



## WIDMAN & CO

### TILL ÅLANDS TINGSRÄTT

#### UTSAGA

**ÄRENDE** L 20/1157

#### PARTSUPPGIFTER

**Käranden** 1. Ansgar Ab ("**Ansgar**")  
2. Finlands Färjetrafik Ab ("**FF**")

Nedan tillsammans "**Konsortiet**"

**Kärandens ombud  
och processadress** Advokat Patrik Lindfors  
Advokatbyrå Lindfors & Co Ab  
PL 577, 00101 Helsingfors  
Telefon: 020 762 2510  
E-post: patrik.lindfors@lindforsco.com

**Svaranden** Ålands landskapsregering ("**LR**")  
FO-nummer: 0145076-7  
PB 1060  
22111 Mariehamn

**Svarandens ombud  
och processadress** Advokat Daniel Widman  
Advokatbyrå Widman & Co Ab  
PB 180, 22101 Mariehamn  
Telefon: (018) 17740  
E-post: daniel.widman@widman.fi

**Anhängigt** 25.11.2020

Med anledning av Konsortiets utsaga av den 22 mars 2021, samt i enlighet med tingsrättens uppmaning daterad 8.7.2021, önskar LR skriftligen bemöta vissa av Konsortiets framförda påståenden samt kommentera Konsortiets ersättningsanspråk och deras beräkningar. För tydlighetens skull följer huvudrubrikerna nedan – med undantag av avsnitt 1 - kärandens rubricering i ovan nämnda utsaga.

## 1. KOMPLETTERING AV GRUND

1. En nödvändig förutsättning för att LR över huvud taget ska kunna åläggas ett ersättningsansvar för utebliven vinst till följd av ett påstått avtalsbrott är att LR agerat oaktsamt eller vårdslöst. Konsortiet har i detta skede inte ens åberopat att LR skulle ha agerat oaktsamt vid uppsägningen av Avtalet. Det oaktat samt för klarhets skull önskar LR komplettera sin bestridandegrund enligt följande (tillägg till avsnitt 2. Grunder i LR:s svaromål av 29.1.2021):

Även om uppsägningen inte skulle anses ha skett i enlighet med punkt 16.4 i Avtalet, är LR inte skadeståndsskyldigt med hänsyn till att LR inte agerat oaktsamt vid uppsägningen av Avtalet.

2. LR anser att man inte agerat oaktsamt genom uppsägningen av Avtalet 21.1.2020. LR konstaterade att det stod klart att lagtinget vid kommande budgetbeslut inte skulle komma att bevilja medel för färjlinjen. I och med att landskapsregeringen har samma sammansättning hösten 2021 (då beslut om budget för år 2022 tas) som vid uppsägningstillfället är det visat att LR:s bedömning vid uppsägningstillfället var korrekt. LR kan inte under dessa förutsättningar anses ha agerat oaktsamt.
3. Även om beslut om budget således tas senare än LR:s beslut om uppsägning, kan LR ändå inte anses ha agerat oaktsamt då beslutet bl.a. skedde i syfte att minimera kostnader och i enlighet med Konsortiets anmaning. Även om Konsortiet således påstår att LR:s uppsägning har skett i strid med punkt 16.4 i Avtalet, med beaktande av tidpunkten för uppsägningen, krävs ytterligare att LR ska ha agerat oaktsamt för att ersättningskyldighet ska kunna aktualiseras. Det är Konsortiet som har bevisbördan för att LR har agerat oaktsamt i detta hänseende<sup>1</sup>. I nuläget har dock, som nämnts, Konsortiet inte ens åberopat att LR agerat oaktsamt, vilket i sig är en grundläggande förutsättning för ersättning.

## 2. ALLMÄNNA OBERVATIONER

4. LR har i sitt svaromål helt korrekt angivit, att den tidigare landskapsregeringens beslut att ingå Avtalet föregicks av samt förorsakade en livlig politisk debatt om det aktuella korttruttsprojektets varande eller icke varande. Konsortiet eller dess företrädare har givetvis känt till denna diskussion. Den politiska oenigheten om projektet har varit av betydelse eftersom landskapsregeringens styrning och förvaltning är beroende av dess politiska sammansättning. Det har också varit känt att lagtingsval skulle äga rum kort efter att Avtalet ingicks.
5. I en situation där den politiska maktkonstellationen - som reglerar styrningen inom landskapsregeringen - kan ändras genom politiskt val har det varit ändamålsenligt att Avtalet har upptagit ett stadgande som möjliggör en avtalsenlig uppsägning om

<sup>1</sup> Se svenska Högsta domstolen i NJA 2020 s. 115, p 20 och p 33.

medel inte beviljas i landskapets årliga budget för den verksamhet som Avtalet avser. Avtalet har sålunda inte bakbundit kommande landskapsregeringar för hela dess giltighetstid. Tvärtom – i förhållande till vad Konsortiet vill vidkännas – har den politiska debatten kring projektet (och därmed även Avtalet) visat att förutsättningarna för Avtalets vidare fortgång har ifrågasatts i ett tidigt skede; det har således varit möjligt för Konsortiet att förutse att punkt 16.4 i Avtalet kunde komma att åberopas av LR.

6. Konsortiets fastställelseyrkande tar inte hänsyn till vilken typ av ersättning som en påstådd ersättningskyldighet per se skulle omfatta. Därav är yrkandet oprecist och oklart. Vidare kan även behovet (rättsskyddsintresse) av yrkandet ifrågasättas mot bakgrund av Konsortiets fullgörelsetalan.

### 3. HÄNDELSEFÖRLOPPET

7. Konsortiet hänvisar i stycke 15 i sin utsaga till en åtgärdsmotion (2/2016-2017; Bilaga 2) inlämnad av Veronica Thörnroos m.fl. i april 2017. Det är oklart vad Konsortiet åsyftar med sin hänvisning. LR konstaterar, att det i motionen i allmänhet föreslås att landskapet skulle anskaffa ett miljösamt fartyg. Motionen har inget att göra med korttruttsprojektet och den utformning detta kom att få genom Avtalet och därtill anslutna omfattande infrastrukturåtgärder. Konsortiets slutsatser till denna del är således vilseledande.
8. Det är korrekt att lagtinget omfattade ett klämförslag i plenum 27.9.2019. Även om förslaget omfattades av lagtinget har det varit upp till landskapsregeringen att fatta beslut om den löpande förvaltningen och därmed även landskapsregeringens förhållning till och eventuella beslut i relation till Avtalet. Eftersom landskapsregeringens efterkommande agerande inte ledde till ett misstroende så att landskapsregeringen skulle ha avsatts, kan det antas att den dåvarande landskapsregeringen inte enbart på basen av uppmaningen (i form av en kläm) haft tillräckliga skäl att utgå från att medel inte skulle komma att beviljas för verksamheten. Således kan det antas, att den gamla landskapsregeringen inte heller hade en avtalsenlig grund till uppsägning.
9. Huruvida den gamla landskapsregeringen hade grund för att säga upp Avtalet eller ej under sin verksamhetsperiod har dock inte relevans i ärendet, eftersom nu aktuell tvist gäller en uppsägning av Avtalet efter valet hösten 2019, och den förändrade politiska maktbalans som härvid uppkom, samt den nya landskapsregering som sedermera tillträdde i december 2019. Den nya politiska sammansättningen kom även entydigt att påverka majoritetskonstellationerna för lagtingens beslut om bl.a. kommande budgetar (och således beviljande av medel).
10. Konsortiets referenser till den tidigare landskapsregeringens uttalanden om risker förknippade med en uppsägning av Avtalet ska ses mot bakgrund av (i) att det då ännu inte stod klart att en lagtingsmajoritet inte skulle bevilja medel för den aktuella färjlinjen och (ii) sagda landskapsregerings politiska vilja att driva igenom korttruttsprojektet i enlighet med det Avtal som ingåtts. Förutsättningarna för hela korttruttsprojektet, och därmed Avtalet, kom dock att förändras totalt i och med utfallet av lagtingsvalet 2019 och konstellationen av den landskapsregering som därvid utsågs i december 2019 och som stöddes av en majoritet av det nyvalda lagtinget. Grunden för att säga upp Avtalet uppkom i och med utfallet av lagtingsvalet och den

landskapsregering som majoriteten i lagtinget kom att stöda, då det i och med detta härefter stod klart att några medel inte skulle komma att beviljas för att genomföra korttruttsprojektet och trafiken enligt Avtalet.

11. Sammantaget kan konstateras, att Konsortiets hänvisningar till den gamla landskapsregeringens bedömningar och uttalanden om Avtalet samt konsekvenserna av en eventuell uppsägning av detsamma saknar all relevans. De omständigheter som är relevanta för detta ärende är de som uppkom efter att en ny landskapsregering, som stöddes av lagtingets majoritet, tillträdde 10.12.2019<sup>2</sup>. Då uppkom även avtalsenligt grund till uppsägning av Avtalet.
  
12. När den nya landskapsregeringen tillträdde stod det klart att det inte längre fanns någon politisk vilja att genomföra korttruttsprojektet (dvs. medel skulle inte komma att beviljas) och härvid fullfölja Avtalet. Utgående från detta inledde LR utredningar och förberedande åtgärder vad gällde alternativen i förhållande till Konsortiet samt även andra åtgärder som hade vidtagits av den tidigare landskapsregeringen för ett förvekligande av korttruttsprojektet. Ett viktigt led i detta var att inleda förhandlingar med Konsortiet angående Avtalet. LR utsåg en förhandlingsgrupp med uppdrag att söka en lösning i samförstånd med Konsortiet med resultatet att den aktuella trafiken inte skulle inledas. Med anledning av detta hölls ett möte mellan parterna 10.1.2020 i Åbo. Ur landskapsregeringens synvinkel var det frågan om ett förhandlingsmöte i syfte att komma överens om villkoren för ett ömsesidigt avslutande av avtalet. LR:s syfte var att undvika en juridisk och kostsam konflikt för att istället se om parterna kunde uppnå en förlikningslösning kring ett omedelbart avslut av Avtalet. Ur förhandlingsgruppens inofficiella och interna protokoll från mötet framgår därför bl.a följande:
  1. Niklas Karlman (NK) inledde mötet med att redogöra för bakgrunden och hänvisade bl.a. till skrivningar i regeringsprogrammet samt Landskapsregeringens (LR) instruktion i ärendet; ”förhandla om villkor för avslut”.
  2. NK uttalade som önskemål att innehållet i förhandlingarna är konfidentiella. Mats Rosin (MR) och Tomas Lindqvist (TL) delade uppfattningen och parterna enades om att inte yppa något om innehållet i samtalen men att det inte finns hinder att bekräfta att diskussioner ägt rum.
  3. NK meddelade att konsortiet senast fr.o.m. denna dag måste begränsa sin eventuella ekonomiska skada till följd av ett avslut av avtalet. Nödvändiga åtgärder ska vidtas så att inga extrakostnader kommer till som kan överföras på LR.
  4. MR bekräftade att man redan nå basen av vad som tidigare varit känt vidtaöt vissa åtgärder.
  
13. Utgående från Konsortiets (och LR:s) sekretessåtagande vid mötet diskuterades även – i största förtroende - möjligheterna till att ersätta Konsortiet i samband med en överenskommelse om ett förtida upphörande. Vid mötet redogjorde Konsortiet således (ensidigt) för bl.a. sin påstådda ekonomiska skada till följd av ett upphörande. Konsortiet lät också förstå att kostnaderna skulle stiga väsentligen om inte LR utan dröjsmål skulle ta ställning till om man ville att Avtalet skulle upphöra eller ej. LR framförde att man ville undvika en konflikt och att man önskade uppnå en lösning i samförstånd. Det är korrekt att det från LR:s sida i den löpande diskussionen framfördes att diskonteringseffekten vid en eventuell förlikningslösning borde beaktas eftersom Konsortiets presentation av sin påstådda skada - medvetet eller omedvetet - hade förbisett denna faktor. LR:s syfte med mötet var att utröna förutsättningarna

<sup>2</sup> Ålands landskapsregerings protokoll nr 19, 10.12.2019 (Bilaga 3).

för en förlikning; LR valde uttryckligen att inte föra någon juridisk argumentation vid mötet eftersom man ansåg att detta inte skulle gagna diskussionerna om en lösning i samförstånd.

14. Det blev klart för LR:s representanter under mötet att Konsortiets kravbild var orealistisk och att en lösning i samförstånd svårligen skulle kunna uppnås. Till yttermera visso meddelade Konsortiet att man inte ville föra vidare förhandlingar innan LR hade fattat beslut om man ville säga upp Avtalet eller inte. Detta föranledde LR att 21.1.2020 (elva dagar efter mötet i Åbo) säga upp avtalet (se uppsägningsmeddelande, K4). Faktum är att Konsortiet spelade högt och missbedömde LR:s beredskap att säga upp Avtalet. Förmodligen var även Konsortiets analys av LR:s möjlighet att säga upp Avtalet - med anledning av de nya konstellationerna i lagtinget och landskapsregeringen efter valet – bristfällig.
15. Det är skäl att märka, att parterna även efter LR:s uppsägning förhandlat kring en förlikningslösning; detta i och med att Konsortiet hade meddelat LR att man inte avsåg förhandla innan LR formellt hade sagt upp Avtalet. Vid dessa efterkommande diskussioner kunde parterna dock inte enas om en lösning.
16. LR väljer att inte vidare redogöra för innehållet i parternas diskussioner eftersom man gör den bedömningen att det strider mot parternas uttryckliga överenskommelser; sådana överenskommelser om sekretess är sedvanliga i förlikningsdiskussioner och det ter sig synnerligen ovanligt att enskilda parter ensidigt bryter mot sådana överenskommelser.

#### 4. JURIDISK BEDÖMNING

##### 4.1. Uppsägningen har haft sin grund i Avtalet; LR:s uppsägning har inte gjorts i strid med Avtalet

17. I enlighet med vad LR framfört under punkt 3.2.1 i svaromålet har uppsägningen haft sin grund i Avtalet. Utgående från LR:s och lagtingets sammansättning efter lagtingsvalet i oktober 2019, samt den landskapsregering som sedermera erhöll lagtingets förtroende, stod det klart att medel inte skulle beviljas i landskapets budget för den aktuella verksamheten.
18. Konsortiet framför i stycke 49 i utsagan att en uppsägning enligt Avtalets punkt 16.4 förutsätter ett beslut från lagtinget att inte bevilja medel för färjelinjen, och i stycke 61 i utsagan att sådant beslut antas när lagtinget godkänner budget där medel inte har beviljats. I tillägg till det som framförts i svaromålet vill LR understryka att det utgående från ordalydelsen i Avtalets punkt 16.4 tydligt framgår, att uppsägning enligt nämnda punkt inte förutsätter att lagtinget fattat beslut om att inte bevilja medel. Om detta hade varit avsikten hade uttrycket ”ej beviljats” (tempus: imperfekt/preteritum), framom ”ej beviljas”, använts. Uppsägning enligt Avtalets punkt 16.4 är utgående från punktens ordalydelse följaktligen tillämplig när det står klart att medel inte beviljas, såsom i aktuellt ärende.
19. Konsortiet framför i stycke 53 i utsagan att ”ÅLR anser att ÅLR:s uppsägning av Avtalet uppfyller kravet i Avtalets punkt 16.4 redan eftersom uppsägningen de facto leder till att Lagtinget inte längre kan bevilja medel för färjelinjen eftersom inget Avtal längre existerar” och i stycke 57 att ”[V]idare skulle ÅLR:s ståndpunkt innebära att ÅLR när som helst skulle

*ha haft rätt att säga upp Avtalet eftersom uppsägningen automatiskt leder till att inga medel kan beviljas av Lagtinget*". Detta är inte korrekt. LR har i svaromålet framfört att det är tillräckligt att LR kan påvisa att förutsättningar inte längre fanns för att kommande budget skulle komma att uppta anslag för verksamheten på färjlinjen och att LR:s beslut om uppsägning med hänvisning till att medel inte kommer att beviljas för verksamheten - med beaktande av LR:s roll i budgetproceduren och då LR måste åtnjuta lagtingets förtroende - visar att sagda förutsättning enligt Avtalet för uppsägning är uppfylld. Hänvisningen till lagtinget i Avtalets punkt 16.4 är följaktligen logisk och behövlig; om majoriteten av lagtinget skulle anse att medel ska beviljas för verksamheten skulle LR inte kunna säga upp Avtalet med hänvisning till Avtalets punkt 16.4, eftersom det skulle medföra att LR avsätts av lagtingsmajoriteten.

20. Konsortiet framför i stycke 58 i utsagan att parterna inte har avtalat om att LR kan frånträda sina avtalsenliga förpliktelser genom att själv skapa en situation där LR anser att medel inte kommer att beviljas. LR vill understryka att uppsägningen av Avtalet är en följd av lagtingets och LR:s ändrade sammansättning efter lagtingsvalet hösten 2019, varigenom det stått klart att medel inte beviljas för verksamheten, och inte av att LR själv skapat en situation LR där anser att medel inte kommer att beviljas. Det är uppenbart att syftet med Avtalets punkt 16.4 är att beakta den politiska kontext LR verkar i; om medel inte beviljas för verksamheten, exempelvis till följd av ändrad politisk sammansättning, har LR uppsägningsrätt enligt avtalspunkten.
21. Det är korrekt att Avtalet är ett privaträttsligt avtal, såsom Konsortiet framför i stycke 10 i utsagan, men i detta privaträttsliga avtal har genom punkt 16.4 beaktats den politiska kontext LR verkar i. Uppsägningen av Avtalet grundar sig således inte på politisk diskussion, utan på ett konkret avtalsvillkor som beaktar politiska förändringar.

#### 4.2. Medel har inte beviljats för verksamheten på färjlinjen

22. Konsortiet framför i stycke 64 i utsagan att medel redan beviljats för verksamheten på färjlinjen genom att lagtinget beviljade fullmakt för Avtalet i budgeten för år 2018. Detta är inte korrekt. Beviljande av fullmakt innebär inte att medel beviljas för verksamheten, utan såsom redogjorts i stycke 3.2.1 i svaromålet beviljas medel genom *årliga* anslag i landskapets budget. Anslag för verksamheten på färjlinjen har inte införts i landskapets budget, d.v.s. medel har inte beviljats.
23. Konsortiet framför i stycke 107 i utsagan att det saknas någon som helst relevans huruvida det uppkom kostnader för LR i anslutning till Avtalet. LR vill understryka att eftersom det inte uppkommer några kostnader för LR i anslutning till Avtalet innan verksamheten inletts har det inte heller beviljats medel för verksamheten i landskapets budget.
24. Konsortiet framför i stycke 63 och 64 i utsagan att begreppet "färjlinjen" i Avtalets punkt 16.4 inte endast innebär verksamheten enligt Avtalet, utan all färjetrafik på Föglölinjen, samt att ifrågasvarande färjlinje mellan fasta Åland och Föglö i skrivande stund trafikeras. Utgående från detta konstaterar Konsortiet att medel har beviljats och fortfarande beviljas för färjlinjen. Detta är en felaktig tolkning av begreppet "färjlinjen".

25. I punkt 5.1 (rubricerad ”*Bedrivande av färjetrafik mellan Svinö färjhamn och Mellanholms färjhamn*”) i Avtalet anges följande (fet stil här):
- ”Turlista och en karta över **färjlinjen** är bifogade detta avtal (Bilaga 1a och 1b). Körtiden för en tur mellan **Svinö färjhamn och Mellanholm färjhamn** är högst aderton (18 min) minuter i öppet vatten.”*
26. Bilaga 1b till Avtalet är rubricerad ”*Karta över färjlinjen Svinö – Mellanholm*”.
27. Punkt 5.1, bilaga 1b och punkt 16.4 är de enda ställena i Avtalet där begreppet ”färjlinjen” är använt. Det bör vara ostridigt att med begreppet ”färjlinjen” i punkt 5.1 avses färjlinjen Svinö-Mellanholm, varmed det är uppenbart att med begreppet ”färjlinjen” i punkt 16.4 på samma sätt avses färjlinjen Svinö-Mellanholm, och inte Föglölinjen i allmänhet. I Avtalet redogörs inte heller för Föglölinjen i allmänhet på något sådant sätt som skulle motivera en annan tolkning av begreppet ”färjlinjen”.
28. Det bör även noteras att även om det mot all rimlig förmodan skulle anses att begreppet ”färjlinjen” avser Föglölinjen i allmänhet – vilket LR starkt emotsätter sig – så skulle den fasta kostnaden för Avtalets första år vara 4 449 000 euro, till vilket skulle tillkomma energikostnader. I jämförelse har driften på Föglölinjen med m/s Skarven på senare år kostat ca 3 100 000 euro årligen<sup>3</sup>. Även om det skulle anses att begreppet ”färjlinjen” avser Föglölinjen i allmänhet har således tillräckliga medel i vilket fall inte beviljats för att kunna bedriva verksamheten enligt Avtalet.
29. Utgående från det ovan sagda är det uppenbart att medel inte har beviljats för verksamheten på färjlinjen.

#### 4.3. LR har agerat aktsamt och i enlighet med lojalitetsplikten

30. Konsortiet framför i stycke 32 i utsagan att LR inte agerat enligt lojalitetsplikten, och att LR endast begränsat beloppet på sin egen skadeståndsskyldighet. Detta är inte korrekt. Genom att LR utan dröjsmål 21.1.2020 sagt upp Avtalet när det stått klart att medel inte skulle komma att beviljas för verksamheten har Konsortiet givits betydligt större möjligheter att anpassa sin verksamhet utgående från detta faktum, jämfört med en situation där Avtalet skulle sagts upp i slutet av år 2021 efter att budgeten för år 2022 antagits av lagtinget.
31. Såsom LR framfört under kapitel 3.2.3. i svaromålet är LR:s ersättningsskyldighet vid avtalsenlig uppsägning i stöd av punkt 16.4 i Avtalet begränsad till kostnader för Avtalets uppfyllande som på grund av uppsägningen blivit onödiga<sup>4</sup>. Genom att LR sagt upp Avtalet utan dröjsmål när det stått klart att medel inte skulle komma att beviljas för verksamheten har Ansgars och FF:s övriga icke-ersättningsgilla kostnader följaktligen kunnat begränsas.

<sup>3</sup> Se sid 6, stycke 4 i landskapsrevisionens ”Granskning av projekt västra Föglö”, daterad 22.2.2021, nr 12/2021, som utgör en del av landskapsrevisionens effektivitetsrevision för år 2020 (se utdrag i [Bilaga 4](#)).

<sup>4</sup> Grunden för denna tolkning framgår av punkt 16.6 i Avtalet gällande rätt till ersättning vid en avtalsreglerad uppsägning i visst specifikt fall där det dock anges att maximalt belopp för den kostnadsersättning som kan utgå. Landskapsregeringens tolkning av punkt 16.4. i Avtalet är i detta hänseende logisk då Avtalet inte uttryckligen friskriver landskapsregeringen från en ersättningsskyldighet vid en uppsägning i stöd av sagda punkt.

32. Utgående från detta har LR agerat både aktsamt och i enlighet med den avtalsrättsliga lojalitetsplikten.

#### 4.4. Syftet med och tolkningen av punkt 16.4 i Avtalet

33. LR har i stycke 47 i svaromålet framfört att Konsortiets tolkning om att Konsortiet vid en avtalsenlig uppsägning enligt Avtalets punkt 16.4 skulle vara berättigad till ersättning för utebliven framtida vinst innebär att den i Avtalet föreskrivna rätten till uppsägning saknar betydelse. Konsortiet framför i förhållande till detta i stycke 98 i sin utsaga att Konsortiet för det fall att Avtalets punkt 16.4 inte skulle ha intagits i Avtalet skulle ha kunnat kräva att LR fullgör Avtalet under hela den kvarvarande avtalsperioden. Detta är inte korrekt.
34. Även i avsaknad av skrivningen i punkt 16.4 i Avtalet skulle Konsortiet inte haft rätt att kräva fullgörelse av Avtalet under hela den kvarvarande avtalsperioden mot LR:s vilja. Det finns nämligen betydande begränsningar i förhållande till parts rätt att kräva fullgörelse, dvs. att utföra naturaförpliktelse. Skyldighet att utföra naturaförpliktelse bortfaller bl.a. om naturaförpliktelsen skulle kräva oproportionerliga uppoffringar från gäldenären i förhållande till nyttan hos borgenären. Begränsningarna för ansvar för naturaförpliktelser är även betydande om avtalsbrottet visar sig i långvarigt avtal såsom en ogrundad uppsägning.<sup>5</sup>
35. I aktuellt fall är det fråga ett långvarigt avtal (15 år), och fullgörelse av Avtalet skulle från LR:s sida kräva betydande investeringar i infrastrukturen. Det kan i detta sammanhang även noteras att investeringsfullmakten om 40 miljoner euro för infrastrukturprojektet återtog av lagtinget 13.12.2019. Fullgörelse av Avtalet skulle även innebära att LR skulle vara uppbunden av trafikarrangemanget för lång tid, vilken skulle förhindra möjligheten att hitta mer ändamålsenliga lösningar för skärgårds-trafiken.
36. I aktuellt fall skulle Konsortiets intresse av att fullgöra avtalet i stora drag bestå i att få trafikera färjlinjen mot den avtalsenliga ersättning som LR skulle erlagga. Detta intresse är dock endast av ekonomisk karaktär, och detta intresse skulle därför vid en ogrundad uppsägning lika väl kunna uppfyllas genom skadeståndsersättning. Konsortiets resurser skulle då även kunna frigöras för andra projekt.
37. Utgående från detta skulle fullgörelse av Avtalet vid en ogrundad uppsägning kräva enorma och oproportionella uppoffringar från LR (såsom omfattande uppföranden av infrastruktur) i förhållande till det begränsade intresse Konsortiet skulle ha att fullgöra Avtalet. Skyldighet att fullgöra Avtalet skulle inte heller kunna verkställas i praktiken. Därmed är det uppenbart att Konsortiet inte skulle haft rätt att kräva fullgörelse av Avtalet även om punkt 16.4 inte skulle ha intagits i Avtalet. Därmed saknar Avtalets punkt 16.4 betydelse om den ska tolkas på det sätt som Konsortiet hävdar. Detta stöder LR:s tolkning av avtalspunkten.
38. För ordningens skull noterar LR att de formuleringar i andra avtal som Konsortiet hänvisar till i stycke 81 och 82 i utsagan saknar relevans i här aktuellt fall, då dessa avtal inte avsåg entreprenader där nytt fartyg skulle byggas för trafiken i fråga. Därtill

<sup>5</sup> Se exempelvis Norros: Vahingonkorvaus kestopimuksen oikeudettoman irtisanomisen perusteella, Defensor Legis N:o 4/2009, s. 635-636.



har LR inte ens påstått att Konsortiet inte skulle vara berättigad till någon ersättning vid en uppsägning till följd av att medel inte beviljas för verksamheten. LRs uppfattning har varit att Avtalet vid en sådan uppsägning berättigar till ersättning för de kostnader Ansgar och FF haft för Avtalets uppfyllande fram till tidpunkten för uppsägningen och som på grund av uppsägningen blivit onödiga (se fotnot 4 ovan). I svaromålet har LR förtydligat att det är detta som utgör det negativa kontraktsintresset i här aktuellt fall.

39. Konsortiet framför i stycke 88-94 i utsagan att de andra villkoren i Avtalets punkt 16 stöder Konsortiets tolkning att ersättning enligt punkt 16.4 avser det positiva kontraktsintresset. Någon sådan slutsats kan inte dras av dessa andra villkor. De andra villkoren i Avtalets punkt 16 avser andra, med punkt 16.4 icke-jämförbara, situationer. Konsortiets påstående om att LRs tolkning av punkt 16.4 skulle medföra att ersättningsansvaret är detsamma som för ångerrätten enligt punkt 16.6 är inte heller korrekt; till skillnad från punkt 16.6 finns det avseende punkt 16.4 bl.a. inget beloppsbegränsning för ersättningen.

## 5. OM DE YRKADE BELOPPEN OCH DRÖJSMÅLSRÄNTA

### 5.1. Avsaknad av kausalitet mellan Konsortiet och påstådd skada

40. De kostnader och den uteblivna vinst som Konsortiet yrkat ersättning för bestrids fortsättningsvis som outredda och ostyrkta.
41. Konsortiet har bevisbördan för att det ska föreligga kausalitet mellan påstådd skada och påstådd ansvarsgrund. Fundamentalt för att skadeståndsskyldighet ska föreligga är att relationen mellan en individualiserad skadelidande och individualiserad skadevällare styrks.
42. Konsortiet har inte individualiserat den skadelidande parten. Det är fortsättningsvis oklart vilken juridisk person som påstås ha lidit vilken ekonomisk skada. Konsortiet är inte någon juridisk person och kan således inte heller i sig självt anses ha lidit någon skada. Tidigare har Konsortiet anfört att FF endast skulle svara för anskaffning av fartyg medan Ansgar skulle svara för driften för trafiken. Nu har det förblivit helt tyst, eller oklart, hur uppgifterna skulle fördela sig inom Konsortiet och vilken part som egentligen lidit skada och till vilket påstått belopp.
43. Otydligheten framträder speciellt i förhållande till yrkandet om utebliven vinst, vilket också bestridits till grunden då något avtalsbrott som skulle berättiga till ersättning för utebliven vinst inte föreligger (se närmare svaromålet stycke 56–58). Konsortiet kan inte redogöra för utebliven vinst då Konsortiet inte är någon juridisk person, inte bedriver någon verksamhet och inte heller har några historiska ekonomiska siffror att uppvisa för sin verksamhet. Inom Konsortiet, samarbetet mellan Ansgar och FF, har det, som nämnts, varit Ansgar som skulle driva färjetrafiken medan FF stod för tillhandahållandet av färjan. Det torde således uteslutande vara Ansgar, och inte FF, som är den påstådda och eventuella skadelidande parten för att trafiken av färjelinjen inte kommer att bedrivas enligt Avtalet.
44. Inte heller Konsortiets yrkande om ersättning för uppkomna kostnader som blivit onödiga till följd av att Avtalet bringats att upphöra i förtid är individualiserade eller påvisade i en sådan grad att adekvat kausalitet mellan de yrkade kostnaderna och

Konsortiet kan anses föreligga. Konsortiets bevis K25-K27 klargör inte på något sätt dessa omständigheter och oklarheter.

45. LR kan i detta skede inte vitsorda några av Konsortiets yrkade kostnader, även om LR fortsättningsvis är av uppfattningen att Ansgar respektive FF enligt Avtalet har en rätt till ersättning (till följd av uppsägningen av Avtalet) för de individuella kostnader Ansgar respektive FF har haft för Avtalets uppfyllande, men vilka blivit onödiga till följd av uppsägningen.

## 5.2. Uppkomna kostnader – avsaknad av adekvat kausalitet

46. I det fall att tingsrätten, mot förmodan, anser det vara möjligt för en icke individualiserad part att kräva skadestånd, motsätter sig LR ersättningsanspråket då anspråket inte är specificerat i en sådan grad att LR kan ta ställning till om detta rör kostnader som Konsortiet de facto haft för Avtalets uppfyllande fram till tidpunkten för uppsägning, vilka blivit onödiga samt om de angivna kostnaderna är skäliga och adekvata.
47. Konsortiets bevis K25 består av en sammanställning av kostnader och vissa fakturor, kvittenser eller bevis på betalningar. LR har följande kommentarer till de kostnader som framgår av sammanställningen och de underlag som presenterats:
- Kostnader som hänför sig till en tidpunkt efter uppsägningen och som överhuvudtaget inte har relevans för Avtalets uppfyllande, såsom t.ex. DHL-kostnader för skickande av material till Konsortiets ombud advokat Lindfors är inte kostnader som LR enligt avtalet har en skyldighet att ersätta.
  - 24 av de i sammanställningen 40 uppräknade kostnadsposterna har uppkommit efter tidpunkten för uppsägningen, 21.1.2020. Det framgår inte av respektive dokument eller av käranden övrig åberopad bevisning på vilket sätt dessa kostnader trots detta skulle hänföra sig till tidpunkten innan uppsägningen och på vilket sätt de rör Avtalets uppfyllande.
  - Fakturorna för advokat- och juristkostnader (HPP Asianajotoimisto Oy, Neptun Juridica Oy, Bäck Advokatbyrå Ab) saknar specifikationer över vidtagna åtgärder. Det är omöjligt för LR att ta ställning till om kostnaderna varit skäliga och relevanta i ärendet.
  - Kvittenserna avseende logi- och resekostnader som tidsmässigt uppkommit innan avtalet uppsagts ifrågasätts inte beloppsmässigt, däremot ifrågasätts om de faktiskt har varit kostnader som varit nödvändiga för Avtalets uppfyllande.
  - Proformafakturan om totalt 370 315,40 euro från CRIST SA avseende kostnader för modifikationer och partiella annulleringar av initial skiss saknar specifikationer. LR kan således inte ta ställning till om beloppet som anges i proformafakturan i sin helhet består av för anpassningen av fartyget nödvändiga åtgärder föranledda av uppsägningen. Det angivna beloppet bedöms även som oskäligt högt.
48. De belopp om totalt 69 349,25 euro som Konsortiet i sin stämningsansökan anger som kostnad för arbetstid med anledning av kostnader på grund av Avtalets kommande uppsägning, kostnader tillhörande trafikavtalet, kostnader tillhörande varvsavtalet bestrids fortsättningsvis då Konsortiet inte redovisat dessa närmare. LR bedömer dem som oskäligt höga och ifrågasätter således om samtliga kostnader utslutande hänför sig till Avtalets uppsägning.

49. Konsortiet har bevisbördan vad gäller adekvat kausalitet för samtliga kostnadsanspråk.

### 5.3. Påstått utebliven vinst - avsaknad av adekvat kausalitet

50. I det fall att tingsrätten, mot förmodan, anser det vara möjligt för en icke individualiserad part att kräva skadestånd motsätter sig LR skadeståndsyrkandet avseende uteblivens vinst primärt på den grunden att Avtalet endast berättigar till ersättning för de kostnader Ansgar och FF haft för Avtalets uppfyllande och som på grund av uppsägningen blivit onödiga. LR åberopar vidare (sekundärt) att det avseende kravet på ersättning för utebliven vinst inte föreligger ett sådant *adekvat samband* mellan uppsägningen och den påstådda skadan som skulle berättiga till ersättning.
51. Bestridandegrunden avseende Konsortiets avsaknad av rätt till ersättning för utebliven vinst som sådan, har angivits och preciserats i LR:s svaromål, styckena 40-58. Avseende den sekundära grunden för bestridandet - avsaknad av adekvat kausalitet - önskar LR framföra följande:
52. Att ålägga LR ersättningsskyldighet för utebliven vinst, på sätt som Konsortiet hävdar, för ett avtal där avtalstiden och den verksamhet som kan föranleda en vinst eller förlust för FF och/eller Ansgar påbörjas först tre (3) år efter avtalets undertecknande och över två (2) år efter att avtalet sagts upp är inte rimligt.
53. Det kan inte förväntas, i ett fall med föreliggande omständigheter, att LR vid tidpunkten för uppsägningen ska kunna förutse att Konsortiet de facto skulle kunna förorsakas en faktiskt och verklig skada i form av utebliven vinst, i den omfattning som nu påstås, 15 år framåt i tiden, eller ens tre (3) år framåt i tiden. I och med denna omständighet saknas adekvat kausalitet för hela den skada (utebliven vinst för 15 år) som Konsortiet nu åberopar.
54. Det är inte rimligt eller skäligt att ålägga ett skadeståndsansvar för ett eventuellt framtida ekonomiskt utfall som inte inträffat och som inte ens med säkerhet kommer att inträffa; tvärtom förefaller det säkert att det utfall som Konsortiet spekulerar om inte kommer att inträffa med beaktande av att det inte går att förutse vad som händer 15 år framåt i tiden. Den påstådda skadan har ännu inte ens uppstått och den är - i förhållande till LR:s handlande - alltför avlägsen och framförallt osäker för att överhuvudtaget kunna anses vara adekvat.
55. Konsortiet har bevisbördan vad gäller den påstådda uteblivna vinstens adekvata kausalitet för 15 år framåt i tiden.
56. I nuläget framstår Konsortiets anspråk snarast som ett försök att utfå en omfattande ersättning (berika sig) utan att överhuvudtaget behöva vidta några alternativa åtgärder eller beakta en verksamhetsrisk.

### 5.4. Utebliven vinst - skadebegränsning

57. Även om tingsrätten, mot förmodan, skulle finna att Konsortiets yrkande på ersättning för utebliven vinst vore berättigat i och för sig, har Konsortiet inte någon

rättslig grund för det belopp som yrkats då Konsortiet i anslutning till sitt yrkande överhuvudtaget inte tagit i beaktande sin skyldighet att begränsa sin skada.

58. Skyldigheten för en skadelidande att begränsa sin skada föreligger oberoende av eventuell culpa.
59. Skadebegränsningsplikten innebär en skyldighet för den skadelidande att agera som om den skadelidande inte visste att denne skulle komma att ersättas av motparten. Skadebegränsningsplikten inträder så snart den skadelidande får klart för sig att denne drabbats av en skadegörande handling, vilket i detta fall är då Konsortiet fick kännedom om att LR inte längre hade förutsättningar att genomföra Avtalet, och senast då LR sade upp Avtalet.
60. Konsortiet (eller den respektive käre som anser sig berättigad till ersättning för utebliven vinst) har således en skyldighet att begränsa den skada som man påstår att har uppstått för den skadelidande parten. Detta innebär att Konsortiet (eller den respektive käre som anser sig berättigad till ersättning för utebliven vinst) har en skyldighet att så fort som möjligt hitta för Avtalet ersättande uppdrag och ersättande verksamhet.
61. Konsortiet yrkar ersättning för utebliven vinst för ett avtal som var avsett att verkställas från och med 1.4.2022 och 15 år framöver, således till år 2037. Då Konsortiet nu kräver skadestånd för utebliven vinst för hela avtalsperioden fram till år 2037 innebär detta att Konsortiet också framför att det t.ex. inte har för avsikt att nyttja den personal eller de resurser som skulle ha varit vikta för färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm för annan inkomstinbringande verksamhet under hela nämnda tidsperiod. Att inte ha för avsikt att vidta några som helt skadebegränsande åtgärder – t.ex. i form av annan verksamhet - under närmare 17 år är inte att begränsa sin skada. Att inte bedriva någon kompletterande eller ersättande verksamhet de kommande 17 åren är knappast Konsortiets och de bakomliggande bolagens ärliga avsikt.
62. LR noterar t.ex. att Konsortiet enligt uppgift beslutat att göra ändringar på den färja som ursprungligen beställts för färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm så att den ska kunna nyttjas i annan verksamhet; dvs. FF har fullföljt beställningen av den ursprungliga färjan men med anpassningar för annan verksamhet. Färjan kommer således uppenbart att nyttjas i en ersättande verksamhet. Denna framtida verksamhet och den eventuella vinst den kan inbringa har Konsortiet inte tagit i beaktande i beräkningarna av sin påstådda uteblivna vinst.
63. Med hänvisning till förbudet om berikande bör en beräkning av utebliven vinst även omfatta poster avseende inkomster som kan erhållas genom skadebegränsande åtgärder. Skadebegränsningsplikten existerar för att undvika onödigt stora skador, men även för att minimera risken för rättssmissbruk av skadeståndsinstitutet. Konsortiet har hittills inte uppfyllt sin skyldighet visavi redogörelse för de skadebegränsande åtgärder som vidtas.

## 5.5. Utebliven vinst - felaktiga beräkningsgrunder

### 5.5.1. Inledande anmärkningar

64. I det fall att tingsrätten, mot förmodan, anser att Konsortiet - utan att precisera vilket bolag av kändandena som egentligen lidit skada samt på vilken grund och på vilket sätt samt med beaktande av uppdelningen mellan kändandena vad gällde Avtalets fullgörande - kan ses som en relevant skadelidande part samt att yrkandet på utebliven vinst är berättigat, uppkommer frågan vilka bakgrunds- eller referenssiffror som ska ligga till grund för beräkningen och bedömningen av en eventuell och påstådd framtida skada.
65. Konsortiet har uppkommit inkom för drivandet av färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm enligt Avtalet. Konsortiet som sådant kan därmed inte uppvisa några egna historiska siffror som med tillräcklig grad av sannolikhet skulle kunna bekräfta en framtida utebliven vinst för Konsortiet. Såsom tidigare noterats har FF uppenbarligen vidhållit beställningen av fartyget (enligt Avtalet) och anpassat detta så att det kan utnyttjas i en annan verksamhet. Eftersom det tidigare angivits att Ansgar skulle svara för driften av den aktuella trafiken uppkommer frågan om beräkningen av en eventuell utebliven vinst således uteslutande bör grunda sig på Ansgars verksamhet och Ansgars historiska resultat. Konsortiet har nu – utan närmare förklaring – valt att jämföra sina beräkningar med FF-koncernens historiska siffror på sätt som framgår i den Power Point-presentation som inlämnats som bevis K26; detta är direkt missvisande då det inte är FF som skulle ha bedrivit den operativa verksamheten enligt Avtalet. En dylik jämförelse är heller inte rimlig mot bakgrund av att FFs (som i sin helhet ägs av Finska staten) verksamhet inte har varit konkurrensutsatt med samma förutsättningar som den nu ifrågavarande entreprenaden. Det torde vara uppenbart varför ”konsortiet” valt att inte utgå från Ansgars historiska siffror i sitt försök att påvisa en framtida utebliven vinst.
66. LR motsätter sig även i övrigt det sätt på vilket beräkningen av utebliven vinst gjorts samt de grunder Konsortiet baserar sin uträkning på.

### 5.5.2. En anbudskalkyl i en offentlig upphandling kan inte tillmätas värde för beräkningen

67. Av bevis K26 framgår att beräkningsgrunderna för de yrkade beloppen baserar sig på Konsortiets anbudskalkyl till den offentliga upphandlingen för färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm.
68. En anbudskalkyl i en offentlig upphandling utgör inget bevis för anbudsgivarens faktiska och påstådda framtida kostnader för sin verksamhet. Anbudspriset, och sätet att framräkna detta, kan vara beroende av en rad omständigheter såsom förväntad konkurrens och viljan att vilja vinna anbudstävlingen. Konsortiet gav ett betydligt lägre pris än övriga anbudsgivare. Av denna orsak är det av betydelse att Konsortiet visar samtliga kostnadsposter och även siffrorna för varje enskild kostnads-post. Det bör även noteras att i en dylik utredning måste visas att avdrag för vidtagna skadebegränsande åtgärder har beaktats, vilket uppenbarligen inte är fallet i Konsortiets beräkning.

69. Beräkningarna av utebliven vinst kan således inte uteslutande grunda sig på en anbuds-kalkyl. Konsortiet måste visa att de estimerade siffrorna grundar sig på en plausibel uppskattning av faktiska framtida kostnader, och med beaktande av de omständigheter och variationer som olika framtida scenarion under 15 år kan medföra.

### 5.5.3. Angiven diskonteringsränta är felaktig

70. Den i beräkningen angivna diskonteringsräntan är för låg och beaktar inte grunderna för en diskontering av ersättning som omfattar framtida intäkter. Grundidén med en diskontering av en ersättning till nuvärdet är att den skadelidande erhåller penningmedel (i förskott) som denna har möjlighet att investera och således kommer medlen att inbringa avkastning. Man kan – i avsaknad av annan utredning - utgå från vad en förnuftig och rationell investering skulle ge för avkastning om den skadelidande skulle investera pengarna omedelbart då han erhållit dem. Vidare kan det finnas orsak att bedöma vilken avkastningsgrad en investering i den egna verksamheten förväntas ge.
71. Den av käranden framförda diskonteringsräntan tar heller inte i beaktande befintliga marknadsrisker. LR har inhämtat ett sakkunnigutlåtande från Ernst & Young för att analysera den av Konsortiet framställda skadeberäkningen, *EY Economic Advisory, Dispute support – Quantification of economic damages ("Utlåtandet")*, svarandens bevis S1. I denna rapport framförs korrekta alternativ att fastslå diskonteringsräntan som samtidigt tar i beaktande genomsnittliga avkastningen på marknaden för drift och underhåll.

### 5.5.4. Konsortiets skadeberäkning är inte rimlig

72. Den av Konsortiet framställda beräkningen av utebliven vinst i form av PP-presentationen, bevis K26, samt utlåtandet av FFs revisionsbolag, bevis K27, tar inte hänsyn till att avtalsperioden för vilken de kräver utebliven vinst sträcker sig 15 år framåt i tiden. Konsortiets beräkningar noterar, som enda faktorer som kan påverka inkomsterna nedåt, en servicenivårisk och dockningskostnader. En solid ekonomisk beräkning som baserar sig på vedertagna ekonomiska teorier måste däremot alltid ta i beaktande en viss form av osäkerhet avseende framtida utgifter och intäkter. Ju längre fram i tiden dessa sträcker sig desto större osäkerhet.
73. Ovan nämnda omständigheter utvecklas närmare, ur ett ekonomiskt hänseende, i Utlåtandet. Utlåtandet noterar också andra brister i kärandens beräkning avseende utebliven vinst, vilka inte specifikt omnämns här men som också visar att den av Konsortiet presenterade beräkningen inte följer branschpraxis vid beräkning av vinst.
74. I Utlåtandet presenterar Ernst & Young en alternativ beräkning, baserad på vedertagna ekonomiska teorier, som tar i beaktande dels den osäkerhet som alltid finns i förhållande till framtida intäkter och kostnader, dels frigörandet av resurser som skett med anledning av Avtalets upphörande. Enligt denna alternativa och vedertagna beräkning skulle den relevanta uteblivna vinsten uppgå till 3 300 802 euro om man utgår från en omställningsperiod för Konsortiet om 2 år samt att Konsortiet kunde omplacera ca. hälften av Avtalets behållning. Om man däremot utgår från att Konsortiet skulle få möjlighet att till fullo ersätta inkomsterna från Avtalet med inkomster från alternativa rutter beräknas den uteblivna vinsten uppgå till 1 397 248 euro.

Utlåtandet, som baserar sig på vedertagna beräkningsprinciper, visar att Konsortiets yrkande på utebliven vinst inte är rimligt.

75. Noteras bör, för sakens skull, att Utlåtandet inte tar ställning till de kostnader som Konsortiet presenterat att man förorsakats med anledning av Avtalets upphörande och som LR bestrider som delvis ogrundade och ostyrkta. LR bestrider även själva grunden för yrkandet om utebliven vinst. Siffrorna som framförs i Utlåtandet ska således inte ses som medgivna.
76. Sammanfattningsvis konstateras att den beräkning av utebliven vinst som käranden presenterat är bristfällig till den grad att den inte på ett plausibelt sätt visar Konsortiets – och inte heller Ansgars eller FFs - uteblivna vinst. Konsortiets skadeberäkningar kan således inte överhuvudtaget läggas till grund för en bedömning av en skälig ersättning, för det fall att en ersättningsskyldighet skulle föreligga.
77. Med den utredning som nu ligger tillhanda finns det således ingen möjlighet för LR (eller tingsrätten för den delen) att bedöma och ta ställning till ersättningsyrkandenas vederhäftighet och skälighet. Konsortiet har bevisbördan att påvisa skadan och dess belopp. Det yrkade kravet på utebliven vinst är oskäligt och ogrundat och bör förkastas som ostyrkt. Det yrkade kravet på ersättning för onödiga kostnader är ännu outrett och ostyrkt.

## 6. FÖRETEENDE AV HANDLINGAR

78. Svaranden bifogar till utsagan de dokument som käranden begärt att ska företes dem. Någon edition är således inte nödvändig.
  - i) Konsekvensbedömning av respektive utfall i omröstning om spörsmål (Avtal om färjetrafik Svinö-Mellanholm)
  - ii) Pressmeddelande 26.9.2019- Upphandlingen av elhybridfärja
  - iii) PM över fullmakter och budgetmedel rörande ny färja på totalentreprenad till Föglötrafiken
79. Svaranden noterar att ovan nämnda dokument avser den situation som rådde innan en ny landskapsregering tillträdde 10.12.2019. I och med valresultatet hösten 2019 och den nya landskapsregeringens sammansättning kom förutsättningarna att ändra, varvid även uppkom en avtalsenlig grund för att säga upp Avtalet (punkt 16.4).

## 7. BEVISNING

### 7.1. Skriftlig bevisning

- 1) Ernst & Youngs (EY Economic Advisory) utlåtande 30.9.2021 (S1)  
Bevistema: Beräkning av utebliven vinst. Kärandens beräkning saknar grund.

### 7.2. Muntlig bevisning

- 1) Emmi Martikainen (PhD), Associate Partner, Valuation, Modelling and Economics, Ernst & Young.  
Bevistema: Beräkning av utebliven vinst.

**7.3. Övrigt material**

- 1) Åtgärdsmotion nr 2/2016-2017, 28.3.2017 (Bilaga 2).
- 2) Ålands landskapsregerings protokoll nr 19, 10.12.2019 (Bilaga 3).
- 3) Utdrag ur landskapsrevisionens rapport ”Granskning av projekt västra Föglö”, daterad 22.2.2021, nr 12/2021 (Bilaga 4).

Mariehamn den 7 oktober 2021

ÅLANDS LANDSKAPSREGERING

Uppsatt av

Daniel Widman  
advokat, vicehäradshövding, Mariehamn