

laga nr. 75/1973 hafa ekki borist. Hinum kærða úrskurði fylgja ekki forsendur, sbr. 2. mgr. 190. gr. laga nr. 85/1936, sbr. 40. gr. laga nr. 28/1981.

Í 1. tl. 1. mgr. 21. gr. laga nr. 75/1973 um Hæstarétt Íslands er ekki að finna heimild til að kæra framangreindan úrskurð til Hæstaréttar. Ber því að vísa málinu frá Hæstarétti.

Sóknaraðili greiði varnaraðilja 2.500.00 krónur í kærumálskostnað.

Sigríður Ólafsdóttir, settur borgardómari, kvað upp hinn kærða úrskurð ásamt meðdómsmönnum Indriða Nielssyni og Kristni Sigurjónssyni húsasmíðameisturum.

D ó m s o r ð :

Málinu er vísað frá Hæstarétti.

Sóknaraðili, Árfell h/f, greiði varnaraðilja, Ásgeiri Þormóðssyni, 2.500.00 krónur í kærumálskostnað.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Priðjudaginn 7. desember 1982.

Nr. 142/1980. **Einar S. Svavarsson**

(Þórður S. Gunnarsson hdl.)

gegn

Vörubílstjórafélagi Suðurnesja

(Garðar Garðarsson hdl.).

Félagsréttindi. Lögbannsgerð úr gildi felld.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómarnir Þór Vilhjálmsson, Ármann Snævarr, Halldór Þorbjörnsson og Sigurgeir Jónsson og Guðmundur Skaftason, settur hæstaréttardómari.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 1.

september 1980. Hann gerir þær dómkröfur, „að lögbanni því, sem lagt var á leiguakstur áfrýjanda í fógetarétti Keflavíkur hinn 8. nóvember 1979, verði hrundið, að áfrýjandi verði sýknaður af öllum kröfum stefnda í héraði, að brottvikning áfrýjanda úr Vörubílstjórafélagi Suðurnesja hinn 13. september 1979 verði dæmd ógild og ólögmæt og að viðurkenndur verði með dómi réttur áfrýjanda til að stunda leiguakstur vörubifreiða í Keflavíkurkaupstað, Njarðvíkurkaupstað, Vatnsleysustrandarhreppi, Gerðahreppi, Miðneshreppi og Hafnahreppi.“ Þá krefst áfrýjandi málskostnaðar úr hendi stefnda í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum áfrýjanda og að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur. Enn fremur krefst hann málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Áfrýjandi byggir kröfur sínar fyrir Hæstarétti, eins og í héraði, annars vegar á formlegum annmörkum varðandi brottvikningu hans úr Vörubílstjórafélagi Suðurnesja og hins vegar á efnislegum ástæðum.

Svo sem í héraðsdómi greinir, tók trúnaðarmannaráð Vörubílstjórafélags Suðurnesja þá ákvörðun á fundi 13. september 1979 að víkja hluthöfum í Kambi h/f úr félaginu „vegna brota á lögum, starfsreglum og töxtum félagsins“. Enginn félagsmaður er greindur með nafni í samþykkt trúnaðarmannaráðsins og ekki heldur fjöldi þeirra, sem vísað var úr félaginu. Ekki er ágreiningur um, að áfrýjandi hafi bæði verið félagsmaður í vörubílstjórafélaginu og hluthafi í Kambi h/f 13. september 1979 og að ályktunin um brottvikningu hafi tekið til hans auk annarra manna, enda var honum tilkynnt brottvisunin 17. september. Almennur félagsfundur var haldinn síðar sama dag og trúnaðarmannaráðið kom saman. Á þessum fundi var ákvörðun ráðsins staðfest. Áfrýjandi hefur vefengt, að félagsfundurinn hafi verið boðaður með nægum fresti. Óumdeilt er, að í fundarboði hafi það eitt sagt um fundarefni, að það væri „innanfélagsmál“.

Málflutningur stefnda byggist á þeirri lagaskoðun, að brottviknum félagsmanni sé fyrirmunað að stunda akstur leigubifreiða til vöruflutninga, sbr. 3. gr. reglugerðar nr.

15/1975 um hámarksfjölda leigubifreiða til vöruflutninga á félagssvæði Vörubílstjórafélags Suðurnesja. Verður að fallast á hana með tilvísun til ákvæða laga nr. 36/1970 um leigubifreiðar og reglugerðar nr. 15/1975, en í þessu felst, að Vörubílstjórafélagi Suðurnesja er fengið vald til að taka ákvörðun um atvinnuréttindi manna. Því fylgdi skylda til að tryggja, að áfrýjandi ætti þess kost að gera grein fyrir sjónarmiðum sínum, áður en trúnaðarmannaráð og félagið tóku ákvarðanir sínar.

Áfrýjandi var ekki boðaður á fund trúnaðarmannaráðs, áður en það samþykkti að vísa honum úr félaginu. Áfrýjandi var ekki heldur boðaður sérstaklega á félagsfundinn 13. september 1979, þar sem samþykkt trúnaðarmannaráðsins var staðfest. Þess var ekki getið í fundarboði, að brottvísun manna úr félaginu yrði á dagskrá, svo sem vera bar.

Þessir gallar á málsmeðferð eru með þeim hætti, að þeirra vegna verður að dæma ógildar hinar umdeildu ákvaðanir trúnaðarmannaráðs og félagsfundar um brottvísun áfrýjanda, án þess að þörf þyki að fjalla um aðrar málsástæður hans.

Í héraði gerði stefnandi (Vörubílstjórafélag Suðurnesja) þá kröfu, að ákveðið yrði með dómi, að stefnda (Einari S. Svavarssyni) væri óheimilt að stunda leiguakstur á vörubifreið á félagssvæði Vörubílstjórafélags Suðurnesja. Um þessa kröfu er ekki skýrlega fjallað í héraðsdómi, þó að leiða megi það af staðfestingu lögbanns og niðurstöðu um gagnkröfu, að héraðsdómari hafi fallist á kröfuna. Er þessi galli á héraðsdóminum þó ekki slíkur, að næg ástæða sé til að ómerkja meðferð málsins í héraði hans vegna.

Niðurlag kröfugerðar áfrýjanda fyrir Hæstarétti er samhljóða síðari hluta gagnkröfu í héraði, þ. e. að viðurkenndur verði réttur hans til þess að stunda leiguakstur vörubifreiðar í Keflavíkurkaupstað, Njarðvíkurkaupstað, Vatnsleysustrandarhreppi, Gerðahreppi, Miðneshreppi og Hafnahreppi, en stefndi var í héraði sýknaður af kröfu þessari, svo sem að framan greinir. Samkvæmt því, sem að framan er rakið um ólögmati brottvikningar áfrýjanda úr Vörubílstjóra-

félagi Suðurnesja, er áfrýjandi enn fullgildur félagsmaður í því. Ber því að taka til greina síðasta lið krafna hans, sbr. meginreglu 8. gr. laga nr. 36/1970.

Af því, sem nú var rakið, leiðir, að fella ber úr gildi lögbann það, sem úrskurður gekk um í fógetarétti Keflavíkur 8. nóvember 1979 og lagt var á hinn 15. sama mánaðar.

Eftir þessari niðurstöðu þykir rétt að dæma stefnda til þess að greiða málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, og þykir hann eftir öllum atvikum hæfilega ákveðinn samtals 15.000.00 krónur.

D ó m s o r ð :

Framangreint lögbann er fellt úr gildi.

Brottvikning áfrýjanda, Einars S. Svavarssonar, úr Vörubílstjórafélagi Suðurnesja hinn 13. september 1979 er ógild.

Viðurkenndur er réttur áfrýjanda til að stunda leiguakstur vörubifreiðar í Keflavíkurkaupstað, Njarðvíkurkaupstað, Vatnsleysustrandarhreppi, Gerðahreppi, Miðneshreppi og Hafnahreppi.

Stefndi, Vörubílstjórafélag Suðurnesja, greiði áfrýjanda samtals 15.000.00 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Keflavíkur 25. júní 1980.

Mál þetta, sem var dómtekið hinn 6. þ. m., hefur Vörubílstjórafélag Suðurnesja, Keflavík, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, útgefinni 13. nóvember 1979 og birtri 20. nóvember s. á., gegn Einari S. Svavarssyni, Hraunsvegi 10, Ytri-Njarðvík, og gerir þær dómkröfur, að ákveðið verði með dómi, að stefnda sé óheimilt að stunda leiguakstur á vörubifreiðum til vöruflutninga á félagssvæði Vörubílstjórafélags Suðurnesja, sem nær yfir Keflavíkurkaupstað, Njarðvíkurkaupstað, Vatnsleysustrandarhrepp, Gerðahrepp, Miðneshrepp og Hafnahrepp. Þá er þess krafist, að lögbann, sem lagt var á stefnanda við að stunda leiguakstur til vöruflutninga, sem fógetaréttur Keflavíkur úrskurðaði 8. nóvember 1979, verði staðfest. Þá er þess krafist, að stefndi verið dæmdur til að

greiða málskostnað til stefnanda samkvæmt mati réttarins, sbr. gjaldskrá Lögmannafélags Íslands.

Úrskurður fógetaréttar Keflavíkur, uppkveðinn 8. nóvember 1979, er svohljóðandi:

„Lögbann fer á ábyrgð gerðarbeiðanda fram á leiguakstri til vöruflutninga af hendi Einars S. Svavarssonar á félagssvæði Vörubílstjórafélags Suðurnesja gegn því, að gerðarbeiðandi setji tryggingu að upphæð kr. 500.000.

Málskostnaður fellur niður.“

Stefndi hafði um langt árabíl stundað vörubifreiðaakstur, verið félagi stefnanda, þ. e. í Vörubílstjórafélagi Suðurnesja, en jafnframt ásamt nokkrum öðrum félagsmönnum stefnanda verið síðustu árin hluthafi í verktakafyrirtækinu Kambi h/f, þegar gerð var hinn 13. september 1979 samþykkt í trúnaðarmannaráði stefnanda, sem bókuð var þannig: „Borin var fram tillaga um, að hluthöfum Kambs h.f. verði vikið úr félaginu vegna brota á lögum, starfsreglum og töxtum fél. Kosning var leynileg og fór þannig: Já = 7 atkv., nei = 1 atkv., auður = 1 atkv.“ Sama dag var haldinn félagsfundur stefnanda, þar sem framangreind samþykkt var samkvæmt bókun lesin upp, rædd og borin undir atkvæði leynilega, en úrslit urðu þau, að já sögðu 12, nei sögðu 2, auðir seðlar voru 5 og vafaatkvæði var 1.

Í málinu er upplýst, að af félagsmönnum stefnanda voru á þessum tíma jafnframt hluthafar í Kambi h/f auk stefnanda þeir Auðunn Guðmundsson og Sverrir Elentínusson, en mál gegn þessum þremur mönnum til lögbanns og síðan staðfestingar lögbanns hafa verið rekin samhliða. Að auki má nefna Sigurð Guðmundsson, en atvik að því, er hann varðar, koma fram af því, sem síðar verður rakið.

Með bréfi, dags. 17. september 1979, tilkynnti Guðlaugur Tómasson, formaður aðalstefnanda, stefnda eftirfarandi:

„Á fundum trúnaðarmannaráðs og félagsfundar, dags. 13. þ. m., voru samþykktir gerðar um að víkja yður úr Vörubílstjórafélagi Suðurnesja, sbr. 18. gr. félagslaga. Ofanritað tilkynnist yður hér með. Eftirskráðar skuldir óskast greiddar hið fyrsta:

Stöðvargjöld	kr. 77.730,00
Lífeyrissj.	— 56.760,00

Samtals kr. 134.490,00

Inneign á bók yðar er kr. 18.092,00“

Til skýringar á aðdraganda málsins verður nú í aðalatriðum greint frá bréfaskiptum eftir því sem greinir í framlögðum afritum/myndritum bréfa:

a) Með bréfi, dags. 6. apríl 1979, til aðalstefnda f. h. Kambs h/f bauð Guðlaugur Tómasson f. h. stjórnar stefnanda (með skírskotan til starfstöðvar einnig nefnt Vörubílastöð Keflavíkur, VBK) til viðræðufundar um hugsanlega samvinnu og/eða sameiningu VBK og Kambs h/f.

b) Í svarbréfi stefnda f. h. Kambs h/f, dags. 9. apríl 1979, segir, að Kambur h/f sé ávallt til viðræðna um alla hluti, er betur megí fara, en þess óskað, að tiltekinn stjórnarmaður stefnanda víki af fundi, meðan viðræður fari fram.

c) Stefnandi svaraði með bréfi, dags. 18. apríl 1979, að ekki væri unnt að verða við beiðni um að víkja löglega kosnum stjórnarmanni af fundi.

d) Hinn 21. júní 1979 ritaði formaður stefnanda samgönguráðuneytinu svohljóðandi bréf:

„Árið 1972 stofnuðu sex félagar innan Vörubílastjórafélags Suðurnesja með sér hlutafélag undir nafninu Kambur h/f, sem er sérstakur skattgreiðandi. Tilgangur félagsins er að annast sölu á fyllingarefnum. Fyrstu árin starfaði félagið þannig, að félagarnir fluttu efnið utan afgreiðslutíma Vörubílastöðvarinnar, þ. e. á kvöldin og um helgar. Þegar verkefni jukust, fóru þeir einnig að aka á afgreiðslutíma og sinna því ekki þjónustupörfum stöðvarinnar.

Nú síðustu vikurnar þykir stórn V.B.K. hafa keyrt um þverbak, hvað snertir meint brot á lögum og reglum stöðvarinnar. Skulu hér tilfærð nokkur dæmi:

1. Kambur h/f gerði tilboð í sölu og flutning á fyllingarefni fyrir varnarliðið á Keflavíkurflugvelli og fékk hluta af því verki.

2. Kambur h/f gerði tilboð í sölu og flutning á fyllingarefni, undirlagsefni, malbiki og olíumöl fyrir Keflavíkurbæ. Það tilboð var nokkru lægra en tilboð Vörubílastöðvarinnar og þar af leiðandi gerði Keflavíkurbær verksamning við Kamb h/f.

3. Nú fyrir skömmu seldi Kambur h/f Vegagerð ríkisins ofaníburð á Hafnaveg, og óku félagar Kambs h/f efninu.

4. Ennfremur óku félagar Kambs h/f malbiki fyrir Miðfell h/f frá Reykjavík suður á Keflavíkurflugvöll. Þarna var ekki um að ræða efnissölu, heldur aðeins akstur. Þá hefur Kambur h/f stundað ýmiss konar flutninga bæði fyrir einstaklinga og fyrir-tæki.

Stjórn Vörubílstjórafélags Suðurnesja lítur svo á, að Kambur h/f, sem er lögskráð fyrirtæki, eigi engar vörubifreiðir til efnisflutnings.

Hins vegar eiga hluthafar Kambs h/f vörubifreiðir, þær sem notaðar eru til flutnings á efni því, sem fyrirtækið annast um sölu á.

Í þessu sambandi skal bent á reglugerð nr. 15/1975 um hámarksfjölda leigubifreiða til vöruflutninga á félagssvæði Vörubílstjórafélags Suðurnesja, sbr. 2. mgr. 3. grein reglugerðarinnar, þar er skýr greinarmunur á því, hvort ökumaður er eigandi vörunnar, sem flutt er, eða ekki.

Rétt þykir að taka það fram, að 1975 var stofnað annað hliðstætt fyrirtæki innan félaga V.B.K. undir nafninu Bursti h/f. Það fyrirtæki hefur enn sem komið er reynst jákvætt í viðræðum um samvinnu við Vörubílastöðina. Á sama tíma hefur Kambur h/f neitað viðræðum og ekki gefið tæmandi skýringu á þeirri neitun.

Þar sem nú þegar eru hafnar framkvæmdir skv. tölulíðum 1 og 2 hér að framan, er það ósk stjórnar V.B.K., að þér takið erindi þetta til umfjöllunar og úskurðar hið allra fyrsta. . .“

e) Samgönguráðuneytið sendi framangreint bréf til umsagnar Kambs h/f, og er svarbréf Auðuns Guðmundssonar, þáverandi formanns Kambs h/f, svohljóðandi:

„Um 1970 hóf tiltekinn verktaki á Suðurnesjum umfangsmikla jarðefnissölu og vörubifreiðaaakstur í því sambandi. Hann náði fljótlega sterkum ítökum á markaðnum, þannig að verkefni Vörubílstjórafélags Suðurnesja minnkuðu mjög. Þá ákváðu nokkrir félagsmanna að stofna fyrirtæki, sem gæti keppt við þennan aðila og útvegað þannig félagsmönnum vinnu fyrir bifreiðar sínar. Það fyrirtæki var stofnað árið 1973 og hlaut nafnið Kambur h/f. Að því stóðu 6 vörubílstjórar úr félaginu. Í upphafi gat fyrirtækið ekki greitt sama verð fyrir akstur og aðrir aðilar. Stofnendur þess önnuðust þá aksturinn að mestu leyti á eigin bifreiðum. Þetta hefur nú breyst. Nú aka yfirleitt 7 bílstjórar fyrir félagið. Fjórir þeirra eru úr hópi upphaflegra stofnenda, en þrír ekki. Þeir eru allir félagar í Vörubílstjórafélagi Suðurnesja.

Í bréfi formanns Vörubílstjórafélagsins, dags. 21. júní s.l., eru nokkur atriði, sem vert er að segja álit sitt á:

1) Í bréfinu segir, að félagar í Kambi h/f sinni ekki þjónustustörfum vörubílastöðvar Keflavíkur. Þetta er rangt. Allir þeir,

sem vinna við akstur fyrir Kamb h/f, starfa á vörubílastöð Keflavíkur. Þeir eru ávallt reiðubúnir til þjónustu. Þetta á að sjálf-sögðu jafnt við um þá bílstjóra, sem eru hluthafar í Kamb h/f, og hina. Til skýringar má benda á dæmi: Fiskvinnslufyrtæki á Suðurnesjum hafa iðulega gert samninga við ákveðna vörubílstjóra um, að þeir annist eingöngu akstur hjá þeim í ákveðinn tíma, t. d. 2—3 mánuði. Samt er talið, að slíkir bifreiðastjórar sinni þjónustustörfum vörubílastöðvarinnar. Sama á við um allan akstur með vörur til Kaupfélags Suðurnesja. Við hann starfa aðeins tveir bílstjórar, sem eru engu að síður taldir sinna þjónustustörfum vörubílastöðvarinnar. Svipað á við um akstur fyrir einstök sveitarfélög.

2) Í bréfinu telur stjórn vörubílstjórafélags Suðurnesja það brot á lögum og reglum vörubílastöðvarinnar, að Kambur h/f skuli gera tilboð í ýmis verk og fá þau. Þessi verk eru talin upp í bréfinu í tl. 1—4. Augljóst er, að vörubílstjórafélagið varðar ekkert um, hvort hlutafélagið Kambur gerir tilboð í einhver verk eða ekki. Félagið gæti aðeins gert athugasemd við það, að Kambur h/f tæki að sér leiguakstur með vörubifreiðum á félagssvæðinu Kambur h/f hefur að mestu notið starfa 7 bílstjóra á stöðinni. Fyrirtækið telur heimilt að óska eftir tilteknum bílstjórum til starfa. Eins og framangreind dæmi sýna, hefur fyrir löngu komist hefð á, að slíkt sé heimilt.

3) Í bréfinu er gerð athugasemd við, að hluthafar Kambs h/f eigi vörubifreiðar þær, sem notaðar eru til flutningsins á efni því, sem félagið selur. Til skýringar er bent á 2. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 15/1975. Það er erfitt að sjá, hvað átt er við með þessari athugasemd. Þó telst rétt að benda aftur á það, sem áður er nefnt: Kambur h/f er sjálfstætt hlutafélag, sem annast sölu alls konar jarðefnis. Fyrir Kamb h/f vinna eingöngu bílstjórar af vörubílastöð Keflavíkur. Af þeim 7 bílstjórum, sem annast aksturinn, eru 4 hluthafar í Kambi h/f, en 3 ekki. Með tilvísun til dæma nefndra í tl. 1) telur félagið heimilt að hafa að mestu sömu bílstjórana í vinnu, hvort sem þeir eru hluthafar eða ekki.

4) Í niðurlagi umrædds bréfs segir, að árið 1975 hafi verið stofnað annað hliðstætt fyrirtæki innan V.B.K., Bursti h/f. Í bréfinu segir orðrétt: „Það fyrirtæki hefur enn sem komið er reynst jákvætt í viðræðum um samvinnu við Vörubílastöðina. Á sama tíma hefur Kambur h/f neitað viðræðum og ekki gefið tæmandi skýringu á þeirri neitun.“ Þarna kemur kjarni málsins í ljós. Eins og segir í bréfinu, eru Kambur h/f og Bursti h/f hlið-

stæð fyrirtæki, þ. e. hafa svipað markmið og starfshætti. En samt er engin athugasemd gerð við starfsemi Bursta h/f. Það er augljóst vegna þess, að fyrirtækið hefur „reynst jákvætt í viðræðum um samvinnu við vörubílastöðina.“ Það er aðeins farið fram á umfjöllun og úrskurð um starfsemi hins sjálfstæða hlutfélags Kambs, þar sem það hefur (eins og segir í bréfinu) „neitað viðræðum og ekki gefið tæmandi skýringar á þeirri neitun.“

Stjórn Kambs h/f mun að sjálfsögðu hlíta úrskurði ráðuneytisins um, hvort félagið á að vera jákvætt eða neikvætt í viðræðum um samvinnu við vörubílastöðina. Þess er aðeins farið á leit, að ráðuneytið vísi til laga- og reglugerðar- ákvæða þeirra, sem væntanlegur úrskurður styðst við.“

f) Með bréfi, dags. 14. ágúst 1979, óskar stefnandi eftir túlkun samgönguráðuneytisins á reglugerð nr. 15/1975, einkum 2. mgr. 3. gr. Ekki verður séð, að orðið hafi verið við beiðninni, en á vegum Landssambands vörubífreiðastjóra var fengin álitgerð Jóns Þorsteinssonar lögfræðings og send stefnanda hinn 5. september 1979, án þess að ástæða þyki til að rekja efni skjalsins hér.

Sættir hafa verið reyndar í málinu, en án árangurs.

Stefnandi reisir dómkröfur sínar á því, að stefnda hafi verið vikið úr félaginu (stefnanda) með stoð í 18. gr. samþykktu þess, enda hafi hann gerst verulega brotlegur við samþykktirnar og taxta félagsins. Eftir það hafi honum verið óheimilt að stunda leiguakstur á vörubífreið samkvæmt 3. gr. reglugerðar nr. 15/1975, sbr. 5. gr. laga nr. 36/1970.

Samkvæmt nefndum lögum og reglugerð sé félögum í Vörubílstjórastjórnarfélagi Suðurnesja veittur einkaréttur til að stunda leiguakstur til vöruflutninga og samkvæmt 45. gr. laga nr. 85/1936 eigi stefnandi lögvarða aðild að máli þessu.

Af hálfu stefnanda eru þær dómkröfur gerðar, að lögbanni því, sem á lagt var gegn leiguakstri hans, verði hrundið og að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda. Jafnframt er krafist málskostnaðar að skaðlausu. Í þinghaldi hinn 12. desember 1979 var enn fremur af hans hálfu lögð fram gagnstefna, þar sem þess var krafist, að brottvikning hans úr Vörubílstjórastjórnarfélagi Suðurnesja hinn 13. september 1979 verði dæmd ógild og ólög-mæt og að viðurkenndur verði með dómi réttur hans til setu í félaginu ásamt öllum réttindum og skyldum. Einnig að viðurkenndur verði réttur hans til að stunda leiguakstur vörubífreiða í Keflavíkurkaupstaði, Njarðvíkurkaupstaði, Vatnsleysustrandarhreppi, Gerðahreppi, Miðneshreppi og Hafnahreppi. Þá krefst

hann málskostnaðar að skauðlausu. Kröfur hans, þ. e. sem aðalstefnda og gagnstefnanda, eru reistar á því, að brottvikning hans úr Vörubílstjórafélagi Suðurnesja (aðalstefnanda) hafi verið ólögmat, með eftirtöldum rökum:

1. Brottvikningin sé algerlega órökstudd í samþykkt félagsfundar, en í samþykkt trúnaðarmannaráðs sé einungis almenn tilvitnun án raka: „Brot á lögum, starfsreglum og töxtum félagsins.“
2. Honum hafi ekki verið gefinn kostur á að tjá sig um málið, áður en það var borið undir félagsfund, eða á nokkurn hátt kynnt, að til stæði að vísa honum úr félaginu. Hafi honum þó verið það mikilvægt vegna þess, að starfsréttindi hans voru í húfi.
3. Fundarsamþykktin hafi verið ólögmat vegna þess, að ólöglega hafi verið að henni og fundinum í heild staðið. Samþykkt um brottvikningu hafi fyrst verið gerð á trúnaðarmannaráðsfundi, en samkvæmt 5. gr. laga félagsins sé hlutverk þess að taka ákvarðanir um, hvenær hefja skuli vinnustöðvanir og hvenær þeim skuli aflétt. Heimilt sé þó að fjalla um önnur félagsleg vandamál, þegar ekki séu tök á að ná saman félagsfundi. Félagsfundur hafi samt verið haldinn sama dag og trúnaðarmannafundurinn og því hrein lögleysa og að auki ekki rétt skipaður. Þá séu líkur á því, að boðun félagsfundar hafi ekki verið með sólarhrings fyrirvara, sbr. 26. gr. félagslaga, og síst getið fundarefnis með þeim fyrirvara.
4. Aðalstefnandi hafi ekki heimild til að svipta hann atvinnuréttindum, sbr. 8. gr. laga nr. 36/1970, þar sem hann hafi haft leyfi, þegar nefnd lög tóku gildi og reglugerð nr. 15/1975 var gefin út, og eigi því að halda réttindum sínum óskertum.

Til frekari stuðnings kröfum sínum í aðalsök nefnir aðalstefndi eftirfarandi:

- 1) Sá möguleiki sé fyrir hendi, að réttindi til atvinnu og réttindi til félagssetu séu aðskilin. Hvergi standi í reglugerð nr. 15/1975, að öðrum en félagsmönnum sé óheimilt að stunda leiguakstur á vörubílfreiðum. Takmörkunin sé bundin við stöð félagsins, VBK, og fái hún löggildingu vegna viðurkenningar viðkomandi sveitarstjórna.
- 2) Réttara sé, að samgönguráðuneytið fjalli um mál varðandi atvinnuréttindi á sviði samgöngumála en að stéttarfélag hafi úr-

slitavald, sbr. um ætluð brot á lögum nr. 36/1970 og reglugerð nr. 15/1975.

Gagnstefndi krefst sýknu af öllum kröfum gagnstefnanda í gagnsökinni og að honum verði dæmdur málskostnaður úr hendi gagnstefnanda. Til rökstuðnings kröfunum er tilgreint, að samþykktin um brottvikningu hafi verið gerð á löglegan hátt af löglegum aðiljum, það er að segja af trúnaðarmannaráðsfundi, og síðan staðfest af löglega auglýstum félagsfundi, þar sem gagnstefnandi hefði getað komið að sjónarmiðum sínum. Að öðru leyti er vísað til rökstuðnings í aðalsök.

Af hálfu aðalstefnanda gaf Guðlaugur Tómasson stjórnarformaður aðiljaskýrslu fyrir dóminum. Lögmaður aðalstefnda afhenti dóminum spurningalista. Spurningarnar, sem lagðar voru fyrir Guðlaug, verða tilgreindar hér á eftiri og síðan orðrétt það, sem bókað var um svör hans:

Spurningar:

- „1. a) Hvaða ástæður voru fyrir brottvikningu stefnda úr Vöru-bílstjóraráðsfélaga Suðurnesja?
- b) Getið þér skilgreint nánar, hvers konar brot var um að ræða?
- c) Getið þér fært rök fyrir meintum taxtabrotum stefnda?
2. Hvaða reglur gilda í félaginu um akstur af stöðinni?
3. Hvað veit formaðurinn um samning Landsambands vöru-bifreiðastjóra við VSÍ að því er varðar frjálstan akstur o. fl?
4. Hvenær barst formanninum vitneskja um þennan samning?
5. Hefur fyrrnefndur samningur verið kynntur sérstaklega innan félagsins og hvernig?
6. Hversvegna var ástæða til þess innan félagsins að bera upp slíka tillögu sem Þórir Sigurjónsson gerði á félagsfundi 13. sept. 1979 (fógetaréttarskjal nr. 16)?
7. Hversvegna var þessi tillaga felld?
8. Voru þetta þær reglur, sem stefndi er talinn hafa brotið?
9. Nú hafa einstakir menn innan félagsins ráðið sig í vinnu hjá atvinnurekendum, svo sem Heimi h.f., KSK, Garðskaga h.f. og Sjöstjórnunni h.f., án þess að fara í gegnum stöðina, eru þetta brot á reglum stöðvarinnar? og ef svo er: Hversvegna eru viðkomandi félagsmenn ekki reknir úr félaginu?
10. Hversvegna lætur stjórnin það viðgangast, að nokkrir félagsmenn eigi hlutafélagið Bursta h.f. og starfi fyrir það á af-

greiðslutíma stöðvarinnar, ef samskonar athæfi er ólöglegt hjá stefnda?

11. Hafa einhverjir nýir aðilar verið teknir inn á VBK eftir brottrekstur stefnda o. fl. s.l. haust? Hverjir eru það? Eru þeir eitthvað skyldir eða tengdir stjórnarmönnum?
12. Stjórnin leitaði álits samgönguráðuneytis á túlkun reglugerðar nr. 15/1975 og hvort stefndi hefði gerst brotlegur. Hversvegna var ekki beðið svars ráðuneytisins, áður en stefnda var vikið úr félaginu?
13. Hvenær barst svar frá samgönguráðuneytinu við fyrrgreindu erindi og hvernig?
14. Hversvegna sá formaðurinn ekki ástæðu til að gera athugasemdir við bréf Kambs h.f. til samgönguráðuneytisins, dags. 9. júlí 1979?
15. Í blaðaviðtali í Suðurnesjatiðindum þann 28. sept. 1979 telur formaðurinn höfuðástæðu fyrir brottvikningu vera, að stefndi hafði ekið með Sigurði Gunnarssyni. Var þetta byggt á áliti þeirra, sem voru á fundinum 13. sept. 1979? Hvenær var Sigurður Gunnarsson rekinn úr félaginu og fyrir hvað?
16. Er VBK að bjóða í verk? Hvernig getur það samrýmt hlutverki félagsins og reglum stöðvarinnar?
17. Stóð til, að VBK keypti Sandnám Suðurnesja s.l. vor?
18. Keypti VBK vinnslu á efni, sem selt var til Varnarliðsins?
19. Hvernig er akstri háttað af stöðinni, þegar VBK er að láta keyra skv. verksamningum, sem það hefur gert?
20. Er félagið eignaraðili að Suðurleiðum s.f?
21. Hafa farið fram umræður innan félagsins um kaup á Bursta h.f?
22. Hefur formaður einhverra hagsmuna að gæta sem landeigandi og efnissali til Bursta h.f. eða annarra?
23. Hefur VBK fengið efni í landi Hóps og Járngerðarstaða til endursölu til Varnarliðsins?"

Svör:

- „1. a) Að aðalstefndi hafi ásamt félögum sínum í Kambi h.f. ekið utan stöðvarinnar. Einnig að hann ásamt félögum sínum hafi ekið með Sigurði Gunnarssyni, sem sett hafði verið á afgreiðslubann hjá aðalstefnanda, svo og að hann hafi ásamt greindum félögum sínum undirboðið félagsmenn með því að taka að sér verk fyrir Keflavíkurbæ, malbiks-

flutninga frá Reykjavík til Keflavíkur fyrir 25% lægra verð en gjaldskrá félagsins sagði fyrir um.

b og c) Hann segir, að gjaldið fyrir „tonnkílómetra“ hafi verið slíkt á þeim tíma sem umrætt verk, malbiksflutningar var umsamið, að aðalstefndi og félagar hans hafi verið 25% undir taxta. Í útboðslýsingu hafi reyndar verið rætt um flutninga frá Garðabæ, en í raun hafi þeir orðið frá Reykjavík. Til viðbótar megi nefna, að við samningsgerð hafi verið skammt til næstu gjaldskrárhækkunar og hin nýja gjaldskrá hafi gilt meginhluta þess tíma, sem verkið stóð yfir, en það hafi verið s.l. sumar.

2. Mætti svara með því að vísa til starfsreglna, dskj. nr. 9. Til viðbótar spyr lögmaður aðalstefnda, hvort eftir þeim reglum hafi verið farið í einu og öllu síðastliðði ár, og svarað mætti, að hann hafi aðeins ekið frá stöðinni í um eitt og hálft ár, en þegar hann hafi hafið störf, hafi hann tekið eftir, að reglur og lög félagsins voru ekki virt sem skyldi og þá fyrst og fremst af hálfu þeirra, sem voru jafnframt félagsmenn í verktakafyrirtækjunum Kambi h/f og Bursta h/f. Kveðst hann hafa einsett sér að reyna að stuðla að því, að félagslög og vinnureglur væru virtar. Kveðst hann hafa látið þetta skýrt í ljós, er hann var kosinn formaður í mars 1979. Áður hafi hann verið í sérstakri nefnd innan félagsins til að reyna að stuðla að auknu réttlæti innan félagsins og þá fyrst og fremst að reyna að ná samkomulagi við þessa aðila um, að þeir hættu akstri utan stöðvar.
- 3-4. Hann kveðst hafa haft hugmynd um þennan samning (dskj. nr. 10) haustið 1978, en hinsvegar hafi ekki tekist að fá hann hjá fyrrverandi stjórn, en um síðir hafi hann fundist neðst í skrifborðsskúffu. Varðandi 2. mgr. 5. gr. samningsins tekur hann fram, að sú regla hafi ekki gildi á vinnusvæði aðalstefnanda vegna þess, að þar hafi ekki verið frjáls akstur, áður en samningurinn var gerður og raunar ekki heldur síðar.
5. „Samningurinn hefur á minni tíð a. m. k. aðeins verið kynntur innan stjórnar og trúnaðarmannaráðs, en ekki á almennum félagsfundi.“
6. „Ég ímynda mér, að hann hafi eins og ég viljað stoppa þessa vitleysu.“
7. „Ég vísa til fundarmannanna“.
8. „Varðandi þetta vil ég segja, að bæði Kambsmenn og Burstamenn ástunduðu það að koma á stöðina öðru hvoru, t. d. í

kringum kaffi og kvöldmat, skrá sig á lista og taka tiltæk verkefni, er þar var eitthvað bitastætt, en ekki annars“. Hann bætir við, að á umræddum félagsfundi hafi atkvæðagreiðslur verið leynilegar.

9. „Vissulega eru þetta brot á reglum stöðvarinnar“. Hann kveður þetta hafa minnkað verulega á tíma núverandi stjórnar, en nokkuð muni hafa verið um það, að menn stunduðu slíkan akstur sem mótvægi við Kambs- og Bursta- „grúppurnar“. Auk Kambsmanna sjálfra hafi tiltekinn félagsmaður ekið beint fyrir KSK (Kaupfélag Suðurnesja, Keflavík), en ráðstafanir hafi verið gerðar til að koma í veg fyrir framhald á því.
10. „Eigendur Bursta h/f eru reiðubúnir að leggja sitt félag niður, og er einmitt verið að vinna að því þessa dagana. Einnig hafa þeir tekið bíla af akturslista á stöðinni til að aka með sér, Þeir mættu strax til viðræðna við stjórnina um þessi mál, og er það meira en sagt verður um Kambsmenn“. Hann segir, að þegar áður en hann fór í stjórn hafi verið nokkuð um það, að Burstamenn hafi tekið bifreiðar til aksturs með sér af aksturslista stöðvarinnar.
11. „Já, þeir Gumundur Guðmundsson, Ólafur Haraldsson og Anton Pálsson. Anton er bróðir Guðmundar, stjórnarmanns aðalstefnanda. Mér er ekki kunnugt um skyldleika eða tengdir að öðru leyti“.
- 12-13. Mætti svara, að honum hafi eftir nokkra mánuði verið farið að lengja eftir svari ráðuneytisins. Þá hafi honum borist bréf frá Landssambandi Vörubifreiðastjóra og þar með afrit af bréfi Jóns Þorsteinssonar hrl., sem liggur frammi í málinu. Auk þess hafi hann haft tal af Kristni Gunnarssyni hjá Samgönguráðuneytinu, sem hafi vísað mætta á það, sem segir í umræddu bréfi J. Þ., þ. e. að aðalstefnandi þyrfti að eiga frumkvæði. Hins vegar hafi aldrei komið neitt bréf frá ráðuneytinu.
14. „Ég sá ekki ástæðu til þess. Það hefði ekki orðið til annars en að draga þetta ennþá meira á langinn“.
15. Mætti kveðst ekki geta fullyrt, að Sigurði Gunnarssyni hafi verið vikið úr félaginu, en fyrrverandi stjórn hafi sett á hann afgreiðslubann vegna ógreiddra félags- og afgreiðslugjalda og hafi hann ekki enn greitt skuldina, kr. 266.858.-. Hann kveðst halda, að Sigurður hafi í staðinn gert kröfu um greiðslu úr sjúkrasjóði og muni fyrrverandi stjórn hafa boðið mála-

miðlun, sem Sigurður þáði ekki. Núverandi stjórn hafi einnig reynt að afgreiða þetta mál, en Sigurður hafi sagt, að hann vildi helst ekki greiða neitt.

16. „VBK er ekki að slíku. Hins vegar hefur nokkuð verið um slíkt. Ég hef hvergi séð, að það sé bannað.“
17. „Það gat komið til greina, en þó frekar einhverjir innan Vörubílastöðvarinnar heldur en Vörubílastöðin sjálf“.
18. „Já“.
19. „Beint samkvæmt aksturslista“.
20. „Já“.
21. „Nei, ekki innan vörubílastöðvarinnar sem slíkrar“.
22. „Ég á nálægt 1/100 hluta í landi Járngerðarstaða og Hóps, ef átt er við það“.
23. „Þetta efni, sem við létum vinna fyrir vörubílastöðina, var tekið úr námuréttindum, sem Bursti h/f hefur í landi Járngerðarstaða og Hóps“.

Guðlaugur Tómasson skýrði enn fremur svo frá, að hann hefði setið trúnaðarráðsfundinn 13. september 1979 ásamt öðrum stjórnarmönnum. Ráðið hafi verið fullskipað með níu mönnum, enda hafi varamaður verið boðaður í staðinn, hafi ekki náðst til aðlmanns. Til félagsfundarins sama dag hafi verið boðað á venjulegan hátt, með því að rúmum sólarhring áður hafi verið hengt upp fundarboð í afgreiðslu vörubílfreiðastöðvarinnar og fundar-efni tilgreint þannig, að á dagskrá væru innanfélagsmál.

Aðalstefndi staðfesti undirskrift sína undir lög félagsins og kvaðst kannast við starfsreglurnar, sem væru frá árinu 1972, og væri honum ekki kunnugt um, að þær reglur hefðu verið felldar formlega úr gildi. Hins vegar hefði ekki nema að litlu leyti verið farið eftir þeim frá árinu 1974, því að þá hafi komið til samningur Landssambands vörubílfreiðastjóra við Vinnuveitendasamband Íslands, sem hafi kveðið á um frjálsan akstur, sbr. 2. mgr. 5. gr., og samningurinn verið endurnýjaður 1975 og 1977. Mál þetta sé einmitt sprottið af ágreiningi um það, hvort fara eigi eftir samningsákvæði um frjálsan akstur. Aðspurður, hvort frjáls akstur hafi verið á félagssvæði aðalstefnanda fyrir tilkomu samningsins 1974, sagði hann, að ýmsar undantekningar hefðu verið að koma fram frá því, að farið væri eftir meginreglu starfsreglna varðandi akstur frá stöð. Hann kvað sér ekki vera kunnugt um, að lögum aðalstefnanda hefði verið breytt eða nokkurt ákvæði þeirra fellt niður nema þá fyrir hefð. Aðalstefndi

skýrði svo frá, að hann hefði byrjað að aka vörubifreið frá VBK vorið 1955. Hann kvaðst ekki hafa fengið aðvörun um, að brottvikning væri í aðsigi, og ekki verið boðaður til félagsfundarins, sem fjallaði um málið. Hann kvað Kamb h/f hafa verið stofnað 1973 til verktakastarfsemi til að auka atvinnu vörubifreiðastjóra og allir upphaflegir hluthafar verið vörubifreiðastjórar hjá Vörubifreiðastöð Keflavíkur. Árið 1973 hafi Kambur h/f eingöngu notað vörubifreiðar eftir aksturslista frá vörubifreiðastöðinni, en síðan hafi þeim verið neitað um bifreiðar og við það orðið breyting á starfsháttum Kambs h/f. Hann kvaðst frá 1972 hafa meira og minna ásamt fleiri félagsmönnum aðalstefnanda stundað frjálsan akstur, enda talið hann heimilan. Hann kvaðst hafa á undanförnum árum verið við akstur í sömu verkum og Sigurður Gunnarsson, sem um ræðir í málinu og er hluthafi í Kambi h/f, enda hafi Sigurður aðeins verið settur í afgreiðslubann hjá aðalstefnanda um áramót 1977—1978 að hann taldi, en hann liti svo á, að Sigurður væri enn félagsmaður aðalstefnanda. Hann kvaðst ekki telja, að hann hefði staðið að undirboðum gagnvart aðalstefnanda. T. d. hafi nefnt tilboð Kambs h/f um malbiksflutning ekki falið í sér slíkt undirboð, þar sem um hafi verið að ræða marga tugi ferða, en gjaldskráin, sem aðalstefnandi miði við, kveði á um gjald fyrir einstakar ferðir. Umrætt tilboð hafi verið samþykkt af hálfu Keflavíkurbæjar, en bifreiðastjórnarnir, sem verkið unnu, þ. á m. hann sjálfur, hafi fengið óskerta fjárhæð þá, sem greidd var Kambi h/f. Hann kvaðst í akstri fyrir Kamb h/f eða á hans vegum, t. d. á sl. sumri, hafa tekið ákveðið verð fyrir hverja ferð, meðalverð, án þess að farið væri bókstaflega eftir gjaldskrá aðalstefnanda. Ekki væri þó um undirboð að ræða, heldur viðmiðun til að ná sem líkasti niðurstöðu og gjaldskráin hefði boðið upp á. Aðalstefndi kvaðst hafa ekið árlega frá stöðinni (VBK) fyrir milljónir. Hins vegar væri rétt, að stundum hefði hann ekki komið þangað vikum saman, og sé ýmist, að hann hafi látið stöðina vita eða ekki, þegar hann var að aka utan milligöngu hennar eða þá að hann var í fríum. Hann kvaðst ekki vefengja, að hann skuldi stöðvargjald. Hins vegar geti verið, að hann eigi í staðinn inni fé vegna innheimtu stöðvarinnar. Hann skýrði svo frá, að í þeim tilvikum, þegar Kambur h/f gerði tilboð í verk, fái bifreiðastjórnarnir, sem séu á hans vegum, greitt fyrir aksturinn frá fyrirtækinu. Í öðrum tilvikum, svo sem greinir í dskj. nr. 11, fái bifreiðastjórnarnir greitt beint frá viðkomandi viðskiptamanni án milligöngu Kambs h/f, sem fái hins vegar

greitt fyrir efni og hafi milligöngu um að útvega bifreiðar. Nefnt dómskjal, nr. 11, hefur að geyma myndrit tveggja reikninga til Halldórs nokkurs Ragnarssonar. Annars vegar er reikningur, kvittaður af aðalstefnda, fyrir akstur sex bifreiða, þ. á m. aðalstefnda, á efni í grunn á kr. 1.460 fyrir hvern rúmmetra. Hins vegar er reikningur Kambs h/f fyrir vélavinnu og endurgjald sama efnismagns og akstursreikningurinn hljóðaði um.

Fyrir dóminum hafa borið vætti Erlendur Helgi Jónsson, fyrrverandi vörubifreiðarstjóri, og vörubifreiðastjórnarnir Walter Leslei, Ingimar Guðnason og Sigurður Gunnarsson. Verður greint frá þeim í aðalatriðum.

Erlendur Helgi Jónsson kvaðst hafa stundað vörubifreiðaaakstur frá Vörubílastöð Keflavíkur frá árinu 1954 til síðustu áramóta og verið í stjórn aðalstefnanda um árabíl, þar á meðal formaður frá 1972 til 1978. Hann kvaðst hafa verið á félagsfundinum 13. september 1979. Félagsfundir hafi verið boðaðir með sólarhrings fyrirvara og með því að auglýsing var fest upp á stöðinni. Hann kvaðst ekki hafa séð auglýsinguna varðandi nefndan fund, enda ekki verið á stöðinni um þær mundir og ekki frétt neitt fyrirfram, um hvað ætti að fjalla á fundinum. Hann greindi frá því, að fram á árið 1973 hefði allur akstur verið eftir aksturslista frá stöðinni að undanskildum akstri fyrir báta. Farið hafi að losna um þetta seinni hluta árs 1973 og á árinu 1974 upp úr stofnun Kambs h/f. Bursti h/f hafi riðið á vaðið í þessu efni, en margir aðrir hafi átt hlut að máli varðandi akstur utan aksturslista stöðvarinnar, þar á meðal níu af tuttugu bifreiðastjórum á síðasta ári. Allan tímann hafi verið í gildi félagslög, sem bönnuðu frjálsan akstur, en hins vegar hafi skort viðhlítandi refsíákvæði. Í formannstíð hans hafi aldrei borið á góma að reka menn úr félaginu fyrir nefndar sakir. Varðandi eigin akstur hafi hann tekið reglurnar mjög hátíðlega. Þar sem frjáls akstur hafi í raun gilt hjá sumum bifreiðastjórunum, án þess að þeir vildu, að frjáls akstur yrði lögfestur fyrir alla, þ. e. að félagslögunum yrði breytt á þá lund, hafi hann hótað því að taka sjálfur upp frjálsan akstur, er hann lét af formennsku. Hann skýrði svo frá, að á árinu 1974 hefði Einar Ögmundsson, formaður Landssambands vörubifreiðastjóra, haft milligöngu um það að ráða fjóra vörubifreiðastjóra úr Keflavík, félagsmenn aðalstefnanda, til vinnu við lagningu Gjábakkavegar án þess að hafa samband við vörubílastöðina. Kvaðst hann að sjálfsögðu hafa mótmælt þessari aðferð.

Walter Leslei kvaðst hafa stundað vörubifreiðaaakstur frá Vöru-

bílastöð Keflavíkur frá árinu 1973. Hann kvað akstri hafa verið háttað þannig, að verið hafi sitt á hvað frjáls akstur eða bundinn frá stöð. Þegar nóg hafi verið að gera, hafi aksturinn virst vera algerlega frjáls. Hann kvaðst hafa séð starfsreglur og samþykktir félagsins, en það skipti ekki máli, enda hafi hann ekki merkt undanfarin ár, að eftir þeim væri farið.

Ingimar Guðnason kvaðst hafa verið stjórnarmaður í Vörubílstjórafélagi Suðurnesja frá mars 1979 til apríl 1980, en minnst ekki, að á stjórnarfundum hefði verið rætt um að reka aðalstefnda eða félaga hans í Kambi h/f, þá Auðun Guðmundsson og Sverri Elentínusson. Hins vegar hafi verið rætt um akstur þeirra svo og „Burstamanna“ í þeim dúr, að efniskeysra þessara manna utan stöðvar eða utan aksturslista væri vandamál. Hann kvaðst hafa veikt kl. um 10 hinn 12. september 1979 og verið ekið þegar á sjúkrahús. Hann kvaðst ekki hafa vitað, að daginn eftir ætti að halda fund stjórnar og trúnaðarmannaráðs og síðan félagsfund. Hann nefndi dæmi um sjálfan sig og ýmsa aðra félagsmenn aðalstefnanda varðandi akstur án milligöngu vörubílastöðvarinnar. Enda þótt ekki færi á milli mála, að lög og starfsreglur félagsins mæltu fyrir um bundinn akstur, en ekki frjálsan, kvaðst hann telja reglurnar hálfmarklausar, þegar meiri hluti félagsmanna færi ekki eftir þeim.

Sigurður Gunnarsson kvaðst hafa hafið akstur frá VBK vorið 1965 og taldi sig vera ennþá félagsmann, þótt hann æki ekki frá stöðinni, enda hafi verið sett á hann afgreiðslubann í febrúar 1978. Honum hefði ekki verið vísað skriflega úr félaginu. Hann kvaðst telja tvímælalaust, að frjáls akstur hefði viðgengist undanfarin ár meðal vörubílfreiðastjóra VBK. Bífreiðastjórnarnir hafi með fáum undantekningum tekið þeirri vinnu, sem þeim hefði boðist, og ekið fyrir hin ýmsu fyrirtæki án milligöngu stöðvarinnar. Hann kvaðst hafa verið formaður aðalstefnanda 1968—1970. Í þeirri stjórnartíð hafi verið farið að losna nokkuð um akstur, þó að hann hafi að miklu leyti verið bundinn. Sjálfur hafi hann alltaf verið hlynntur frjálsum akstri. Hann greindi frá því, að hann væri hluthafi í Kambi h/f, og kvaðst hafa á tímabilinu frá 1. janúar 1978 til miðs september 1979 ekið með aðalstefnda, Auðuni Guðmundssyni og Sverri Elentínussyni á vegum Kambs h/f og í verkum fyrir milligöngu þess fyrirtækis.

Í máli þessu hafa verið lögð fram endurrit aðiljaskýrslna Auðuns Guðmundssonar og Sverris Elentínussonar í málum þeirra, sem fyrr getur, enda dómkröfur, málavextir og málsástæður sem

næst samhljóða í öllum málunum. Í framburðum þeirra kemur fram, að þeir töldu, að á félagssvæði aðalstefnanda hefði verið frjáls akstur meira og minna, allavega frá 1974, enda í samræmi við samning milli Landssambands vörubifreiðastjóra og Vinnuveitendasambands Íslands. Fram kom, að andstæð ákvæði starfsreglna félagsins skiptu ekki máli, enda ekki virtar, og hefði á það skort, að þær væru samræmdar nefndum samningi. Þeir báru báðir, að þeir hefðu ekki verið boðaðir á þann fund, sem samþykkti að vísa þeim úr Vörubílstjórafélagi Suðurnesja, og ekki vitað, að á döfinni væri að grípa til slíkra aðgerða.

Í 5. gr. laga aðalstefnanda segir, að kjósa skuli trúnaðarmannaráð, um leið og stjórnarkosning fari fram. Í því eigi sæti stjórn félagsins og fjórir fullgildir félagsmenn. Þá skuli einnig kjósa fjóra varamenn í trúnaðarmannaráð. Formaður kveðji til funda með þeim hætti, sem hann telji heppilegastan, og sé trúnaðarmannaráðsfundur lögmætur, er meiri hluti trúnaðarráðsmanna sé mættur. Á trúnaðarmannaráðsfundi þeim, sem samþykkti, að hluthöfum Kambs h/f yrði vikið úr félaginu, voru níu fundarmenn, og hafa ekki verið færðar sönnur á, að það hafi verið ranglega skipað.

Í 18. gr. laga aðalstefnanda segir:

„Hverjum þeim félagsmanni, sem gerist brotlegur við lög, samþykktir eða taxta félagsins, eða neitar að uppfylla samninga, sem það hefur gert, getur trúnaðarmannaráð vikið úr félaginu og er félagsmönnum eftir það óheimilt að vinna með honum.

.....

Skjóta má slíkum úrskurði til næsta félagsfundar en úrskurður trúnaðarráðs gildir þar til félagsfundur hefur ákveðið annað.“

Samkvæmt þessu virðist samþykkt trúnaðarráðs eins um brottvikninguna hafa getað nægt, en að auki var hún staðfest á félagsfundi, sem ekki hefur verið sýnt fram á, að hafi verið ólögmætur, en samkvæmt 26. gr. félagslaganna er almennur fundur lögmætur, sé hann boðaður með eins sólarhrings fyrirvara með uppfestum auglýsingum á stöð félagsins.

Ekki verður talið vafa undirorpið, að fundarmönnum á greindum fundum var ljóst, að brottvikningin tók m. a. til aðalstefnda, og sjálfum var honum tilkynnt um hana með bréfi stjórnarformanns aðalstefnanda, dags. 17. september 1979.

Í málinu þykja ekki hafa verið leiddar nægilegar sönnur að brotum aðalstefnda á töxtum aðalstefnanda.

Fram hefur komið, að aðalstefndi skuldaði stöðvargjöld, er

brottvikningin var samþykkt, en samkvæmt bréfi VBK, dskj. nr. 14, nam skuldin kr. 33.728 fyrir tímabilið 1. júlí til 1. september 1979. Samkvæmt 22. gr. félagslaganna varðar það félagsmann missi vinnuréttinda fyrir bifreið sína, skuldi hann afgreiðslugjald til stöðvarinnar tvo mánuði eða meira, þar til skuldin er greidd, en gjaldið skal greiða mánaðarlega.

Lagabrot þetta hefði eitt sér ekki verið næg ástæða til sviptingar félagsréttinda.

Af því, sem rakið hefur verið hér að framan, og af aðdraganda málsins, sbr. tilgreind bréfaskipti, verður ljóst, að ágreiningsefnið hefur verið — frjáls akstur eða bundinn samkvæmt aksturslista frá vörubílastöðinni — og ásökunarefnið fyrst og fremst það, að aðalstefndi stundi án milligöngu aðalstefnanda leiguakstur, einkum á vegum Kambs h/f, sem átti ekki vörubifreiðar, en kom fram sem samkeppnisaðili aðalstefnanda og félagsmanna hans.

Í 2. gr. starfsreglna aðalstefnanda segir: „Engum bifreiðastjóra er heimilt að hefja vinnu að morgni eða um matartíma fyrr en stöðin er opnuð, nema honum hafi verið úthlutað vinnu af stöðvarstjóra kvöldið áður, nema um fiskibáta sé að ræða, þó að matartíma undanskildum.“ Í 3. gr. er ákvæði þess efnis, að stöðvarstjóri úthluti öllum vinnubeiðnum í þeirri röð, er bifreiðastjórnarnir hafa látið skrá sig til vinnu. Í 4. gr. starfsreglnanna segir: „Engum bifreiðastjóra er heimilt að taka sér vinnu nema sem úthlutað er frá stöðinni á þeim tíma sem hún er opin.“

Gegn þessum ákvæðum hafði aðalstefndi ítrekað brotið. Gildi þeirra haggast ekki af ákvæði 5. gr. samnings frá 28. febrúar 1974 milli Landssambands vörubifreiðastjóra og Vinnuveitendasambands Íslands — þess efnis, að vinnuveitendur hafi frjálst val um það, hvaða félagsmenn viðkomandi vörubílstjórafélags þeir taki til vinnu, þar sem sú regla hafi gilt — þegar af þeirri ástæðu, að ekki hefur verið sannað, að sú regla hafi gilt á félagssvæði aðalstefnanda. Það hefur ekki heldur áhrif að þessu leyti, að hluti félagsmanna fór ekki eftir reglunum um nokkurt árabíl.

Með vísan til aðdragandans og hvernig brotunum var háttað verður ekki fallist á, að brottvikningin hafi verið ólögmat vegna þess, að hún sé órökstudd í samþykkt félagsfundar, og aðalstefnda hafi ekki verið gefinn kostur að tjá sig um málið.

Samkvæmt framanrituðu þykir brottvikning aðalstefnda úr Vörubílstjórafélagi Suðurnesja, aðalstefnanda, hafa verið lögmat.

Með reglugerð nr. 15/1975 ákvað samgönguráðherra með heimild í 6. gr. laga nr. 36/1970 um leigubifreiðar takmörkun á fjölda leigubifreiða til vöruflutninga á félagssvæði Vörubílstjórafélags Suðurnesja, sem samkvæmt 1. gr. reglug. nær yfir Keflavíkurkaupstað, Njarðvíkurhrepp, Vatnsleysustrandarhrepp, Gerðahrepp, Miðneshrepp og Hafnahrepp. Samkvæmt 2. mgr. 2. gr. reglug. telst það leiguakstur, 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.

Í 8. gr. laga nr. 36/1970 er sá fyrirvari gerður, að þegar heimild til takmörkunar á fjölda leigubifreiða verði veitt, sé óheimilt að skerða atvinnuréttindi þeirra manna, sem á lögmætan hátt stunda leigubifreiðaakstur og eru fullgildir félagar í hlutaðeigandi stéttarfélagi, þá er takmörkunin hefst. Óumdeilt er, að aðstæður þær, sem nú var lýst, áttu við um aðalstefnda, er takmörkunin hófst, og girti ákvæðið fyrir, að hann eða aðrir, sem eins var ástatt um, yrðu sviptir atvinnuréttindum vegna setningar reglugerðarinnar. Ákvæðið verður hins vegar ekki skilið þannig, að það girði fyrir, að atvinnuréttindin verði skert af öðrum ástæðum, heldur verður þvert á móti ályktað af orðum þess, að forsenda óskertra atvinnuréttinda leigubifreiðastjóranna sé almennt sú, að þeir stundi á lögmætan hátt leigubifreiðaakstur og séu fullgildir félagar í hlutaðeigandi stéttarfélagi.

Í 5. gr. laga nr. 36/1970 er ákvæði þess efnis, að bæjarstjórn/sýslunefnd sé heimilt að ákveða, að allar leigubifreiðar til vöruflutninga í kaupstaðnum/sýslunni skuli hafa afgreiðslu á bifreiðastöð, sem fengið hefur viðurkenningu bæjarstjórnar/sýslunefndar. Í 3. gr. reglugerðar nr. 15/1975 segir svo: „Vörubifreiðastöð sú, sem Vörubílstjórafélag Suðurnesja rekur í Keflavík, hefur hlotið viðurkenningu bæjarstjórnar Keflavíkur og sýslunefndar Gullbringusýslu. Er því öllum óheimilt að stunda leiguakstur á vörubifreiðum á félagssvæði Vörubílstjórafélags Suðurnesja utan þeirrar stöðvar.“ Samkvæmt þessum ákvæðum eru aðalstefnanda fengin veigamikil réttindi jafnframt skyldum, og verður ekki, sbr. 45. gr. laga nr. 85/1936, fallist á, að hann sé ekki réttur aðili málsins.

Niðurstaða máls þessa verður sú samkvæmt 3. gr. reglugerðar nr. 15/1975, sbr. 5. gr. laga nr. 36/1970, svo og því, er áður greinir um lögmæti brottvikningar aðalstefnda úr Vörubílstjórafélagi Suðurnesja, að staðfesta ber lögbann það, sem hinn 8.

nóvember 1979 var lagt gegn leiguakstri aðalstefnda til vöruflutninga á félagssvæði Vörubíltjórafélags Suðurnesja, þ. e. í Keflavíkurkaupstað, Njarðvíkurkaupstað, Vatnsleysustrandahreppi, Gerðahreppi, Miðneshreppi og Hafnahreppi. Ber því einnig að sýkna gagnstefnda af kröfum gagnstefnanda.

Rétt þykir, að hvor aðili beri kostnað sinn af málinu.

Sigurður Hallur Stefánsson héraðsdómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Framangreint lögban er staðfest.

Gagnstefndi, Vörubíltjórafélag Suðurnesja, skal vera sýkna af kröfum gagnstefnanda, Einar S. Svavarssonar.

Málskostnaður felur niður í aðalsök og gagnsök.

Mánudaginn 13. desember 1982.

Nr. 158/1982. **Ákærvaldið**

(Bragi Steinarsson vararíkissaksóknari)

gegn

Guðmundi Einarssyni

(Páll A. Pálsson hrl.).

Ávana- og fíkniefni. Brot gegn lögum nr. 65/1974.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstarétardómararnir Þór Vilhjálmsson, Ármann Snævarr og Halldór Þorbjörnsson.

Máli þessu var skotið til Hæstaréttar að ósk ákærða með stefnu 2. júlí sl. Ágrip dómsgerða barst Hæstarétti 12. október. Af hálfu ákærvalds er krafist staðfestingar héraðsdóms að því er stakfellingu varðar, en þyngingar refsingar. Verjandi krefst þess aðallega, að ákærða verið ekki gerð refsing í máli þessu, svo og þess, að 3. ákærulið verði vísað frá dómi.

Staðfesta ber sakarmat héraðsdómara, en ekki eru fram komin rök, sem leiða til þess, að 3. lið ákæru verði vísað