

Miðvikudaginn 20. október 1982.

Nr. 149/1982. **Landssamband vörubifreiðastjóra vegna Félags vörubílaeigenda, Hafnarfirði, og Vörubílstjórafélagsins Próttar**
 gegn
Saltsölunni h/f.

Kærumál. Frávísunardómur úr gildi felldur. Heimvísun.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Þór Vilhjálmsson og Sigurgeir Jónsson og Guðmundur Jónsson, settur hæstaréttardómari.

Sóknaraðili kærði hinn 15. júlí 1982 til Hæstaréttar frávísunardóm bæjarþings Hafnarfjarðar í bæjarþingsmálinu nr. 209/1982 frá 12. s. m. Var kært eftir heimild í b lið 1. tl. 21. gr. laga nr. 75/1973. Kæran barst Hæstarétti 20. júlí. Er þess krafist, að hinum kærða frávísunardómi verði hrundið og málinu vísað aftur heim í hérað til efnismeðferðar og dómsálagningar að nýju. Þá er krafist kærumálskostnaðar.

Varnaraðili krefst staðfestingar hins kærða dóms, málskostnaðar í héraði og kærumálskostnaðar.

Í greinargerð, sem lögmaður sóknaraðilja, Örn Clausen hæstaréttarlögmaður, hefur sent Hæstarétti, segir, að hann byggi nú kröfu sína um staðfestingu lögbanns þess, sem á var lagt 7. maí sl. og lýst er í hinum kærða dómi, eingöngu á lögum nr. 36/1970 um leigubifreiðar og reglugerð nr. 242/1971 um hámarksfjölda leigubifreiða til vöruflutninga á félagssvæði Félags vörubílaeigenda, Hafnarfirði. Á sóknaraðili rétt til að fá dóm bæjarþingsins um kröfu sína, þegar þetta er haft í huga, sbr. 20. og 27. gr. laga nr. 18/1949 um kyrrsetningu og lögbann. Verður því að fella hinn kærða frávísunardóm úr gildi og vísa málinu heim í hérað til efnismeðferðar og dómsálagningar að nýju.

Héraðsdómur í máli þessu hefur ekki verið gagnkærður. Þegar af þeirri ástæðu verður krafa varnaraðilja um málskostnað í héraði ekki tekin til greina.

Kærumálskostnaður falli niður.

D ó m s o r ð :

Hinn kærði frávísunardómur er úr gildi felldur, og er málinu vísað heim í hérað til efnismeðferðar og dóms-
álagningar að nýju.

Kærumálskostnaður fellur niður.

Dómur bæjarþings Hafnarfjarðar 12. júlí 1982.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var hinn 24. f. m., hefur Landssam-
band vörubíreiðastjóra vegna Félags vörubílaeigenda, Hafnar-
firði, og Vörubílstjórafélagsins Þróttar höfðað hinn 11. maí 1982
gegn Saltsölunni h/f, Hjarðarhaga 17, Reykjavík.

Dómkröfum sínum lýsir stefnandi svo:

„Að staðfest verði lögbann það, er lagt var á hinn 7. maí 1982,
gegn því, að stefndi, SALTSALAN h.f., notaði flutningatæki
í eigu FERÓ s.f., Steinaseli 6, Reykjavík, og Hafsteins og Sæ-
mundar h.f., Tangarhöfða 4, Reykjavík, við losun á saltfarmi
skipsins „Karen Danielsen“ í Hafnarfirði (Hafnarfjarðarhöfn)
hinn 7. maí s.l.

Krafizt er málskostnaður að skaðlausu úr hendi stefnda eftir
mati dómsins, þar á meðal alls kostnaður við lögbannsgerðina og
alls kostnaður við staðfestingarmál þetta.“

Af hálfu hins stefnda félags eru gerðar þær dómkröfur, „að
það verði algjörlega sýknað af öllum kröfum stefnenda og að
stefnendum verði gert að greiða stefndu in solidum hæfilegan
málskostnað og taki sá málskostnaður einnig til fógetaréttar-
málsins.“

II.

Hinn 7. maí 1982 gerði stefnandi máls þessa þá réttarkröfu
í fógetarétti Hafnarfjarðar, „að lagt verði nú þegar lögbann við
því, að flutningatæki í eigu FERÓ s.f., Steinaseli 6, Reykjavík,
og Hafsteins og Sæmundar h/f, Tangarhöfða 4, Reykjavík, ann-
ist akstur á salti við losun skipsins „KAREN DANIELSEN“
í Hafnarfjarðarhöfn á vegum Saltsölunnar h.f., Hjarðarhaga 17,
Reykjavík.“

Í fógetaréttinum var mætt af hálfu Saltsölunnar h/f, sem tók
sér stöðu á varnarhlið og gerði svofelldar dómkröfur: „Þess er
krafist, að lögbann þetta nái ekki fram að ganga. Gerð er sú
varakrafa, nái lögbann þetta fram að ganga, að gerðarbeiðanda

verði gert að leggja fram tryggingu US \$ 8000 á dag fyrir hvern þann dag, sem vinnustöðvun þessi stendur, og hlutfallslega fyrir brot úr degi.“

Fógeti tók framkomnar kröfur til úrskurðar og kvað samdægurs, þ. e. hinn 7. maí 1982, upp rökstuddan úrskurð, og hljóðar úrskurðarorðið svo:

„Lögbann er lagt á flutninga salts verktakanna FERÓ s.f., Reykjavík, og Hafsteins og Sæmundar h.f., úr skipinu „KAREN DANIELSEN“ í Hafnarfjarðarhöfn á ábyrgð gerðarbeiðanda og gegn setningu bankatryggingar eða annarrar jafngildrar tryggingar, að fjárhæð kr. 120.000,-.“

III.

Hinn 5. maí kom skipið Karen Danielsen til Hafnarfjarðar með saltfarm í eigu Saltsölunnar h/f. Farmeigandi hóf að aka farminum í vörugeymslur sínar í Kópavogi með flutningatækjum í eigu Fero s/f og Hafsteins og Sæmundar h/f, en með verksamningi, dagsettum 5. maí, höfðu síðastgreind fyrirtæki, sem eru í Félagi vinnuvélaeigenda, en ekki meðlimir aðildarfélags Landsambands vörubifreiðastjóra, tekið að sér umrætt verk. Notuðu þau til flutningsins dráttarbifreiðar, palllausar, en með festivagn á stól. Höfðu tæki þessi 23 tonna burðargetu.

Í sóknarskjöllum í máli þessu segir m. a.:

„Áður, eða hinn 3. maí, höfðu eigendur farmsins afhent umbj. m. (Vörubifreiðastöð Hafnarfjarðar) svokallað útboð, dagsett þann dag. — Að sjálfsögðu vildu umbj. m. ekki þurfa að setta sig við að þurfa í samkeppni við utanaðkomandi aðila að bjóða niður úr eigin gildandi töxtum verk af þessu tagi, sem þeir töldu sig eiga skýlausan einkarétt til að annast á sínu félagssvæði, bæði samkvæmt reglugerð, útgefinni af samgönguráðherra 3. desember 1971, svo og gildandi kjarasamningi þeirra við vinnuveitendur frá 27. október 1980.

Umbj. m. buðust frá upphafi til að annast flutninginn samkvæmt gildandi töxtum, og stendur það boð enn. Stefndi samdi síðan við ofangreinda flutningsaðila um flutninginn, sem hófst að morgni 6. maí s.l.

Til að koma í veg fyrir skýlaust brot á rétti lögbannsbeiðanda í þessu tilliti gripu umbj. m. til þess ráðs að leggja bifreiðum sínum fyrir bifreiðar flutningsaðila og hindra með því flutningana. Var þetta gert í þeirri von, að um semdist milli aðila deilu

þessarar um að fá skorið úr ágreiningsefni þessu fyrir Félagsdómi, en skipið yrði losað af umbj. m. á meðan. . . .“

IV.

Hin tilvitnaða 3. gr. reglugerðar nr. 242/1971 um hámarksfjölda leigubifreiða til vöruflutninga á félagssvæði Félags vörubílaeigenda, Hafnarfirði, sett skv. lögum nr. 36/1970, hljóðar svo:

„Vörubifreiðastöð sú, sem Félag vörubílaeigenda rekur í Hafnarfirði, hefur hlotið viðurkenningu bæjarstjórnar Hafnarfjarðar og sýslunefndar Gullbringusýslu. Er því öllum óheimilt að stunda leiguakstur á vörubifreiðum á félagssvæði Félags vörubílaeigenda, Hafnarfirði, utan þeirrar stöðvar.

Leiguakstur telst það, þegar vörubifreið er seld á leigu ásamt ökumanni til flutninga á vörum fyrir tiltekið gjald, þar sem ökumaður eða eigandi bifreiðarinnar er hvorki eigandi, seljandi né kaupandi vörunnar, sem flutt er. Vörubifreiðar, sem aka frá stöðinni, skulu auðkenndar árlega með sérstöku merki.“

Reglugerðarákvæði þetta er ítrekun á ákvæðum 2. mgr. 5. gr. laga nr. 36/1970 um leigubifreiðar.

Deilt er um það í málinu, hvort hið tilvitnaða reglugerðarákvæði svo og lögin nr. 36/1970 taki til þjónustu þeirrar, sem Feró s/f og Hafsteinn og Sæmundur h/f létu stefnda Saltsölunni h/f í té. Telur stefnandi það tvímælaust, að svo sé. Túlkun stefnda er hins vegar sú, að svo sé ekki. Bifreiðar þær, er notaðar voru til flutninganna, hafi ekki verið vörubifreiðar í merkingu umræddra laga og reglugerðar og umræddir vöruflutningar ekki leiguakstur. Lögin nr. 36/1970 skipti leigubifreiðum í 3 flokka, leigubifreiðar til fólksflutninga, sendibifreiðar og leigubifreiðar til vöruflutninga. Varðandi leigubifreiðar til fólksflutninga þá nefni lögin nr. 36/1970 engin stærðarmörk, en reglugerð, t. d. fyrir Reykjavík, nr. 214/1972, sýni, að hugtakið leigubifreiðar til fólksflutninga afmarkist við bifreiðar, er flytja 8 farþega eða færri. Ljóst sé, að aðrar leigubifreiðar til fólksflutninga af stærri gerðum séu ekki háðar ákvæðum laga um leigubifreiðar, sbr. t. d. lög nr. 83/1966 um skipulag á fólksflutningum með bifreiðum. Um sendibifreiðar gildi sérstakar ákvarðanir stjórnvalda, sbr. lög um tollskrá o. fl. nr. 120/1976, 87. kafla um ökutæki og fl., lið 87.02.

Um skilgreiningu á því, hvað sé leigubifreið til vöruflutninga í merkingu laga nr. 36/1970, telur stefndi, að það hugtak verði

að takmarka við venjulegar vörubifreiðar með 15 tonna burðar-
getu eða minna. Heldur stefndi því fram, að gildandi samning
milli Landssambands vörubifreiðastjóra og Vinnuveitendasam-
bands Íslands, sem síðar verður nánar um fjallað, verði að túlka
svo, að hann nái aðeins til bifreiða innan greindra stærðarmarka,
taxtar í þeim samningi og önnur atriði miði við 15 tonna burðar-
getu sem hámark.

Samkvæmt framlögðu vottorði Bifreiðaeftirlits ríkisins gildi
sú meginregla, að bifreiðar með palli séu skráðar sem vörubif-
reiðar, en bifreiðar, sem eru palllausar, en með stól til að tengja
við festivagn, séu skráðar sem dráttarbifreiðar. Bifreiðar sem
þær, sem flutningsaðiljar notuðu, hafi þannig ekki verið vöru-
bifreiðar, hvorki samkvæmt þeim skilningi, er hafi greinilega
verið sameiginlegur með málsaðiljum, er þeir gerðu samning
sinn, né samkvæmt skilgreiningu stjórnvalda, og í ljósi þessa
verði að túlka lögin og reglugerðina.

Leiguakstur, eins og hann er skilgreindur í 5. gr., telur stefn-
andi eingöngu vera það, þegar vörubifreið er leigð út ásamt öku-
manni til flutninga á vörum fyrir tiltekið gjald. Þarna sé um
það að ræða, að hjá bifreiðastöðvunum sé bíllinn leigður út með
manni fyrir eitt heildarverð. Dráttarbílaeigendur í Félagi vinnu-
vélaeigenda leigi verkfæri sín út með öðrum hætti: Tækið sé
leigt út sérstaklega fyrir ákveðið gjald, en sértaxti fylgi fyrir
vinnu mannsins við að stjórna tækinu. Vinnuvélaeigandinn selji
út vinnu stjórnanda tækisins með álagi á þá vinnu samkvæmt
sérstakri heimild verðlagsstjóra.

Til vara hefur stefndi haldið því fram, að venja hafi þrengt
umrætt ákvæði 5. gr. laga og 3. gr. reglugerðarinnar um einka-
rétt. Landssamband vörubifreiðastjóra og Vinnuveitendasam-
bandið hafi beinlínis samið svo um í 6. gr. samnings síns, sem
síðar verður lýst, að vörubílstjórafélögum og vinnuveitendum sé
heimilt að gera sérsamninga á ákvæðisvinnugrundvelli um meiri
háttar akstursverkefni. Útboð og einkaréttur séu andstæður, en
útboð sé hinn nauðsynlegi og eðlilegi grundvöllur ákvæðisvinnu-
samninga og verksamninga. Bendir stefndi á, að svo til daglega
sé verið að bjóða út verk, þar sem akstur vörubifreiða sé inni-
falinn, stundum útboð á hreinum akstri, t. d. flutningur á áli
frá Straumsvík til Sundahafnar, svo dæmi sé tekið af félags-
svæði stefnanda. Þannig hafi tilboðsverk viðgengist og staðreynd,
að bæði einstakir vörubifreiðarstjórar og stöðvarnar sjálfar hafi
gert tilboð í verk og samninga um þau. Stefnandi mótmælir þess-

ari túlkun. Í viðkomandi ákvæði sé eingöngu gert ráð fyrir, að vörubifreiðastjórafélögum (á viðkomandi svæði) sé í vissum tilvikum heimilt um *stærri verk* að vinna í ákvæðisvinnu og fara þar með niður fyrir gildandi texta um smærri verk. Hér sé aðeins um heimild, en ekki skyldu, að ræða og fráleitt sé, að þetta skapi utanaðkomandi aðiljum rétt til að keppa við aðildarfélög kjarasamnings.

Til þrautavara hefur stefndi haldið því fram, að lög nr. 36/1970 taki einungis til leigu og vinnusamnings, en ekki verksamnings.

V.

Lagður hefur verið fram í málinu samningur um akstursgjöld og kjör sjálfseignarvörubifreiðarstjóra milli Vinnuveitendasambands Íslands og Landssambands vörubifreiðastjóra frá 27. október 1980, sem að framan er að vikið, og hljóðar 5. gr. samningsins svo:

„Vinnuveitendasambandið skuldbindur sig til að láta fullgilda félagsmenn vörubílstjórafélaga innan Landssambands vörubifreiðastjóra hafa forgangsrétt til leiguaksturs á vörubifreiðum, hvern á sínu vinnu- og félagssvæði, og til leiguaksturs inn og út af því svæði fyrir þá félaga Vinnuveitendasambandsins, sem staðsettir eru á svæðinu.

Vinnuveitendur hafa frjálst val um það, hvaða félagsmenn viðkomandi vörubílstjórafélags þeir taka til vinnu, þar sem sú regla hefur gilt.

Skipafélögum og skipaafgreiðslum er heimilt að flytja milli staða á eigin bifreiðum eða öðrum eigin flutningstækjum allan þann farm, er þau hafa tekið að sér flutning á með eigin skipum eða leiguskipum.“

Í sama samningi segir m. a. svo í 6. gr.:

„Vörubifreiðastjórafélögum og vinnuveitendum er heimilt að gera sérsamninga á ákvæðisvinnugrundvelli um meiriháttar akstursverkefni.“

Lagt hefur verið fram í málinu fréttabréf Vinnuveitendasambands Íslands, er nefnist VSÍ—tíðindi, 4. tbl., maí 1981. Þar segir m. a.:

„Þar sem nokkurs misskilnings hefur gætt á efni 5. gr. í kjarasamningi Landssambands vörubifreiðastjóra og Vinnuveitendasambands Íslands, sem hér fer á eftir, þykir rétt að skýra efni hennar nánar á þessum vettvangi.“ Síðan er 5. gr. birt og síðan sagt:

„Sá forgangsréttur, sem hér um ræðir, tekur einungis til vörubifreiða innan þeirra stærðarmarka, 15 tonn, sem samningurinn tekur til. Hverjum einstökum farmflytjenda er hins vegar fullkomlega heimilt að nota aðrar gerðir flutningsbíla, s. s. sendibíla eða dráttarbíla, án tillits til þess hvaða vöru um er að ræða. Ákveði farmflytjandi á hinn bóginn að nota vörubifreið innan ofangreindra stærðarmarka til flutninganna, er hann skuldbundinn til að láta fullgilda félagsmenn vöubílstjórafélaga innan Landssambands vörubifreiðastjóra njóta forgangs.“

Af hálfu sóknaraðilja í máli þessu er síðastgreindri túlkun á 5. gr. eindregið mótmælt og sá skilningur lagður í nefnt samningsákvæði, að það sé eingöngu í því tilviki, þegar flutt er *eitt stykki, er fer yfir 15 tonn*, sem einkarétturinn gildi ekki.

VI.

Stefndi hefur fært fram þá málsástæðu, og raunar lagt á hana höfuðáherslu, að sýkna beri stefnda, Saltsöluna h/f, vegna aðildarskorts. Samkvæmt ályktarorði lögbannsráðgjafarinnar sé hin umbeðna gerð heimiluð í því formi, að lögbann sé „lagt á flutninga salts verktakanna Feró s/f og Hafsteins og Sæmundar h/f“ úr umræddu skipi. Lögbannsráðgjafurinn beinist þannig ekki að stefnda í máli þessu. Stefndandi hafi ekki beint staðfestingarmáli þessu að gerðarþolum samkvæmt lögbannsráðgjafarinnar, ekki einu sinni stefnt þeim til réttargæslu.

Auk þessa hefur stefndi haldið því fram, að lögbannsráðgjafurinn sé háður öðrum þeim annmörkum, „sem leiða til ógildis hans“, að því er virðist af málflutningi stefnda þeim helstum, að fógæti hafi í forsendum úrskurðarinnar rökstutt niðurstöðu sína efnislega: „Þannig leiðist fógæti til þess, án þess að umbjóðandi minn fengi þar rönd við reist, að færa rök fyrir efnislegri réttlætingu á úrskurðinum eins og um staðfestingarmál væri að ræða“, segir í greinargerð stefnda.

VII.

ÁLIT RÉTTARINS.

Af hálfu stefnanda hefur það komið glögg fram, að hann telur, að einkaréttur sá, sem um ræðir í 2. mgr. 5. gr. laga nr. 36/1970 og í 3. gr. reglugerðar 242/1971, sé engan veginn fortakslaus. Stefndandi telur t. d., að hann nái ekki til þess, þegar flutt er eitt stykki, sem fer yfir 15 tonn. Í sem fæstum orðum sagt virðist það skilningur stefnanda, að einkaréttur þann, er hin

tilvitnuðu laga- og reglugerðarákvæði mæla fyrir um, megi þrengja með kjarasamningum. Stefnanda sé þannig heimilt að falla að meira eða minna leyti frá þeim einkarétti, sem lögin mæla fyrir um. Á þennan skilning má vissulega fallast. Að svo vöxnu er úrlausnarefnið í máli þessu hrein kjarasamningstúlkun.

Með 2. tl. 44. gr. laga nr. 80/1938 er það lagt til Félagsdóms, að uppfylltum skilyrðum 45. gr. sömu laga, að skera úr því, hvernig skilja beri ákvæði kjarasamnings, er ágreiningi valda. Að þessu athuguðu og þar sem stefnandi hefur ekki gert gangskör að því að leggja grunnviðfangsefnið í máli þessu fyrir Félagsdóm, sbr. 117. gr. laga nr. 85/1936, ber þegar af þessari ástæðu að vísa máli þessu frá dómi.

Málskostnaður fellur niður.

Már Pétursson héraðsdómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Máli þessu er vísað frá dómi.

Málskostnaður fellur niður.

Miðvikudaginn 20. október 1982.

Nr. 159/1982. **Norðurverk h/f og**

BJG h/f

gegn

**Vörubílstjórafélagi Suður-Þingeyjarsýslu
og gagnsök.**

Kærumál. Frávísunardómur úr gildi felldur. Heimvísun.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Þór Vilhjálmsson og Sigurgeir Jónsson og Guðmundur Jónsson, settur hæstaréttardómari.

Norðurverk h/f og BJG h/f kærðu 12. júlí 1982 til Hæstaréttar frávísunardóm aukadómþings Þingeyjarsýslu 28. júní 1982 í aukadómþingsmálinu nr. 20/1982. Var kæran heimil