

Úrskurður kærunefndar útboðsmála 21. júní 2016

í máli nr. 25/2015:

All Iceland Tours ehf.

Andrés Eyberg Magnússon

Björn Páll Angantýsson

Björn Úlfarsson

og

Haraldur Örn Arnarson

gegn

Strætó bs.

Með kæru 20. nóvember 2015 kæra All Iceland Tours ehf., Andrés Eyberg Magnússon, Björn Angantýsson, Björn Úlfarsson og Haraldur Örn Arnarson framkvæmd varnaraðila Strætó bs. á B-hluta samningskaupa um tilfallandi akstur fyrir fatlað fólk og fötluð skólabörn samkvæmt rammasamningi sem gerður var í september 2014 að undangengnum samningskaupum nr. 13261 auðkenndum „Akstursþjónusta fatlaðs fólks og fatlaðra skólabarna“. Kærendur krefjast þess að kærunefnd útboðsmála úrskurði um brot varnaraðila „á samningskaupum um tilfallandi akstursþjónustu fatlaðs fólks og fatlaðra skólabarna um akstursþjónustu með því að hafa: a) við uppröðun rammasamningsaðila við úthlutun verkefna ekki farið eftir þeirri röð sem fylgja átti, þ.e.a.s. hafa ekki valið þann akstursaðila hverju sinni sem átti hagstæðasta tilboðið; b) hafa notað rútubifreiðar við tilfallandi akstur sem ekki er gert ráð fyrir að notaðar séu í akstursþjónustunni; c) nýtt sér þjónustu akstursaðila við tilfallandi akstur fatlaðra og fatlaðra skólabarna, sem ekki eru með rammasamning.“ Þá er þess krafist að nefndin láti uppi álit sitt á skaðabótaskyldu varnaraðila gagnvart kærendum og úrskurði kærendum málskostnað.

Varnaraðilum var gefinn kostur á að koma á framfæri athugasemdum við kærana og bárust þær 14. desember 2015 þar sem þess var aðallega krafist að kærinni yrði vísað frá nefndinni en til vara að öllum kröfum kæranda yrði hafnað og kærendum gert að greiða málskostnað í ríkissjóð. Kærendur gerðu athugasemdir við greinargerð varnaraðila 11. janúar 2015. Kærunefnd útboðsmála óskaði eftir frekari gögnum frá varnaraðila og bárust þau nefndinni ásamt viðbótarathugasemdum varnaraðila 23. mars 2016.

I

Hinn 19. maí 2014 gerðu sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu, að Kópavogi undanskildum, samkomulag um sameiginlega ferðaþjónustu fatlaðs fólks. Var Strætó bs. falið að hafa umsjón

með akstursþjónustu fatlaðs fólks og fatlaðra skólabarna í Reykjavíkurborg, Hafnarfirði, Garðabæ, Seltjarnarneskaupstað og Mosfellsbæ. Í júní 2014 stóð varnaraðili fyrir samningskaupum nr. 13261 „Akstursþjónusta fatlaðs fólks og fatlaðra skólabarna“ á árunum 2015 til 2019. Innkaupin skiptust í tvennt, annars vegar A-hluta „Reglubundin akstursþjónusta“ og hins vegar B-hluta „Tilfallandi akstursþjónusta“. Kæran beinist eingöngu að framkvæmd B-hlutans, þ.e. rammasamningi um tilfallandi akstur.

Í samningskaupagögnum kom fram að vegin heildareinkunn myndi ráða því hvaða umsækjendum yrði boðin aðild að rammasamningi en við það mat myndi verð hafa 90% vægi, gæði rekstrarvagna 8% vægi og gæði þjónustu 2% vægi. Kafli 1.1.2 bar heitið „Skipulag aksturs – pöntun á þjónustu“ og þar kom m.a. fram að varnaraðili myndi nota þar til gerðan hugbúnað til að skipuleggja akstur og ráða farþegum í bifreiðar. Hugbúnaðurinn myndi finna þá bifreið sem uppfyllti best ferðatilhögun farþega og þær kröfur sem ættu við um hann og ferðatíma. Þá sagði m.a. í kaflanum: „Tölvubúnaður mun, fyrir hvern rekstrarvagn, á hverju kvöldi, senda skilaboð um tíma og stað fyrir fyrstu ferð viðkomandi rekstrarvagns næsta dag. Ef kveikt er á búnaði bifreiðastjórans í rekstrarvagni, þá telst viðkomandi rekstrarvagn tiltækur til akstursþjónustu og skal þá bifreiðastjóri aka pantaðar ferðir. Akstursaðilar skulu ávalt hafa kveikt á búnaði bifreiðastjóra í rekstrarvagni á umsömdum tíma. Um sameiginlega akstursþjónustu er að ræða þannig að fjöldi farþega í hverjum rekstrarvagni er breytilegur. Lögð er áhersla á að ferðatími hvers farþega fari ekki yfir 60 mínútur en leitast verður við að hann fari ekki yfir 40 mínútur“.

Meðan á samningskaupaferlinu stóð var beint fyrirspurn til varnaraðila um það hvort rammasamningshöfum yrði tryggð lágmarkskaup á þjónustu. Í svari varnaraðila 26. júní 2014 kom fram að forgangsröðun rammasamningshafa að akstri myndi byggja á tilboðum þeirra þannig að fyrst yrði pöntuð þjónusta hjá þeim rammasamningshafa sem boðið hefði hagstæðasta tilboðið, síðan þeim sem boðið hefði næst hagstæðast og svo koll af kolli.

Hinn 1. september 2014 var ákveðið að gera rammasamning við 18 bjóðendur um akstursþjónustu samkvæmt B-hluta samningskaupanna um tilfallandi akstursþjónustu. Kærendur voru meðal þeirra sem samið var við og hófst akstur samkvæmt samningnum 1. janúar 2015. Einn kæranda sendi varnaraðila erindi 2. nóvember 2015 þar sem hann kvartaði yfir því að vera verkefnalaus stóran hluta dagsins á meðan hann teldi sig vita til þess að verkefnum væri beint til rammasamningshafa sem boðið hefðu óhagstæðari verð. Í svari varnaraðila 3. nóvember 2015 kom fram að hann teldi ekki skylt að velja bifreiðar á grundvelli lægstu verða heldur réðist valið af stigagjöf innan hvers flokks af bílum. Kærendur sendu fyrirspurn til varnaraðila 15. nóvember 2015 um það hvort rútur væru notaðar til að

sinna þjónustunni. Í svari varnaraðila 16. nóvember 2015 kom fram að rútur hefðu verið fengnar til að flytja stóra hópa „enda engin lógík í að senda marga bíla eftir fjölda manns sem [væru] að fara frá A-B“.

II

Kærendur telja að varnaraðili velji rammasamningshafa til einstakra verka með ólögmætum hætti. Varnaraðila beri að velja viðsemjendur í tiltekinni röð þannig að byrjað sé að leita til þeirra sem hafi boðið hagstæðasta verð. Eftir þessu hafi ekki verið farið og telja kærendur að það sé staðfest í svari varnaraðila til eins kæranda 3. nóvember 2015. Kærendur segja varnaraðila hafa valið rammasamningshafa og bifreiðar þeirra sem útbúnir séu fyrir hjólastóla til þess að sinna þjónustu fyrir farþega sem ekki séu í hjólastól. Verð á klukkustund fyrir þessa bifreið sé 8.301 krónur en kærandi segir ellefu rammasamnings hafa geta ekið sömu farþegum á lægri verðum. Þá vísa kærendur til þess að í samningskaupagögnum hafi verið gert ráð fyrir að ekki yrðu notaðar stærri en 9 manna bifreiðar. Kærendur segjast þó vita til þess að notaðar hafi verið 15-20 manna rútur og allt upp í 50 manna rútur til þess að sinna þjónustunni. Kærendur segjast einnig vita til þess að þjónusta hafi verið keypt af fyrirtækjum sem ekki séu aðilar rammasamningsins. Vísa kærendur til upplýsingar um að í þessum tilvikum hafi viðskiptum verið beint til bílstjóra og bifreiða frá Hreyfli. Kærendur fullyrða að þetta hafi verið gert burtséð frá því hvort rammasamningshafar hafi verið lausir og fáanlegir til að sinna akstrinum.

III

Varnaraðili telur að kærán falli utan valdmarka kærunefndar útboðsmála þar sem nefndinni sé einungis ætlað að leysa úr kærumálum sem rísi vegna meintra brota meðan á innkaupaferli standi en afskiptum nefndarinnar ljúki þegar samningur sé kominn á að því loknu. Kæruefnin beinist ekki að meintum brotum gegn ákvæðum laga um opinber innkaup eða svonefndri veitutilskipun heldur að framkvæmd innkaupa á grundvelli rammasamnings. Þá telur varnaraðili að kröfur kæranda, um að úrskurðað verði um ætlað brot á samningskaupum ekki samræmast úrræðum nefndarinnar. Auk þess geti nefndin ekki látið uppi álit á skaðabótaskyldu þar sem kærandi hafi ekki haldið því fram að varnaraðili hafi brotið gegn ákvæðum laga um opinber innkaup eða veitutilskipuninni.

Varnaraðili telur að hann hafi fullnægt skyldu sinni til útboðs með því að viðhafa samningskaup og gera rammasamning í kjölfar þeirra. Innkaupaferlinu hafi lokið með tilkynningu um gerð samnings og það sem gerist eftir það tímamark falli ekki undir lög og reglur opinberra innkaupa. Gerður hafi verið einkaréttarlegur samningur sem sé ekki hluti af innkaupaferlinu heldur lúti reglum kröfu- og samningaréttar. Varnaraðili telur að svonefnd

veitutilskipunin setji engar skorður við kaup á þjónustu innan rammasamnings og því sé varnaraðila í sjálfsvald sett til hvaða rammasamningshafa viðskiptum sé beint hverju sinni.

Varnaraðili vísar til þess að grein 1.1.2 í samningskaupagögnum hafi lýst þeirri aðferðarfræði varnaraðila að finna hagstæðustu bifreið hverju sinni sem uppfylli best ferðatilhögun farþega og fullnægi um leið kröfum um hámarksnýtingu bifreiða. Hámarksnýting fáið með því að fyrst séu kallaðir til bifreiðar af gerð II sem geti mest tekið níu farþega og þjónað geti þörfum bæði gangandi farþega og farþega í hjólastól. Þetta sé gert til þess að nýta megi sem best laus sæti í slíkum rekstrarvögnum og samnýta ferðir. Þegar búið sé að nýta alla rekstrarvagna af gerð II séu kallaðir til rekstrarvagnar af gerð III, sem séu stórir bílar, og þegar þeir hafi verið fullnýttir séu loks kallaðir til rekstrarvagnar af gerð IV, fjögurra sæta bílar. Forgangsröðun innan hvers flokks af rekstrarvögnum byggji síðan á stigum rammasamningshafa úr samningskaupunum. Frá framangreindri forgangsröðun geti þó verið undantekningar þannig að laus bíll sem sé nálægt upphafsstað ferðar geti verið tekinn fram yfir bíl sem þyrfti að keyra um lengri veg. Þessar undantekningar réttlætist af því að hámarka nýtingu rekstrarvagna og stytta biðtíma.

Varnaraðila beri samkvæmt þessu ekki ávallt að leita til þess akstursaðila sem boðið hafi lægsta verðið. Túlka verði svar varnaraðila í samningskaupaferlinu 26. júní 2014 þannig að með því sé lýst þeirri stefnu að lágmarka rekstrarkostnað og hámarka nýtingu rekstrarvagna. Slíkt sé í fullu samræmi við þann tilgang opinberra innkaupa að stuðla að hagkvæmni í opinberum rekstri. Þá hafi ekki verið samið við kærendur eða aðra rammasamningshafa um tiltekinn fjölda akstursstunda heldur einungis gert ráð fyrir að kaupa mætti þjónustuna af rammasamningshöfum á gildistíma samningsins. Legið hafi fyrir frá upphafi að um tilfallandi akstursþjónustu væri að ræða og rammasamningshöfum ekki verið lofað tilteknum lágmarksakstri. Legið hafi fyrir frá upphafi að til stæði að samnýta ferðir til að hámarka nýtingu rekstrarvagna og hafi rammasamningshöfum mátt vera það ljóst.

Varnaraðili segir að upp hafi komið nokkur ófyrirséð tilvik við framkvæmd akstursins sem hafi knúið hann til þess að nota fólksflutningabifreiðar. Í þeim undantekningartilvikum hafi þurft að flytja stóra hópa fólks á sama stað, mest um 50-60 manns. Þær bifreiðar sem rammasamningurinn náí til geti ekki flutt svo stóra hópa enda taki stærsti vagninn aðeins níu farþega. Varnaraðili tekur þó fram að í öllum þessum tilvikum hafi verið leitað til rammasamningshafa og þannig gengið úr skugga um að bifreiðastjórar uppfylltu kröfur samningskaupagagna. Þegar flytja þyrfti stóra hópa hefði komið til skoðunar að kalla út þann fjölda framboðinna rekstrarvagna sem til þyrfti en í þeim tilvikum hafi staðið þannig á að a.m.k. önnur ferð hópsins yrði á háannatíma þegar flestir vagnar rammasamningshafa væru

þegar í notkun og því ekki hægt að tryggja að hópurnir yrði fluttur á tilskildum tíma. Þannig hafi verið ómögulegt fyrir rammasamningshafa að sinna akstri svo stórra hópa með þeim vögnum sem væru hluti rammasamningsins. Varnaraðili telur raunar að skólaakstur fyrir hópa fatlaðra barna sem samanstandi af fleiri en níu einstaklingum falli eðli málsins samkvæmt utan rammasamningsins. Í ljósi mikillar eftirspurnar sé óraunhæft að panta marga minni rekstrarvagna til að sinna stórum hópum.

Varnaraðili hafnar því að hafa leitað til Hreyfils með bifreiðir og bílstjóra þegar rammasamningshafar voru tiltækir. Einungis hafi verið óskað eftir þjónustu leigubifreiða þegar rekstrarvagnar rammasamningshafa voru allir uppteknir í akstri og enginn þeirra hafi getað sinnt þjónustunni innan áskilins tímaramma. Þá hafi einnig í neyðartilvikum þurft að kalla út leigubifreiðir til þess að draga úr biðtíma farþega. Í þessum sambandi tekur varnaraðili fram að 50 bifreiðar séu hluti af rammasamningnum en meðalfjöldi pantana á dag séu um 2000 talsins. Ljóst sé að þeir 50 rekstrarvagnar sem séu tiltækir nægi ekki til að anna eftirspurn einkum á álagstímum á morgnana og í hádeginu. Leiði þetta til þess að meðalfjöldi leigubifreiða sem pantaðar séu utan rammasamnings á degi hverjum sé um 100 á virkum dögum eða um 5% allra pantaðra ferða. Varnaraðili tekur sérstaklega fram að áður en leigubílar séu pantaðir fari fram tölvukeyrsla sem raði öllum pöntuðum ferðum dagsins á bíla rammasamningshafa og það sem eftir standi sé sent á leigubílastöðina.

IV

Um rammasamningsútboð varnaraðila Strætó bs. nr. 13261 á akstursþjónustu fatlaðs fólks og fatlaðra skólabarna gilti tilskipun nr. 2004/17/EB um samræmingu reglna um innkaup stofnana sem annast vatnsveitu, orkuveitu, flutninga og pósthjónustu („veitutilskipunin“), sbr. reglugerð nr. 755/2007 um innkaup stofnana sem annast vatnsveitu, orkuveitu, flutninga og fjarskipti. Liggur þannig fyrir að varnaraðili fullnægir skyldum sínum samkvæmt umræddri tilskipun og reglugerð með innkaupum sem grundvallast á téðum rammasamningi. Málartilbúnaður kæranda byggist efnislega á því að varnaraðili hafi ekki fylgt ákvæðum rammasamningsins við gerð einstakra samninga og þannig orðið brotlegur við fyrrgreindar reglur um innkaup veitustofnana. Samkvæmt 2. mgr. 91. gr. laga nr. 84/2007 um opinber innkaup, sbr. 8. gr. laga nr. 58/2013, er hlutverk kærunefndar útboðsmála að leysa með skjótum og óhlutdrægum hætti úr kærnum fyrirtækja vegna ætlaðra brota á lögnum og reglum settum samkvæmt þeim, þar á meðal ákvæðum veitutilskipunarinnar. Getur því ekki farið á milli mála að kæruefnið rúmast efnislega innan valdsviðs kærunefndar.

Á það verður fallist með varnaraðila að fyrri hluti kröfugerðar kæranda beinist ekki að þeim úrræðum sem nefndinni eru tæk að lögum, sbr. 97. gr. laga um opinber innkaup, eins og

greininni var breytt með 16. gr. laga nr. 58/2013. Slík kröfugerð er í beinni andstöðu við 2. mgr. 94. gr. laga um opinber innkaup, sbr. 11. gr. laga nr. 58/2013, og verður því að vísa þeim kröfum frá nefndinni. Sé hins vegar fallist á málsástæður kæranda þess efnis að varnaraðili hafi gerst brotlegur við reglur um opinber innkaup, svo sem fyrri hluti kröfugerðar þeirra felur í reynd í sér, getur það leitt til þess að nefndin láti uppi álit á skaðabótaskyldu. Eru því ekki efni til þess að vísa málinu í heild sinni frá nefndinni.

V

Að íslenskum rétti gildir sú meginregla að aðili að gagnkvæmum samningi getur ekki breytt efni hans einhliða. Hvorki í lögum um opinber innkaup, né þeim gerðum EES-samningsins sem þar er vísað til, koma fram heimildir opinberra aðila til að víkja frá þessari reglu og gildir þá einu hvort um er að ræða rammasamninga eða aðra samninga. Er það þar af leiðandi almennt háð samþykki gagnaðila ef gera á breytingar á réttindum og skyldum aðila samkvæmt rammasamningi.

Rammasamning, sem gerður er í kjölfar samningskaupaferlis, ber meðal annars að túlka með hliðsjón af öllum samningskaupagögnum, þ.á m. svörum kaupanda við spurningum þátttakenda í samningskaupaferlinu. Með hliðsjón af fyrrgreindri meginreglu er kaupanda því óheimilt að byggja ákvarðanir á sjónarmiðum sem ekki komu fram í samningskaupagögnum, sbr. einnig til hliðsjónar 2. mgr. 34. gr. og 4. mgr. 76. gr. laga um opinber innkaup. Þá leiðir af grunnreglum opinberra innkaupa, svo og meginreglu samningaréttar um trúnaðar- og tillitsskyldu í gagnkvæmu samningssambandi, að aðilar rammasamninga eiga almennt réttmætar væntingar til þess að framkvæmd rammasamnings byggist á málefnalegum sjónarmiðum þar sem jafnræðis er gætt.

Líkt og áður greinir kom fram í svari varnaraðila 26. júní 2014 að forgangsöröðun rammasamningshafa að akstri myndi byggjast á tilboðum þeirra þannig að fyrst yrði pöntuð þjónusta hjá þeim rammasamningshafa sem sett hefði fram hagstæðasta tilboðið, síðan þeim sem boðið hefði næst hagstæðast og svo koll af kolli. Máttu rammasamningshafar samkvæmt þessu treysta því að ákvarðanir um einstök viðskipti yrðu í samræmi við þessi viðmið. Eftir að samningurinn komst á hefur varnaraðili aftur á móti upplýst að rekstrarvagnar af svonefndri gerð II njóti í raun forgangs þannig að fyrst er leitað til þeirra rammasamningshafa sem hafa yfir þeim að ráða. Þegar búið er að nýta alla rekstrarvagna þeirrar gerðar er því næst leitað til aðila með rekstrarvagna af gerð III. Rekstrarvagnar af gerð IV koma þannig í reynd ekki til álita fyrr en búið er að fullnýta alla vagna í hinum tveimur flokkunum. Varnaraðili vísar til þess að með þessu sé leitast við að fullnýta allt að 35 rekstrarvagna í öðrum flokkum áður en til álita komi að óska eftir viðskiptum við rammasamningshafa með vagna af gerð IV. Virðist

Þetta eiga við jafnvel þótt verð bjóðenda í flokki bifreiða af gerð IV séu í mörgum tilvikum lægri en verð í hinum flokkunum og heildarstigafjöldi vegna þeirra hærri. Athugast í þessu sambandi að flestir rammasamningshafar bjóða einungis bifreiðar í flokki IV, þar af einn kæranda.

Þau viðmið varnaraðila um val tilboða sem nú hefur verið greint frá komu hvorki fram í samningskaupagögnum né í svörum við fyrirspurnum á meðan innkaupaferlinu stóð. Mátti varnaraðila því vera ljóst að honum væri óheimilt að gera svo viðurhlutamiklar breytingar á forsendum fyrir vali tilboða eftir að samningskaupaferli og rammasamningsgerð var lokið og stuðla þannig að því að samningsgerð við einstaka aðila rammasamnings varð önnur og minni en þeir höfðu með réttu mátt vænta. Hefur varnaraðili með þessu gerst brotlegur við 6. mgr. 34. gr. laga um opinber innkaup.

VI

Við túlkun rammasamninga hefur kærunefnd útboðsmála ítrekað lagt til grundvallar þá meginreglu að rammasamningar séu bindandi samningar og hafi aðilar rammasamnings því ekki sjálfðæmi um það hvort þeir kaupa inn samkvæmt rammasamningi eða skipta við aðra aðila sem standa utan samningsins. Þá hefur því verið slegið föstu að framangreind túlkunarregla gildi einnig um rammasamninga sem gerðir eru á grundvelli veitutilskipunarinnar. Hefði þar af leiðandi þurft að koma skýrt fram í samningskaupagögnum og/eða rammasamningi ef kaupandi áskildi sér rétt til að skipta við aðila utan rammasamningsins án tillits til efnis og tilvistar hans. Fær sú niðurstaða einnig stoð í a. lið 6. gr. C kafla XIII. viðauka við veitutilskipunina, sbr. c. lið 1. mgr. 42. gr. tilskipunarinnar.

Óumdeilt er að varnaraðili hefur í fleiri skipti beint viðskiptum til fyrirtækja sem eru ekki aðilar umrædds rammasamnings. Samkvæmt þeim gögnum sem varnaraðili hefur lagt fyrir nefndina eru slík viðskipti jafnan á bilinu 5-10% af heildarviðskiptum á hverjum degi. Nefndin fellst á að kaupanda geti verið heimilt að kaupa þjónustu af aðilum utan rammasamnings við þær aðstæður að rammasamningshafi getur ekki efnt skyldur sínar samkvæmt samningnum. Sama á við þegar tiltekin innkaup eru svo sérstaks eðlis að þau teljast falla utan efnis rammasamnings, eins og hann verður túlkaður. Það leiðir hins vegar af almennum reglum að kaupandi ber sönnunarbyrðina fyrir því að svo standi á. Að virtum gögnum málsins telur nefndin ekki að sýnt hafi verið fram á að þjónusta rammasamningshafa hafi verið fullnýtt þegar leitað var til aðila utan samningsins eða að innkaup í öllum tilvikum hafi fallið utan efnis rammasamnings. Eins og málið liggur fyrir verður því að fallast á það með kærendum að nægilega sé komið fram að með þessu hafi varnaraðili brotið gegn

skyldum sínum samkvæmt tédum rammasamningi og þar með gegn reglum um opinber innkaup.

Kærendur voru þátttakendur í fyrrgreindum samningskaupum og hafa verið aðilar að þeim rammasamningi sem áður greinir. Verður að ætla að kærendur hafi átt raunhæfa möguleika á því að verða valdir til viðskipta í fleiri tilvikum en raun hefur orðið á og kunni að hafa orðið fyrir tjóni af þeim sökum. Telur nefndin af þessum ástæðum rétt að láta uppi álit á skaðabótaskyldu varnaraðila, svo sem nánar greinir í úrskurðarorði. Er með þeirri niðurstöðu engin afstaða tekin til nánara umfangs tjóns kærenda.

Eftir atvikum málsins þykir rétt að varnaraðili Strætó bs. greiði kærendum sameiginlega málskostnað sem þykir hæfilega ákveðinn 800.000 krónur.

Úrskurðarorð:

Það er álit kærunefndar útboðsmála að varnaraðili, Strætó bs., sé skaðabótaskyldur gagnvart kærendum, All Iceland Tours ehf., Andrési Eyberg Magnússyni, Birni Páli Angantýssyni, Birni Úlfarssyni og Haraldi Erni Arnarsyni, vegna framkvæmdar varnaraðila á rammasamningi um tilfallandi akstursþjónustu fatlaðs fólks og fatlaðra skólabarna.


Að öðru leyti er kröfum kærenda vísað frá kærunefnd útboðsmála.

Varnaraðili Strætó bs. greiði kærendum sameiginlega 800.000 krónur í málskostnað.

Reykjavík, 21. júní 2016.


Skúli Magnússon


Eiríkur Jónsson


Stanley Pálsson