

Fimmtudaginn 19. nóvember 1992.

Nr. 274/1992. **Ákærvaldið**

(Hallvarður Einvarðsson ríkissaksóknari)
gegn

Gísla Grétari Kjartanssyni

(Magnús Norðdahl hdl.).

Sendibifreiðar. Félög. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Guðrún Erlendsdóttir, Garðar Gíslason og Hjörtur Torfason og Guðmundur Jónsson og Guðmundur Skaftason, fyrrverandi hæstaréttardómarar.

Ríkissaksóknari skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 12. júní 1992. Af hálfu ákærvaldsins er krafist sakfellingar samkvæmt ákæru og að ákærði verði dæmdur til refsingar.

I.

Málsatvikum er lýst í hinum áfrýjaða dómi.

Sakarefni máls þessa lýtur eingöngu að því að koma fram refsingu á hendur ákærða fyrir brot á ákvæðum 5. gr. laga nr. 77/1989 um leigubifreiðar um skylduaðild að stéttarfélagi. Ekki hefur komið fram við flutning málsins, að uppi séu kröfur á hendur ákærða um sviptingu atvinnuleyfis.

Svo sem rakið er í hinum áfrýjaða dómi, var það ekki fyrr en með setningu reglugerðar nr. 121/1990, að takmörkun var sett á varðandi akstur sendibifreiða. Áður en takmörkunin tók gildi, var ekki fyrir hendi lögmaelt skylduaðild sendibifreiðastjóra að stéttarfélagi. Ákærði var þá félagsmaður í félaginu Afli, en ekki Trausta.

II.

Hvorki lög nr. 77/1989 né reglugerð nr. 121/1990 kveða á um skylduaðild að Trausta, félagi sendibifreiðastjóra. Ber því þegar af þessari ástæðu að staðfesta hinn áfrýjaða dóm.

Áfrýjunarkostnaður málsins greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Magnúsar M. Norðdahl héraðsdómslögmanns, 60.000 krónur.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjunarkostnaður sakarinnar greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða fyrir Hæstarétti, Magnúsar M. Norðdahl héraðsdómslögmanns, 60.000 krónur.

S é r a t k v æ ð i

Guðmundar Skaftasonar, fyrrverandi hæstaréttardómara.

Ég er samþykkur I. kafla atkvæðis meiri hluta dómara.

Í reglugerð nr. 121/1990 segir ekki beinlínis, að félagið Trausti sé stéttarfélag sendibifreiðastjóra í Reykjavík, Kópavogi, Garðabæ, Seltjarnarnesi og Mosfellsbæ, heldur er hámarkstala sendibifreiða aðeins ákveðin fyrir félagssvæði þess félags í einu lagi.

Í 1. og 2. mgr. 5. gr. laga 77/1989 segir svo:

„Á félagssvæði, þar sem takmörkun er í gildi, skulu bifreiðastjórar í sömu grein vera í sama stéttarfélagi.

Á þeim félagssvæðum stéttarféлага vörubifreiðastjóra og sendibifreiðastjóra, þar sem takmörkun er í gildi, er öllum utanfélagsmönnum bannað að taka að sér eða stunda leiguakstur á vörum.“

Í athugasemdum við frumvarpsgrein þessa að lögunum er tilgangi hennar lýst þannig:

„Með 1. mgr. er því slegið föstu, að allir bifreiðastjórar, sem njóta takmörkunar, skuli vera í sama stéttarfélagi á sínu svæði. ... Þetta kemur annars vegar í veg fyrir, að sama stéttin klofni í tvö eða fleiri stéttarfélög á sama svæði, og hins vegar, að einstakir bifreiðastjórar, sem takmörkunar njóta, geti staðið utan félags. Stéttarfélag á frumkvæði að því, að takmörkun verði komið á, atbeina þess þarf til að framkvæma hana, og félagið hefur á hendi nauðsynlegt fyrirvar fyrir stéttina gagnvart hinu opinbera. Því er óhjákvæmilegt að skylda alla bifreiðastjóra, sem njóta þessa skipulags, til að vera félagsmenn í einu og sama stéttarfélagi á viðkomandi svæði, enda er hagsmunum þeirra sjálfra best borgið með þessum hætti. ...

Í 2. mgr. og 3. mgr. er það nýmæli til verndar á rétti þeirra, er takmörkunar njóta, hvort heldur er með atvinnuleyfi eða án þess,

að öllum öðrum er bannað að taka að sér eða stunda leiguakstur á viðkomandi sviði.“

Kemur þá til athugunar, hvort félagið Afl eða Trausti sé stéttarfélag sendibílstjóra í skilningi laganna eða hvort þau teljist það bæði. Í 3. gr. félagssamþykktar Trausta segir m.a.:

„Allir þeir sjálfseignarbifreiðastjórar, sem aka sendibifreiðum eða koma til með að fá atvinnuleyfi til aksturs sendibifreiða, skulu vera meðlimir félagsins. Nýir félagar taka á sig fullar skyldur við félagið við inngöngu í það, þeir félagsmenn, sem stunda akstur sendibifreiða sem aðalvinnu, teljast aðalmeðlimir, en þeir, sem hafa akstur sendibifreiða sem aukastarf, aukameðlimir. ... Aukafélagar hafa atvinnuréttindi samkvæmt reglugerð um takmörkun sendibifreiða í Reykjavík og ráðstöfun atvinnuleyfa. Þeir hafa málfrelsi og tillögurétt á félagsfundum, en ekki kjörgengi.“

Í 3. gr. samþykktar Afls segir svo m.a.:

„Allir sendibílstjórar á viðurkenndum sendibílastöðvum, sem vilja vinna að hagsmunum félagsins og sendibílastéttarinnar, hafa rétt á inngöngu í félagið. ... Þeir félagsmenn teljast aukameðlimir, sem einnig eru félagsbundnir í öðrum hagsmunafélögum sendibílstjóra. Þeir hafa tillögurétt og málfrelsi á fundum, en hvorki atkvæðisrétt né kjörgengi.“

Um tilgang félagsins segir í 2. gr. samþykktanna:

„Tilgangur félagsins er að vinna að hagsmunum félagsmanna sinna með því að berjast gegn takmörkun á fjölda sendibílstjóra. Einnig mun Afl berjast gegn hvers konar frelsisskerðingu í sambandi við skattalög og reglugerðir, sem vinna gegn hagsmunum stéttarinnar.“

Hvernig svo sem skýrgreina ber „stéttarfélag“ bifreiðastjóra eftir lögum nr. 77/1989, er ljóst, að eftir 5. gr. laganna hlýtur að vera um að ræða félag, sem almennt er opið inngöngu bifreiðastjórum í viðkomandi grein sem fullgildum félögum. Á þetta virðist ekki skorta í félagsreglum Trausta. Hins vegar þykir skerðing félagsréttinda samkvæmt samþykktum Afls, ef menn eru félagsbundnir í öðrum hagsmunafélögum sendibílstjóra, vera því til hindrunar, að félagið geti talist „stéttarfélag“ í skilningi laganna. Þannig virðast félagsmenn Trausta ekki eiga þess kost að fá full félagsréttindi í Afli við inngöngu í það félag. Ekki er ráð fyrir því gert í lögum

77/1989, að tvö eða fleiri stéttarfélög geti, að því er málefni þeirra laga snertir, verið á einu svæði, er takmörkun tekur til. Þá hefur ráðherra ekki neytt heimildar samkvæmt 2. mgr. 14. gr. laga nr. 77/1989 um undanþágu frá 1. mgr. 5. gr. sömu laga.

Lögmæti takmörkunarinnar sem slíkrar hefur ekki verið vefengt í málinu að öðru leyti en því, að talið er, að hún brjóti gegn 73. og 69. gr. stjórnarskrárinnar. Í hæstaréttardómi, Hrd. 1988, bls. 1534, er talið, að af 73. gr. stjórnarskrárinnar um félagafrelsi verði ekki dregin sú ályktun, „að óheimilt sé að gera félagsaðild að skilyrði atvinnuleyfis“. Ákvæði 5. gr. laga 77/1987 er skýrt fram sett og stutt á málefnislegum grundvelli, eins og að framan er rakið. Ekki verður talið, að lögmælt aðild að almennu stéttarfélagi sé það íþyngjandi kvöð, að ákvæði stjórnarskrár séu henni til fyrirstöðu. Að því er tekur til 69. gr. stjórnarskrárinnar um atvinnufrelsi eru ekki uppi kröfur á hendur ákærða um sviptingu atvinnuréttinda, heldur beinist saksóknin að því að framfylgja 5. gr. laganna um skylduadild að stéttarfélagi með refsíurræðum. Enda hlýtur það að vera forsenda ákærvalds og kæranda til að koma refsíkröfunni fram, að ákærði hafi við gildistöku reglugerðar nr. 121/1990 starfað samkvæmt gildu atvinnuleyfi, sbr. 6. gr. laga nr. 77/1989.

Samkvæmt framanrituðu er niðurstaðan sú, að ákærði hafi rétt og skyldu til að vera félagsmaður í Trausta, félagi sendibifreiðastjóra. Hann hefur neitað að ganga í félagið og með því fellt á sig refsíabyrgð samkvæmt 5. gr., sbr. 13. gr. laga nr. 77/1989. Refsing telst hæfilega ákveðin 30.000 króna sekt til ríkissjóðs, er afplánist með 10 daga varðhaldi, verði hún ekki greidd innan 4 vikna. Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar í héraði og fyrir Hæstarétti, þar með talin málsvarnarlaun til verjanda síns, Magnúsar M Nordahl, 100.000 krónur, og í saksóknarlaun til ríkissjóðs 100.000 krónur.

S é r a t k v æ ð i

Hjartar Torfasonar hæstaréttardómara.

Lög nr. 77/1989 um leigubifreiðar eru heimildarlög um takmörkun atvinnufrelsis á sviði flutninga með fólksbifreiðum, vöru-bifreiðum og sendibifreiðum, sem í því er fólgin annars vegar að binda rekstur leigubifreiða í kaupstöðum við tiltekna afgreiðslu-

stöðvar, er njóti viðurkenningar bæjarstjórnar, og hins vegar að takmarka fjölda bifreiða og bifreiðastjóra við leiguakstur á tilteknum starfssvæðum. Um báðar heimildirnar er á því byggt, að til séu félög leigubifreiðastjóra, er bær séu um að gæta hagsmuna þeirra, þar sem bifreiðastöð verður ekki viðurkennd nema að fengnum tillögum frá slíku félagi, og takmörkun á fjölda leigubifreiða á jafnan að vera bundin við starfssvæði slíks félags og verður ekki gerð nema að beiðni þess, auk þess sem meðmæli þarf til frá hlutaðeigandi sveitarstjórnnum. Löggjöf þessi á sér samfellda þróunarsögu frá árinu 1953, eins og rakið hefur verið í fyrri dómum þessa réttar, þar sem oft hefur á hana reynt. Hún hefur frá öndverðu haft það að markmiði, að treysta starfsgrundvöll sjálfseignar-bifreiðastjóra á kostnað hins, að leiguakstur verði stundaður frá stöðvum í eigu fyrirtækja, þar sem bifreiðastjórar séu launþegar, og jafnframt átt að stuðla að greiðri og öruggri þjónustu. Hefur sú skipan, sem mælt var um í löggjöfinni, verið talin horfa til almenningsheilla í þeirri merkingu, sem við er átt í 69. gr. stjórnarskrárinnar.

Samkvæmt löggjöfinni hefur takmörkun á fjölda leigubifreiða verið þannig hagað á undanförunum árum, að þar sem hún er heimiluð, hefur hún verið ákveðin af samgönguráðuneytinu með reglugerð, sbr. nú rgj. nr. 121/1990, að því er mál þetta varðar. Um framkvæmd hennar gagnvart einstökum bifreiðastjórum hefur sá munur ríkt varðandi fólksbifreiðar annars vegar og vörubifreiðar og sendibifreiðar hins vegar, að réttindi vegna hinna fyrrnefndu eru staðfest með útgáfu sérstakra atvinnuleyfa frá hendi úthlutunarnefndar eða umsjónarnefndar, sem skipuð er með tilstuðlan ráðuneytisins, sbr. nú IV. kafla laga nr. 77/1989. Varðandi vörubifreiðar og sendibifreiðar hefur á hinn bóginn ekki verið byggt á atbeina opinberrar nefndar, heldur hefur framkvæmdin verið falin félögum bifreiðastjóranna sjálfra og farið fram eftir starfsreglum á vegum þeirra. Þessi síðarnefnda tilhögun hefur nú verið lögfest með 2. mgr. 4. gr. laga nr. 77/1989, en var áður talin venjubundin, að því er ráða má af athugasemdum með frumvarpi til laganna.

Með umræddri lagagrein er gefið til kynna, að atvinnuréttindi vöru- og sendibifreiðastjóra á takmörkunartíma verði eftir atvikum háð ákvörðun stéttarfélags í starfsgrein þeirra, sem hlut hafi átt að

takmörkuninni eða aðild að því félagi. Á hinu síðarnefnda er hnykkt með ákvæðum 1. og 2. mgr. 5. gr. laganna, sem á reynir í máli þessu. Mæla þau svo fyrir, að á félagssvæði, þar sem takmörkun er í gildi, skuli bifreiðastjórar í sömu grein vera í sama stéttarfélagi, og sé utanfélagsmönnum bannað að stunda leiguakstur á svæðinu.

Þessi síðastnefndu ákvæði verður að skilja svo, að sendibifreiðastjórar, er neyta vilja atvinnuréttinda á félagssvæði, þar sem takmörkun er sett vegna beiðni frá stéttarfélagi, og njóta þeirrar starfsverndar, sem af henni leiðir, þurfi að eiga aðild að því félagi eða sækja um hana. Má einnig sjá það af samanburði við 6. tl. 1. mgr. 8. gr. laganna, þar sem fólksbifreiðastjórum er gert að vera félagsmenn í hlutaðeigandi stéttarfélagi eða sækja þar um inngöngu, ef þeir vilji öðlast atvinnuleyfi. Var sýnilega talið óþarft að orða hið sama um vöru- og sendibifreiðastjóra vegna þess hlutverks, sem félög þeirra eiga að gegna samkvæmt 4. gr. laganna. Þessum skilningi á 5. gr. var lýst í athugasemdum með frumvarpi til laganna, eins og rakið er í atkvæði Guðmundar Skaftasonar hæstaréttardómara. Var og við hann miðað í umræðu á Alþingi um frumvarpið, og leiddi umræðan til þess, að bætt var í löginn undanþáguaðkvæði í 2. mgr. 14. gr., sem í reynd heimilar ráðuneytinu að viðurkenna fleiri en eitt stéttarfélag bifreiðastjóra á sama takmörkunarsvæði við tilteknar aðstæður.

Mál þetta er til komið vegna takmörkunar á fjölda sendibifreiða í Reykjavík, Kópavogi, Garðabæ, Seltjarnarnesi og Mosfellsbæ, sem á var sett í marsmánuði 1990 með 8. gr. reglugerðar nr. 121/1990 í tilefni af beiðni frá Trausta, félagi sendibifreiðastjóra, en umræddir kaupstaðir eru félagssvæði þess. Mun þetta vera í fyrsta sinn, sem takmörkun er lögð á sendibifreiðar í þessum kaupstöðum, en þar eru starfræktar nokkrar afgreiðslustöðvar. Voru mörkin sett við 540 bifreiðar. Ákærði var þá starfandi við leiguakstur sendibifreiðar sem sjálfseignarbifreiðastjóri og hafði afgreiðslu á stöð Sendibíla hf. í Reykjavík. Sú stöð hefur notið viðurkenningar af hálfu borgarstjórnar Reykjavíkur samkvæmt 1. mgr. 2. gr. laga nr. 77/1989 á grundvelli tillagna frá Trausta. Ákærði taldi sér heimilt að halda áfram starfsemi sinni án þess að gerast félagsmaður í Trausta, meðal annars vegna þess, að hann var félagsmaður í Afli,

félagi sendibílstjóra, sem stofnað var haustið 1989 og hafði yfir 120 félagsmenn. Það félag er hagsmunafélag sendibifreiðastjóra, sem hefur þann megintilgang að vinna gegn takmörkun á fjölda sendibifreiða, eins og lýst er í atkvæði Guðmundar Skaftasonar hæstaréttardómara.

Um stöðu Afls varðandi umrædda takmörkun er það upplýst, að stofnað var til viðræðna milli þess og Trausta með aðild samgönguráðuneytisins, þar sem leitað var leiða til samkomulags um starfsgrundvöll félaganna og félagsmanna þeirra. Vildi Afl meðal annars láta á það reyna, hvort ráðuneytið fengist til að viðurkenna félagið sem annað stéttarfélag á takmörkunarsvæðinu í skjóli undanþágu-ákvæðis 2. mgr. 14. gr. laga nr. 77/1989. Fram kemur í bréfi frá ráðuneytinu til Afls 22. apríl 1990, að ekki hafi þá verið fullreynt um árangur af þessum viðræðum. Sú staða sýnist hafa breyst síðar á sama ári, þar sem ráðuneytið lýsti því yfir 24. desember 1990 í bréfi til lögreglustjórans í Reykjavík með vísan til 5. gr. laganna og umræddrar takmörkunar, að öllum starfandi sendibifreiðastjórum á félagssvæði Trausta bæri skylda til að vera í félaginu. Bréf þetta var ritað í tilefni af kærú frá Trausta. Er ekki upplýst, hvort ráðuneytið hefur beint skriflegum erindum þessa efnis til Afls eða til ákærða í máli þessu.

Sem fyrr segir, var hin umdeilda takmörkun sett í tilefni af beiðni frá Trausta, og ætla verður, að hún njóti tilskilinna meðmæla frá hlutaðeigandi sveitarstjórnnum. Í ákvæði 1. tl. 8. gr. reglugerðar nr. 121/1990, þar sem takmörkunin er sett, felst ótvíræð ákvörðun samgönguráðuneytisins þess efnis, að Trausti sé það stéttarfélag í merkingu laga nr. 77/1989, sem sendibifreiðastjórar á takmörkunarsvæðinu skuli eiga aðild að. Sú ákvörðun á formlega stoð í III. kafla laganna. Jafnframt liggur það fyrir, að ráðuneytið hefur ekki neytt heimildar samkvæmt 2. mgr. 14. gr. til að viðurkenna annað stéttarfélag á svæðinu.

Ákæran í máli þessu er á því byggð, að umrædd ákvörðun sé bindandi fyrir ákærða, og séu atvinnuréttindi hans á gildistíma takmörkunarinnar háð þeim áskilnaði, að hann verði félagsmaður í Trausta, nema breyttar aðstæður komi til. Beinist saksóknin að því að framfylgja ákvörðuninni og ákvæðum laganna með refsíúrræðum, en ekki að sviptingu á atvinnuréttindum ákærða í starfs-

grein sinni. Með hliðsjón af fyrri dómum Hæstaréttar á þessu sviði verður ekki vefengt, að 13. gr. laganna veiti heimild til að neyta slíkra úrræða. Verður þeim og ekki beitt gagnvart ákærða nema á þeim forsendum, að hann eigi enn rétt til að stunda atvinnu sína og gerast aðili að umræddu félagi.

Ákvörðun ráðuneytisins er byggð á málefnalegum forsendum, og er ekki unnt að hafna því eftir fram komnum upplýsingum, að efnisleg stoð hennar í lögnum sé nægileg. Má þá meðal annars líta til þess, að Trausti átti hlut að þeim ákvörðunum um bifreiðastöðvar á takmörkunarsvæðinu, sem í gildi eru samkvæmt II. kafla laganna. Verður ákæru í málinu ekki hrundið, nema svo yrði á litið, að sú skipan á starfrækslu leigubifreiða, sem fyrr er lýst, fari í bága við ákvæði 69. gr. eða 73. gr. stjórnarskrárinnar. Í fyrri dómum þessa réttar hefur við það verið miðað, að löggjafanum geti eftir atvikum verið heimilt að binda atvinnuréttindi eins og þau, sem hér um ræðir, við aðild að félagi, og einnig hitt, að heimilt geti verið að fela félagi bifreiðastjóra vald til ákvörðunar um atvinnuréttindi þeirra. Virðast ekki efni til að byggja á öðru viðhorfi í máli þessu, einkum þar sem lög nr. 77/1989 sýnast fela í sér ítrekun á vilja löggjafans í þessum efnunum.

Með vísan til þessa og þeirra sjónarmiða, sem lýst er í atkvæði Guðmundar Skaftasonar hæstaréttardómara, er ég samþykkur niðurstöðu hans, að leiguakstur ákærða eftir gildistöku reglugerðar nr. 121/1990 hafi farið í bága við 5. gr., sbr. 13. gr. laga nr. 77/1989. Um refsingu þessa vegna er á hinn bóginn til þess að líta, að ákærði hafði í upphafi nokkra ástæðu til að ætla, að fyrrgreindar viðræður milli Afls og Trausta gætu leitt til þess, að skylda hans til inngöngu í síðarnefnda félagið yrði ekki virk. Sýnist þetta hafa átt við meginhlutann af því tímabili, sem ákæran tekur til. Með vísan til þessa og til 3. tl. 1. mgr., sbr. 2. mgr. 74. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 tel ég, að refsing á hendur ákærða eigi að falla niður, en gera beri honum að greiða sakarkostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 25. maí 1992.

Ár 1992, mánudaginn 25. maí, er á dómþingi sakadóms Reykjavíkur, sem háð er í Borgartúni 7 af Guðjóni St. Marteinsyni sakadómar, 116

kveðinn upp dómur í sakadómsmálinu nr. 244/1992: Ákærvaldið gegn Gísla Grétari Kjartanssyni, sem tekið var til dóms 21. maí sl.

Málið er höfðað með ákæruskjali ríkissaksóknara, dagsettu 25. júlí 1991, á hendur ákærða, Gísla Grétari Kjartanssyni, Réttarholtsvegi 79, Reykjavík, kt. 060936-3909, „fyrir að hafa frá 30. mars 1990 til 19. mars 1991 tekið að sér og stundað leiguakstur á vörum á félagssvæði Trausta, félags sendibifreiðastjóra, á sendibifreiðinni R-23384 fyrir Sendibíla hf. í Reykjavík án þess að vera félagsmaður í því stéttarfélagi.

Telst þetta varða við 2. mgr. 5. gr., sbr. 13. gr. laga um leigubifreiðar nr. 77, 1989, sbr. 8. gr. reglugerðar um vörubifreiðar og sendibifreiðar, sem notaðar eru til leiguaksturs, og takmarkanir á fjölda þeirra, nr. 121, 1990.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar og til greiðslu alls sakarkostnaðar“.

— — —

Niðurstöður.

Dómurinn telur sannað með framburði ákærða, sem studdur er öðrum gögnum málsins, að ákærði hafi tekið að sér að stunda leiguakstur á vörum, svo sem lýst er í ákæru. Ákærði og verjandi ákærða halda því hins vegar fram, að aksturinn hafi ekki brotið í bága við þau lagaákvæði, er í ákæru greinir.

Ákærði hefur aldrei verið félagsmaður í Trausta, félagi sendibifreiðastjóra. Ákærði gekk í Afl, félag sendibifreiðastjóra, strax við stofnun félagsins í október 1989. Frá þeim tíma og fram til gildistöku reglugerðar nr. 121, 1990, 30. mars 1990 var engin takmörkun í gildi um akstur sendibifreiða. Lög um leigubifreiðar nr. 77, 1989, hafa ekki að geyma neina takmörkun á akstri sendibifreiða. Í lögum nr. 77, 1989, er svofellt ákvæði í 2. mgr. 3. gr.: „Þar sem takmörkun er heimiluð, skal hún ákveðin af ráðuneytinu með reglugerð. Takmörkun á fjölda vörubifreiða og sendibifreiða, sem miðast við ákveðna hámarkstölu, framkvæma félögin sjálf.“ Í reglugerð nr. 121, 1990, um vörubifreiðar og sendibifreiðar, sem notaðar eru til leiguaksturs, og takmarkanir á fjölda þeirra er svofellt ákvæði í 8. gr.: „Takmarkanir á fjölda þeirra sendibifreiða gilda á eftirtöldum félagssvæðum: 1) Á félagssvæði Trausta, félags sendibifreiðastjóra, sem er Reykjavík, Kópavogur, Garðabær, Seltjarnarnes og Mosfellsbær. Hámarkstala er 540 sendibifreiðar.“ Ekki er tekið fram í reglugerðinni, að aðild að Trausta eða öðru félagi sé skilyrði þess, að menn megi stunda akstur sendibifreiðar á því, sem kallað er félagssvæði Trausta, skv. tilvitnaðri grein reglugerðarinnar. Lögin nr. 77, 1989, kveða ekki heldur á um það, að aðild að Trausta eða öðru nafngreindu stéttarfélagi sé skilyrði þess að stunda akstur sendibifreiðar á svæði því, er ákærði gerði. Hins

vegar segir í 1. mgr. 5. gr. laganna, að á félagssvæði, þar sem takmörkun sé í gildi, skulu bifreiðastjórar í sömu starfsgrein vera í sama stéttarfélagi. Þá segir í 2. mgr. 5. gr. laganna, að á þeim félagssvæðum stéttarfélaga vörubifreiðastjóra og sendibifreiðastjóra, þar sem takmörkun sé í gildi, sé öllum utanfélagsmönnum bannað að taka að sér að stunda leiguakstur á vörum. Dómurinn telur, að ekki sé fært að túlka ákvæði 8. gr. reglugerðarinnar nr. 121, 1990, svo, að eftir útgáfu hennar hafi staða ákærða breyst þannig, að hann teljist utanfélagsmaður í skilningi 2. mgr. 5. gr. laganna nr. 77, 1989, og hafi eftir það gerst brotlegur með leiguakstri sínum, vegna þess að hann var ekki félagsmaður í Trausta, félagi sendibifreiðastjóra. Dómurinn telur slíka túlkun reglugerðarákvæðisins ekki í samræmi við ríkjandi viðhorf um túlkun refsíákvæða og íþyngjandi stjórnvaldsákvæðana. Fyrir útgáfu reglugerðar nr. 121, 1990, er óumdeilt, að ákærði hafði fullkomna heimild til að stunda leiguakstur frá viðurkenndri bifreiðastöð, sbr. 2. gr. laga nr. 77, 1989. Í 6. gr. laganna segir, að óheimilt sé, þegar heimild til takmörkunar á fjölda leigubifreiða sé veitt, að skerða atvinnuréttindi þeirra manna, sem á lögmætan hátt stunda leigubifreiðaaustur og eru fullgildir félagar í hlutaðeigandi stéttarfélagi, þá er takmörkun hefst. Þetta ákvæði er í samræmi við ríkjandi viðhorf um afturvirkni laga og að ekki hafi verið ástæða til að breyta eða hrófla við réttindum þeirra aðila, er stunduðu leiguakstur við gildistöku laganna.

Því var áður lýst, að reglugerð nr. 121, 1990, kvæði ekki á um skylduáðild að Trausta, félagi sendibifreiðastjóra. Dómurinn telur engu máli skipta í þessu sambandi, þótt samgönguráðuneytið hafi talið í bréfi til lögreglustjórans í Reykjavík, dagsettu 24. desember 1990, að öllum á félagssvæði Trausta sé skylt að vera í því stéttarfélagi. Hins vegar og jafnvel þótt reglugerðarákvæðið yrði nú túlkað svo, að áðild að Trausta væri nauðsynleg til að fá að aka sendibifreið á félagssvæði Trausta, en slík rúm túlkun ákvæðisins er andstæð ríkjandi meginsjónarmiðum um túlkun refsíákvæða og íþyngjandi stjórnvaldsákvæðunar, svo sem rakið var, þá telur dómurinn, að ákvæðið í 8. gr. reglugerðarinnar nr. 121, 1990, nægi ekki til að skerða atvinnuréttindi ákærða. Dómurinn telur því skylduáðild að ákveðnu stéttarfélagi til að njóta tiltekinna atvinnuréttinda vera slíkar hömlur á atvinnufrelsi manna, að þær verði ekki á lagðar nema með lögum, sbr. 69. gr. stjórnarskrárinnar. Dómurinn telur engu breyta í þessu efni, þótt ákærða hafi verið heimilt að vera í báðum stéttarfélagnum, er hér um ræðir. Reglugerðarákvæði nægja því ekki í þessu sambandi, en í máli því, er hér er til úrlausnar, yrði slíkt reglugerðarákvæði til að breyta eða fella niður atvinnuleyfi manns, er hefði fullkomnið leyfi til starfans lögum samkvæmt fyrir útgáfu reglugerðarinnar. Dómurinn telur slíka túlkun ekki færa. En svo sem rakið var, er ekki kveðið á um skylduáðild að Trausta

í lögum nr. 77, 1989. Vegna alls þessa telur dómurinn, að ákærði hafi á löglegan hátt stundað leiguakstur á því tímabili, er í ákæru greinir, og ber því að sýkna ákærða.

Allur sakarkostnaður greiðist úr ríkissjóði, þ. m. t. 60.000 kr. í málsvarnarlaun til Nagnúsar M. Norðdahl hdl.

D ó m s o r ð:

Ákæri, Gísli Grétar Kjartansson, er sýknaður af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu.

Allur sakarkostnaður greiðist úr ríkissjóði, þ. m. t. 60.000 kr. í málsvarnarlaun til Magnúsar M. Norðdahl héraðsdómslögmanns.
