar, sem nýtist bæði skemmtiferðaskipum og hvalaskoðunarfyrirtækjum, auk þess sem fyrirhugaðar séu fjárfestingar í þágu farþegaflutninga fyrir 150-200 milljónir króna á næstu árum sem farþegagjöldunum sé ætlað að standa undir. Víkið er að því að starfsgreinin hafi slitið barnsskónum og því sé sanngjarnt að fyrirtæki í greininni greiði fyrir þjónustu hafna eins og aðrir notendur í stað þess að kostnaðurinn verði borinn af skattgreiðendum.

67 Í samræmi við framangreindar forsendur voru farþegagjöld stefnanda á hvern farþega 148 krónur árið 2012 og hafa fylgt verðlagsþróun síðan og voru 175 krónur árið 2019. Miðað við upplýsingar stefnanda um uppbyggingu og umsvif farþegaþjónustu í starfsemi hafnarinnar eru ekki forsendur að mati dómsins til að ætla að kostnaður við þjónustuna hafi minnkað. Þeir ársreikningar sem liggja fyrir í málinu eftir árið 2012 þegar forsendur gjaldsins voru ákvarðaðar, bera ekki með sér að afkoma stefnanda af starfseminni hafi verið umfram kostnað, en þegar farþegagjöld vegna ársins 2015, sem lögð voru á 2016, eru flutt á árið 2015, verður niðurstaðan sú að hafnasjóður hefur verið rekinn með halla öll árin 2007-2018, utan ársins 2017. Fjárhæð gjaldsins hefur eingöngu hækkad í samræmi við verðlagsþróun frá þeim tíma, en dómstólar hafa talið slíka hækkun réttlætanagera, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 26/2015.

68 Þykir samkvæmt því sem að framan er rakið nægilega fram komið að forsendur gjaldtökunnar séu málefnalegar og í efnislegu samhengi við þá þjónustu sem gjaldtökunni er ætlað að standa straum af. Að sama skapi verður fallist á að gögn málsins gefi hvorki til kynna að fjárhæð gjaldsins hafi verið umfram kostnað af þjónustunni þegar hún var ákvörðuð í upphafi né á síðari stigum, sbr. til hliðsjónar tilvitnaðan dóm Landsréttar í máli nr. 74/2020. Stefndi, sem hreyfði ekki athugasemdum varðandi forsendur og fjárhæð gjaldsins fyrr en í greinargerð sinni í máli þessu, hefur ekki lagt fram nein gögn né upplýsingar sem hrekja framangreinda ályktun, sem studd er gögnum um afkomu stefnanda, eða gera sennilegt að hún sé röng. Hvað varðar athugasemdir stefnda þess efnis að stefnandi hafi ekki lagt fram sundurliðaða útreikninga um kostnað af þjónustu við farþegaflutninga er til þess að líta að löggjafinn breytti kröfum til upplýsingagjafar í 6. mgr. 17. gr., eins og áður er rakið, á þann veg að í stað þess að geta krafist hafnarstjórn upplýsinga um *kostnað* sem *almenn* hlýst af að veita viðkomandi þjónustu og *eðlilega sundurliðun* gjalda, geta notendur hafnar nú krafist hafnarstjórn upplýsinga um *afkomu* hafnar og um *almennar forsendur* gjaldtöku samkvæmt gjaldskrá. Stefndi hefur fullnægt þessari upplýsingagjöf með framlagningu ársreikninga og framangreindum upplýsingum um forsendur gjaldtökunnar.

69 Hvað varðar þann hluta skuldajafnaðarkröfu stefnda sem lýtur að því að stefnanda sé óheimilt að innheimta virðisaukaskatta af þjónustunni, þá hefur stefnandi vísað til 2. ml. 3. tl. 1. mgr. 3. gr. laga nr. 50/1988. Fellst dómurinn á að ákvæðið mæli fyrir um skyldu stefnanda til innheimtu virðisaukaskatts af þjónustunni. Jafnvel þó svo væri ekki, er til þess að líta að stefndi er í virðisaukaskattskyldri starfsemi og hefur þá þegar fengið virðisaukaskattinn endurgreiddan. Skuldajafnaðarkröfum stefnanda er því hafnað.

70 Samkvæmt framansögðu verður fallist á varakröfu stefnanda. Rétt þykir í ljósi úrslita málsins og atvika þess að öðru leyti að málskostnaður falli niður.

Af hálfu stefnanda flutti málið Hilmar Gunnlaugsson lögmaður og af hálfu stefnda flutti málið Jörgen Már Ágústsson lögmaður.

Hlynur Jónsson héraðsdómari kveður upp dóm þennan. Dómarinn tók við málinu 10. júní sl. en hafði ekki aðkomu að því fyrir þann tíma.

Dómsorð:

Stefndi, Gentle Giants-Hvalaferðir ehf. greiði stefnanda, Hafnasjóði Norðurþings, kr. 5.416.320 auk dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, sbr. og 12. gr. sömu laga, frá 4. nóvember 2016 til greiðsludags.

Málskostnaður fellur niður.