

Málið er fellt niður, en rétt þykir, að aðaláfrýjandi greiði gagn-áfrýjanda málskostnað fyrir Hæstarétti, 15.000,00 krónur.

D ó m s o r ð:

Mál þetta er fellt niður.

Aðaláfrýjandi, þrotabú Nesco Manufacturing hf., greiði gagnáfrýjanda, Gerit Oy, 15.000,00 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

Þriðjudaginn 19. janúar 1988.

Nr. 338/1986. **Hagvirki hf.**

(Othar Örn Petersen hrl.)

gegn

**samgönguráðherra f.h. Vegagerðar ríkisins
og fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs**

(Gunnlaugur Claessen hrl.)

Verksamningur. Útboðsgögn. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómarnir Magnús Thoroddsen, Guðmundur Jónsson, Guðmundur Skaftason og Guðrún Erlendsdóttir og Sigurður Líndal prófessor.

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 22. desember 1986. Hann krefst þess, að stefndu verði gert að greiða in solidum 1.093.295,00 krónur, auk dráttarvaxta á mánuði eða broti úr mánuði svo sem hér segir: 3.5% af 485.263,00 krónum frá 1. ágúst 1985 til 1. september s.á., 3.75% af 673.878,00 krónum frá þ.d. til 1. október s.á., af 750.090,00 krónum frá þ.d. til 1. nóvember s.á., af 752.978,00 krónum frá þ.d. til 1. desember s.á., af 772.312,00 krónum frá þ.d. til 1. janúar 1986, af 777.003,00 krónum frá þ.d. til 1. febrúar s.á., af 936.410,00 krónum frá þ.d. til 1. mars s.á., 2.75% af 1.008.210,00

krónum frá þ.d. til 1. apríl s.á., 2.25% af 1.008.210,00 krónum frá þeim degi til 1. júlí s.á., af 1.027.119,00 krónum frá þ.d. til 1. ágúst s.á., af 1.041.839,00 krónum frá þ.d. til 1. september s.á., af 1.048.202,00 krónum frá þ.d. til 1. október s.á., af 1.093.295,00 krónum frá þ.d. til 1. mars 1987, 2.50% frá þ.d. til 1. júní s.á., 2.80% frá þ.d. til 1. júlí s.á., 3.0% frá þ.d. til 1. ágúst s.á., 3.40% frá þeim degi til 1. september s.á., 3.50% frá þeim degi til 1. október s.á., 3.60% frá þeim degi til 1. nóvember s.á., 3.80% frá þeim degi til 1. desember s.á., 4.1% frá þeim degi til 1. janúar 1988 og með 4.3% dráttarvöxtum á mánuði frá þ.d. til dómtöku málsins, en með dráttarvöxtum samkvæmt 10. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Þess er krafist, að reiknaðir vextir frá 1. ágúst 1985 til 1. febrúar 1986 verði lagðir við höfuðstól þann dag og síðan árlega. Loks krefst áfrýjandi málskostnaðar samkvæmt málskostnaðarreikningi.

Stefndu krefjast staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Nokkur ný skjöl hafa verið lögð fyrir Hæstarétt.

Í útboðslýsingu Vegagerðar ríkisins fyrir verkið „Reykjanesbraut, Reykjavík - Hafnarfjörður, 3. áfangi“ segir, að verð í tilboðsskrá skuli miða við verðlag 1. desember 1984. Þar með var breytt frá þeirri reglu, sem gildir í Sérskilmálum um útboð verka hjá Vegagerð ríkisins, grein 30.9, og miðað við verðlag þremur dögum fyrir opnunardag tilboðs. Er Jóhann Gunnar Bergþórsson, forstjóri Hagvirkis hf., var spurður um það fyrir héraðsdómi, hvort honum hefði verið ljós þessi breyting á útboðsskilmálum Vegagerðar ríkisins, svaraði hann: „Ég gerði tilboð og las skilmálana og það var alveg ljóst að Vegagerðin, með þessari breytingu, að verðlag 1. desember væri notað til viðmiðunar, og þess vegna voru gerðar ítrekaðar tilraunir til þess að fá þetta uppgefið. Þegar tilboðinu er skilað er ljóst að þetta verðlag liggur ekki fyrir, og við fáum það ekki uppgefið, þannig að það er eðlileg túlkun að gamla gjaldskráin gildi þar til sú nýja er komin. Þannig að þetta töldum við vera fyllilega í samræmi við útboðsgögn, annað hefði verið bara hreinn leikur.“ Og þegar Jóhann Gunnar var spurður áfram um það, hvort gögnin hafi verið skýr að þessu leyti, svaraði hann: „Það held ég að fari ekki á milli mála hver var tilgangurinn. Vegagerðin gat

ómögulega séð það fyrir, tveim til þremur vikum áður, þegar hún gerir gögnin, að það sé ekki búið að útbúa þennan texta 1. desember.“

Það er því ljóst, að fyrirvarsmanni áfrýjanda var kunnugt um, að nýr taxti Landssambands vörubifreiðastjóra tæki gildi frá 1. desember 1984. Var því sérstakt tilefni fyrir áfrýjanda að gera fyrirvara um það í tilboði sínu, að hann miðaði verðið við texta þann, sem gildi frá 1. september 1984. Samkvæmt þessu ber því að staðfesta hinn áfrýjaða dóm.

Rétt þykir, að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur skal vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

S é r a t k v æ ð i

Guðmundar Skaftasonar hæstaréttardómara og Sigurðar Líndal prófessors.

Málsaðila greinir á um útreikning verðbóta vegna aksturskostnaðar, nánar tiltekið hvort heldur beri að miða við sem grunn til útreiknings texta Landssambands vörubifreiðastjóra fyrir bifreið með 10 - 13 tonna hlassþunga, er gildi tók 1. september 1984 eða þann texta sem birtur var 4. eða 5. desember s.á. Tilboðin í verk það, sem málið snýst um, voru samkeppnistilboð og opnuð 3. desember s.á. Hækkun taxtans í desember nam 9,82%. Forstjóri áfrýjanda hefur staðhæft fyrir dómi, að þessi hækkun á verðgrunninum hafi ekki verið innifalin í tilboði hans. Skýrsla hans um þetta hefur stóð í skjali, er stefndi hefur lagt fram í málinu um breytingar einingarverðs (verð kr./klst.) í tilboðum áfrýjanda í verk hjá stefnda fyrir 13 - 15 tonna vörubíla á tímabilinu 30. apríl 1984 til 10. desember s.á. Sýnir það einingarverð 700 krónur á klukkustund mánuðina apríl og maí, 750 krónur í júlí til og með 3. desember með einni undantekningu (700 krónur). Samtals er um að ræða 10 tilboð á þessum tíma. Í tilboði 10. desember er einingarverðið 800 krónur á klukkustund. Af gögnum málsins má sjá að hækkun á texta Landssambands vörubifreiðastjóra, sem hér á við, frá 1. mars 1984 til desember s.á. nam sem næst 20%. Áfrýjandi notaði 750 króna

einingarverð í tilboði sínu. Að þessu athuguðu þykir ljóst, að verðbreytingar síðustu mánaða höfðu ekki verið teknar inn í tilboðsverðið og átti stefnda að vera það kunnugt.

Í grein 30.9 í Sérskilmálum við útboð verka hjá Vegagerð ríkisins segir, að verðbreytingar verði reiknaðar á óunninn hluta verks frá þeim tíma sem vikomandi verðbreyting verður. Í grein 1.7 um verðlagsákvæði í útboðslýsingu segir, að í tilboðsskrá skyldi verð miðað við verðlag 1. desember 1984. Við útreikning verðbóta vísar orðið verðlag eðli málsins samkvæmt til taxta þeirra sem taldir eru í greininni. Eins og fyrr greinir var áðurgreind hækkun á taxta Landsambands vörubifreiðastjóra ekki birt fyrr en eftir opnun tilboða og áfrýjanda ókunn þá. Gat hinn óþekkti taxti því ekki skuldbundið hann sem verðgrunnur við útreikning verðbótanna, nema stefndi áskildi það ótvírætt, en það gerði hann ekki. Eins og málið lá fyrir við opnun tilboða verður að virða áfrýjanda það á betri veg þótt hann tæki mið af þeim birta taxta, sem stefndi hafði valið til grundvallar verðbótaútreikningnum. Var því ekkert tilefni þá til fyrirvara af hans hálfu um útreikning verðbótanna. Í málinu kemur fram, að ágreiningsefnið bar á góma fyrir gerð verksamningsins 21. desember 1984. Svo er að sjá að málsaðilar hafi þrátt fyrir það verið einhuga um samningsgerðina þótt atriði þessu væri ekki ráðið til lykta með henni. Verður ekki talið að þeir hafi með tómlæti spilt réttarstöðu sinni þá eða síðar.

Stefnukrafan sætir ekki andmælum tölulega. Með tilvísun til þess sem að framan er ritað ber að taka hana til greina með dráttarvöxtum, en hafna ber kröfu um vaxtavexti, enda er henni sérstaklega mótmælt og hún ekki höfð uppi fyrir héraðsdómi.

Málskostnaður falli niður í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 26. september 1986.

Mál þetta, sem dómtekið var 25. september sl., hefur Hagvirki hf., nnr. 3525-1308, Skútahrauni 2 Hafnarfirði, höfðað á hendur samgönguráðherra, Matthíasi Bjarnasyni, nnr. 6539-3512, Hafnarhúsinu við Tryggvagötu Reykjavík vegna Vegagerðar ríkisins, nnr. 9161-9369, Borgartúni 5 - 7 Reykjavík og fjármálaráðherra, Þorsteini Pálssyni, nnr. 9753-5388, Arnarhvali Reykjavík, vegna ríkissjóðs Íslands.

Dómkröfur stefnanda eru að stefndu veðri gert að greiða stefnanda in solidum kr. 1.093.295,00 auk 3,5% dráttarvaxta á mánuði eða broti úr

mánuði af kr. 485.263,00 frá 1. ágúst 1985 til 1. september 1985, 3,75% dráttarvaxta á mánuði eða broti úr mánuði af kr. 673.878,00 frá 1. september 1985 til 1. október 1985, af kr. 750.090,00 frá þeim degi til 1. nóvember 1985, af kr. 752.978,00 frá þeim degi til 1. desember 1985, af kr. 772.312,00 frá þeim degi til 1. janúar 1986, af kr. 777.003,00 frá þeim degi til 1. febrúar 1986, af kr. 936.410,00 frá þeim degi til 1. mars 1986, 2,75% dráttarvaxta á mánuði eða broti úr mánuði af kr. 1.008.210,00 frá 1. mars 1986 til 1. apríl 1986, 2,25% dráttarvaxta á mánuði eða broti úr mánuði af kr. 1.008.210,00 frá þeim degi til 1. júlí 1986, af kr. 1.027.119,00 frá þeim degi til 1. ágúst 1986, af kr. 1.041.839,00 frá þeim degi til 1. september 1986, af kr. 1.048.202,00 frá þeim degi til 1. október 1986 og af kr. 1.093.295,00 frá þeim degi til greiðsludags og málskostnaðar samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi í samræmi við gjaldskrá LMFÍ.

Dómkröfur stefndu eru þær að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum stefnanda og þeim tildæmdur málskostnaður að mati réttarins.

Sátt var reynd án árangurs.

Málavextir eru þeir að í nóvember 1984 bauð Vegagerð ríkisins út gerð Reykanesbrautar frá Breiðholtsbraut að Vífilsstaðavegi. Nefndist útboðið Reykjanesbraut, Reykjavík - Hafnarfjörður, 3. áfangi. Tilboðum skyldi skila fyrir kl. 14:00 þann 3. desember 1984. Í útboðslýsingu var tilgreint að verð í tilboðsskrá skyldu miðuð við verðlag 1. desember 1984, sbr. útboðslýsingu, Ú-30. gr. 1.7. i.f., dskj. nr. 3. Jafnframt var tilgreint í gr. 1.7. í útboðslýsingu hvernig skyldi mæla verðbreytingar. Þar var m.a. svo fyrir mælt að 1% breyting á taxta Landssambands vörubifreiðastjóra fyrir bifreið með 10 - 13 tonna hlassþunga skyldi breyta samningsverði um 0,40%.

Stefnandi gerði ásamt ýmsum öðrum tilboð í ofangreint verk, en tilboð voru opnuð á fundi 3. desember 1984 kl. 14:15. Fundargerð þess fundar liggur fyrir á dskj. 26.

Stefnandi reyndist lægstbjóðandi og nam tilboð hans um 50% af kostnaðaráætlun verkkaupa. Hófust fljótlega við hann viðræður. Stóðu þær yfir fram yfir miðjan desember, m.a. vegna óska um breytingar á verkinu. Á fundi 17. desember 1984 gerði stefnandi fyrirvara um verðbætur. Segir í fundargerð: „2. Bjóðandi vekur athygli á því, að þann 1. desember s.l. lá ekki fyrir hver taxti L.V. yrði. Sá taxti hafi ekki legið fyrir fyrr en eftir opnun tilboðs, og er því gerður fyrirvari um verðbætur í samræmi við það.“

Stefnanda var með bréfi dags. 20. desember 1984 tilkynnt að tilboði hans væri tekið með nánar tilgreindum breytingum. Verksamningur var síðan undirritaður milli Vegagerðar ríkisins og stefnanda 21. desember 1984, sbr. dskj. nr. 28. Í gögnum þessum er ekkert minnst á ágreining og enginn fyrirvari er gerður um verðbætur.

Á fyrsta reikningi verktaka, dags. 1. febrúar 1985, var við útreikning á verðbótum miðað við taxa Landssambands vörubifreiðastjóra sem í gildi var frá 1. september 1984 til 1. desember 1984. Eftirlitsaðilar gerðu athugasemd við þessa reikningsaðferð og óskuðu eftir því að þetta yrði leiðrétt á næsta reikningi, sbr. dskj. nr. 18. Það var þó ekki gert og ítrekaði eftirlitsaðili fyrirvarann á reikningum nr. 2 - 10, sbr. dskj. nr. 29 - 37. Á reikningi nr. 11, dags. 1. júlí 1985, dskj.nr. 38, var verðbótaútreikningi síðan breytt og þá miðað við taxa Landssambands bifreiðastjóra dags. 1. desember 1984. Hafði þá áður komið fram skrifleg krafa frá stefnanda dags. 10. apríl 1985 um útreikning verðbóta í samræmi við reikninga hans, sbr. dskj. 21. Þeirri kröfu hafði Vegagerð ríkisins hafnað af tilgreindum ástæðum 18. júlí 1985, sbr. dskj. nr. 22. Einnig hafði verið bókað um þetta ágreiningsmál í fundargerðum nr. 2 - 3, 6, 10 og 12 - 16, sbr. dskj. nr. 9 - 17.

Það er þessi ágreiningur málsaðila um útreikning verðbóta sem er tilefni máls þessa. Telur stefnandi að reikna eigi verðbætur út frá taxa Landssambands vörubifreiðastjóra sem gefinn var út í byrjun september 1984, sbr. dskj. 5, og heldur því fram að sá taxti hafi verið í gildi á viðmiðunardegi 1. desember 1984. Stefndu halda því aftur á móti fram að miða eigi við taxa Landssambands vörubifreiðastjóra dags. 1. desember 1984, en stefnandi heldur því fram að sá taxti hafi ekki verið kominn út við opnun tilboða 3. desember 1984.

Stefnandi gerir svofellda grein fyrir málsástæðum sínum:

„Vegagerð ríkisins gerir útboðsgögnin. Það er regla í íslenskum samningarétti að ef vafi leikur á túlkun samningsgagna skuli túlka þau þeim í óhag sem þau gerði. Þessi regla gildir enn frekar í verktakarétti.

Það er skýlaust tekið fram í útboðslýsingu að í tilboðsskrá skuli miða við verðlag 1. desember 1984. Það er grundvallaratriði í máli þessu, að nýr taxti Landssambands vörubifreiðastjóra lá hvorki fyrir 1. des. 1984 né 3. des. 1984.

Lögfyll sönnun er fyrir þessari staðreynd. Stefnandi hafði því ekki þá viðmiðun sem Vegagerð ríkisins ætlast til af honum. Ekki skiptir máli þó í taxa sem gefinn er út eftir 3. desember sé tekið fram að taxtinn skuli gilda frá 1. des. 1984. Það skiptir heldur ekki máli þó eitthvert plagg úr tölvu hafi verið til fyrir laugardaginn 1. desember, það hafði hvorki borist stefnanda né öðrum verktökum.

Ef Vegagerð ríkisins ætlaðist til þess að verktakar skildu ákvæði útboðsgagna á ákveðinn hátt þá bar henni skylda til að sjá svo um að gera útboðsgögn þannig úr garði að ekkert atriði orkaði tvímælis. Það er áhætta sem verkkaupi tekur að taxti sem hann vill miða við er ekki kominn út 3. desember 1984.

Því hefur verið haldið fram af stefnda að stefnandi hafi átt að þekkja

þær verðhækkanir sem fram komu við taxtahækkun 4. eða 5. desember 1984. Þetta skiptir ekki máli, þar sem taxtahækkun er viðmiðun og kann reksturskostnaður og/eða kostnaðarhækkanir að vera allt aðrar hjá stefnanda en þær sem taxtamælingar Landssambands vörubifreiðastjóra miða við.

Stefnandi hefur þegar frá upphafi gert nægilegan fyrirvara um kröfu sína. Jafnframt er því haldið fram að með því að greiða reikninga stefnanda í upphafi hafi Vegagerð ríkisins fallist á verðbótaútreikninginn. Að minnsta kosti verður að líta svo á að greiðslan gefi ótvírætt til kynna að Vegagerð ríkisins hafi talið sig eiga að greiða verðbætur eftir skilningi stefnanda.“

Af hálfu stefndu er því mótmælt að Vegagerð ríkisins hafi fallist á aðferð stefnanda við verðbótaútreikning með því að greiða reikninga stefnanda í upphafi. Á það er bent að reikningarnir hafi allir verið greiddir með fyrirvara um verðbótaútreikning stefnanda og að bókað hafi verið um ágreininginn í öllum fundargerðum. Að öðru leyti byggja stefndu á eftirfarandi ástæðum:

„1. Ótvírætt var tekið fram í útboðslýsingu að verð í tilboðsskrá skyldu miðuð við verðlag 1. desember 1984. Samkvæmt almennum skýringareglum skal við túlkun samninga fyrst og fremst miða við orðalag samnings, sem viðurkennt er í greinargerð stefnanda að sé skýlaust í þessu tilviki. Ekki skiptir máli í þessu sambandi þótt taxi Landssambands vörubifreiðastjóra hafi ekki verið gefinn út formlega fyrir opnun tilboða, þar sem hann staðfesti eingöngu orðnar verðlagsbreytingar og átti einungis að vera viðmiðun þegar verðlagsmæling færi fram síðar. Verð í tilboðsskrá átti að miða við *verðlag* 1. desember og þar er verið að tala um orðinn hlut þann dag. Þá lá t.d. fyrir að verð vörubifreiða hafði hækkað um u.þ.b. 20% frá 1. september, hjólbarðar um 15 - 20% og díselolía um tæp 20%, sbr. taxaútreikning frá Landssambandi vörubifreiðastjóra, annars vegar frá 29.08. 1984, dskj. nr. 39, og hins vegar frá 29.11. 1984, dskj. nr. 40. Að sjálfsögðu hafði stefnandi aðgang að þessum upplýsingum fyrir opnun tilboða hjá umboðum og olíufélögum og úr sínu rekstrarbókhaldi og voru þær því að fullu kunnar. Stefnandi átti og gat því miðað tilboð sitt við verðlag 1. desember 1984 þótt taxi Landssambands vörubifreiða lægi ekki fyrir.

Ekki er um annað kunnugt en að aðrir tilboðsgjafar hafi miðað tilboð sín við verðlag 1. desember 1984 svo sem fyrir var lagt, og myndi samþykki við kröfu stefnanda leiða til óeðlilegrar mismununar á milli tilboðsgjafa, þ.e. að tilboð þeirra hafa þá ekki verið borin saman á sama grundvelli. Ef lítill mismunur hefði verið á lægstu tilboðum hefði þetta getað haft grundvallaráhrif á val á verktaka.

Vert þykir að vekja athygli á, að stefnandi hækkaði ekki einingaverð á vörubílum sínum í tilboðum á árinu 1984 í samræmi við hækkanir á

töxtum Landssambands vörubifreiðastjóra, sbr. yfirlit á dskj. nr. 41. Styður það enn þá skoðun að vel rekið fyrirtæki hljóti að sjá úr sínu rekstrarbókhaldi hvernig verðleggja beri einstakar rekstrareiningar til þess að rekstur geti gengið áfallalaust.

2. Stefnandi heldur því fram að hann hafi ekki haft aðgang að taxta Landssambands vörubifreiðastjóra 1. desember 1984. Svo sem rökstutt hefur verið hér að framan er ekki talið skipta máli þótt taxtinn hafi ekki legið fyrir, en hins vegar er bent á að taxtinn var reiknaður út hjá Landsambandi vörubifreiðastjóra þann 29. nóvember 1984, sbr. tölvuútskrift, dskj. nr. 40. Hefur stefnandi vafalaust getað fengið aðgang að tölvuútskrift þessari, ef eftir hefði verið leitað áður en hann skilaði tilboði. Auk þess má benda á að taxtinn er reiknaður 29. nóvember 1984 út frá kunnum og opinberum verðlagsbreytingum frá 1. september 1984.

Á það er lögð sérstök áhersla að taxti Landssambands vörubifreiðastjóra tók gildi 1. desember 1984, þ.e. taxtinn var genginn í gildi á tilskildum verðmiðunardegi í útboðsgögnum. Jafnframt er vakin athygli á því að taxtar Landssambands vörubifreiðastjóra eru, samkvæmt samningum, endurskoðaðir vegna verðlagsbreytinga fjórum sinnum á ári, þ.e. 1. mars, 1. júní, 1. september og 1. desember og hefur svo verið um margra ára skeið. Var stefnanda því fullkunnugt um að taxtar vörubifreiða mundu hækka 1. desember 1984.

3. Svo sem getið hefur verið hér að framan og viðurkennt er í greinargerð stefnanda var skýlaust tekið fram í útboðslýsingu að verð í tilboðsskrá skyldu miðuð við verðlag 1. desember 1984, og þar með var breytt hinu almenna verðlagsákvæði í sérskilmálum við útboð verka hjá Vegagerð ríkisins. Var þetta beinlinis gert til þess að koma í veg fyrir verðbótahækkun tilboða áður en þau væru opnuð. Að sjálfsögðu var stefnanda þetta ljóst, og bar honum að geta þess í tilboði sínu ef hann ætlaði sér að gera tilboð á öðrum grundvelli en fyrir var lagður í útboðslýsingu. Þetta gerði stefnandi ekki og hlýtur hann að bera hallann af þessu tómlæti sínu.

4. Við opnun tilboða var það nefnt af Sævari Jónssyni fulltrúa Loftorku s.f. að nýr taxti Landssambands vörubifreiðastjóra væri ekki kominn út. Hvorki hann né aðrir tilboðsgjafar orðuðu þetta frekar og enginn fyrirvari kom fram um það að tilboð væru ekki í samræmi við útboðsgögn vegna þessa. Stefnandi átti þess kost við þetta tækifæri að koma að bókun í fundargerð opnunarfundar um þetta efni. Það gerði hann ekki og hlýtur hann að bera hallann af því tómlæti sínu.

Því er haldið fram í greinargerð stefnanda að Vegagerð ríkisins hefði átt að kalla eftir eða gera athugasemdir á opnunarfund. Þessu sjónarmiði er eindregið mótmælt. Það hlýtur að vera tilboðsgjafa að gera fyrirvara eða athugasemdir að sínu frumkvæði ef þeir gera ekki tilboð í verk í samræmi við útboðsgögn.

5. Stefnandi skrifaði undir verksamning við Vegagerð ríkisins 21. desember án þess að geta um verðbótakröfu sína. Endanleg samningsverð voru ákveðin eftir ítarlegar viðræður milli samningsaðila, og verður að telja að það hefðu verið eðlileg vinnubrögð af hálfu stefnanda að setja fram verðbótakröfu sína á meðan mál voru á viðræðustigi, eða í síðasta lagi við undirskrift samnings. Þetta gerði hann ekki og mátti Vegagerð ríkisins því treysta því að verið væri að skrifa undir verksamning í samræmi við útboðsgögn.“

Stefnandi hefur leitt fyrir dóminn Jóhann Bergþórsson, forstjóra Hagvirkis hf., Gísla Friðjónsson, framkvæmdastjóra Hagvirkis hf., Sævar Jónsson, framkvæmdastjóra Loftorku hf., Herluf Clausen, starfsmann Landssambands vörubifreiðastjóra, og Önnu Birnu Halldórsdóttur, fyrrum starfsmann Vinnuveitendasambands Íslands.

Stefndu hafa leitt fyrir dóminn Helga Hallgrímsson aðstoðarvegamálastjóra, Rögnvald Jónsson yfirverkfræðing, Björn Ólafsson verkfræðing og eftirlitsmann með verkinu „Reykjanesbraut, Reykjavík - Hafnarfjörður, 3. áfangi“, Ólaf Þorsteinsson, framkvæmdastjóra fyrirtækisins Völur hf., og Gunnar Inga Birgisson verkfræðing og verktaka.

Fram kom að taxi Landssambands vörubifreiðastjóra er reiknaður út af hagfræðingi Alþýðusambands Íslands út frá ákveðnum verðlagsforsendum á þriggja mánaða fresti. Honum er síðan komið þaðan til Vegagerðar ríkisins og Vinnuveitendasambands Íslands. Hjá Vinnuveitendasambandinu er hann yfirfarinn og samþykktur símleiðis til Landssambands vörubifreiðastjóra sem gefur hann síðan út og dreifir honum. 1. desember 1984 bar upp á laugardag. Samkvæmt framburðum og gögnum málsins lá útreikningurinn fyrir þann 29. nóvember en var ekki yfirfarinn, skv. dskj. 23 og framburðum, fyrr en 3. desember og gefinn út 4. desember. Fyrirsvarsmenn stefnanda og framkvæmdastjóri Loftorku hf., sem einnig bauð í verkið, segjast því ekki hafa miðað við þennan taxa í tilboðum sínum þar sem hann var ekki kominn út þegar tilboð voru opnuð. Framkvæmdastjóri fyrirtækisins Völur hf. og Gunnar Ingi Birgisson, sem einnig buðu í verkið, segjast aftur á móti hafa reiknað með hækkun vegna taxtans í útboðum sínum. Segjast þeir hafa haft upplýsingar um hækkunina, annar frá Vörubifreiðastöðinni Prótti, hinn frá Vinnuveitendasambandi Íslands. Björn Ólafsson verkfræðingur sagði að ljóst væri að athugasemd stefnanda varðandi útreikning verðbóta mundi ekki hafa breytt því að tilboð hans var lægst. Henni hefði því ekki verið meiri gaumur gefinn við samningsgerðina. Hann hefði þó gert sér grein fyrir því að reynst gæti nauðsynlegt að taka afstöðu til hennar síðar. Rögnvaldur Jónsson yfirverkfræðingur sagðist ekki hafa verið á fundi þegar athugasemdin kom fram en Björn hefði skýrt sér frá henni. Hann sagðist aðeins taka afstöðu til tæknilegra þátta verksins

fyrir Vegagerðina. Þessu álitaefni hefði aftur á móti verið vísað til lögfræðings hennar.

Álit dómsins:

Í 30.9 grein sérskilmála við útboð verka hjá Vegagerð ríkisins segir m.a.: „Verð í tilboðsskrá skulu miðuð við verðlag 3 dögum fyrir opnunardag tilboðs. Verðbreytingar verða reiknaðar á óunninn hluta verks frá þeim tíma, sem viðkomandi verðbreyting verður, en miðað verður við eftirfarandi:

a) Vinnlaun.

11. flokkur eftir eins árs starfsaldur (taxti 150 - 111) sbr. kaupgjaldsskrá Vegagerðar ríkisins.

b) Vinnuvélar.

Taxti Félags vinnuvélaeigenda fyrir jarðýtu D7E (PS) 180 án riftannar (löng vinna).

c) Vörubílar.

Taxti Landssambands vörubifreiðastjóra fyrir bifreið með 10 - 13 tonna hlassþunga.

Í útboðslýsingu verður greint frá öðrum þáttum, sem miðað kann að vera við, og frá vægi einstakra þátta.“

Í útboðslýsingu 1.7. segir m.a. um verðlagsákvæði: „Um verðbreytingar fer samkvæmt grein 30.9. í „Sérskilmálum við útboð verka hjá Vegagerð ríkisins“ frá mars 1984. Við útreikning verðbreytinga skal miða við eftirfarandi:

1% breyting á 11. flokki eftir eins árs starfsaldur (taxti 150 - 111 sbr. kaupgjaldsskrá Vegagerðar ríkisins) breytir viðkomandi samningsverðum um 0,10%.

1% breyting á texta Félags vinnuvélaeigenda fyrir jarðýtu D7E (PS) 180 PS, án riftannar, breytir viðkomandi samningsverðum um 0,40%.

1% breyting á texta Landssambands vörubifreiðastjóra fyrir bifreið með 10 - 13 tonna hlassþunga, breytir viðkomandi samningsverðum um 0,40%.

Verð í tilboðsskrá skulu miðuð við verðlag 1. desember 1984 og gildir því ekki ákvæði um verðlag í grein 30.9. í Sérskilmálum um útboð verka hjá Vegagerð ríkisins.“

Aðilar eru sammála um að útboðslýsinguna á að skilja svo að miða hafi átt við verðlag 1. desember 1984. Hér er augljóslega átt við allt verðlag. Skilja verður útboðsskilmálana svo að ákveðnar verðbreytingar, og þær einar, eigi síðan að valda því að heildarsamningsverð breytist frá verðlagi 1. desember 1984 á nánar tilgreindan hátt. Af framburðum fyrirsvarsmanna stefnanda og málflutningi kemur greinilega fram að þeim var ljóst að miða átti við verðlag 1. desember 1984; þannig reyndu þeir að fá uppgefið hver mundi verða breyting á texta Landssambands vörubifreiðastjóra. Forstjóri

stefnanda hefur borið hér fyrir dómi, að honum hafi verið ljóst að taxtinn mundi hækka enda höfðu reikningsviðmiðanir taxtans hækkað. Af framburðum fyrirsvarsmanna stefnanda og málflutningi sést einnig að þeim var ljóst að nýr og hærri taxti mundi fá gildi frá 1. desember 1984 þótt hann væri ekki kominn út.

Þar sem fyrirsvarsmenn stefnanda vissu að miða átti við verðlag 1. desember 1984, en töldu sig ekki geta fengið allar upplýsingar um það, gátu þeir gert fyrirvara í tilboði sínu um verðlagsforsendur eða látið þess getið við opnun tilboða. Þar sem þeir gerðu það ekki gátu þeir ekki búist við að fá hækkun á samningsverð miðað við taxtahækkun Landssambands vörubifreiðatjóra 1. desember 1984, því þeir áttu að taka tillit til hennar í tilboðsfjárhæðinni.

Gegn mótmælum fyrirsvarsmanna stefndu hefur stefnandi ekki sannað að þeir hafi síðar fallist á verðbótaútreikning hans, enda eru reikningar hans þegar frá upphafi greiddir með fyrirvara.

Þar sem stefnandi hefur þannig ekki sýnt fram á réttmæti kröfu sinnar ber að sýkna stefndu af öllum kröfum stefnanda í málinu.

Rétt þykir með tilliti til málavaxta að hvor aðili beri sinn kostnað af málinu.

Hrafn Bragason borgardómari kvað upp dóm þennan.

D ó m s o r ð:

Stefndu, samgöngumálaráðherra f.h. Vegagerðar ríkisins og fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs, skulu sýknir af öllum kröfum stefnda (sic), Hagvirkis hf., í málinu. Hver aðila skal bera sinn kostnað af málinu.