

Arbejdsrettens dom af 2. september 2010

i sag nr. AR2010.0039:

Landsorganisationen i Danmark

for

Fagligt Fælles Forbund

(advokat Evelyn Jørgensen)

mod

Dansk Arbejdsgiverforening

for

DI

(advokat Pernille Knudsen)

Dommere: Børge Elgaard, Oluf Engell, Benny Rosberg, Laurits Rønn, Johnny Skovengaard, Niels Waage (retsformand) og Nicolai Westergaard.

Indledning

Sagens spørgsmål er, om arbejdsgiverne er forpligtede til at afholde omkostningerne ved gennemførelsen af ansatte chaufførers lovpligtige efteruddannelse.

Påstande

Klager, Landsorganisationen i Danmark for Fagligt Fælles Forbund, har nedlagt følgende påstande:

1. Indklagede, DI, tilpligtes at pålægge deres medlemsvirksomheder at afholde omkostningerne, herunder udbetale overenskomstmæssig løn til ansatte chauffører, i forbindelse med lovpligtig efteruddannelse, jf. bekendtgørelse nr. 337 af 28. april 2008 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, som ændret ved bekendtgørelse nr. 950 af 22. september 2008.
2. Indklagede, DI, tilpligtes at betale en efter rettens skøn fastsat bod til Fagligt Fælles Forbund.

Indklagede, Dansk Arbejdsgiverforening for DI, har påstået frifindelse.

Sagsfremstilling

Retsgrundlaget

Bekendtgørelse nr. 337 af 28. april 2008 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, som ændret ved bekendtgørelse nr. 950 af 22. september 2008, fastsætter en række krav til erhvervschaufførers kvalifikationer og uddannelse.

Bekendtgørelsen definerer i § 1 begreberne ”fører og chauffør”, ”vejtransport”, ”time”, ”uddannelsescenter” og ”rent privat kørsel”.

Om anvendelsesområdet hedder det i § 2 bl.a.:

”Denne bekendtgørelse omfatter chauffører, som

- 1) Er statsborgere i ... og er ansat i eller benyttes af en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat indenfor den Europæiske Union, og
- 2) udfører godstransport eller personbefordring...”

Efter § 5, stk. 1, skal chaufføren være i besiddelse af et chaufføruddannelsesbevis for opnåede grundlæggende kvalifikationer eller efteruddannelse som foreskrevet i bekendtgørelsen.

I kapitel 4 er bl.a. følgende fastsat om efteruddannelse:

”§ 21. Chauffører, der har erhvervet et chaufføruddannelsesbevis for opnåede grundlæggende kvalifikationer ..., skal gennemføre en efteruddannelse.

Stk. 2. Efteruddannelsen har til formål at uddybe og repetere nogle af emnerne, som er anført på listen i afdeling 1 i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF, jf. bilag 1 til denne bekendtgørelse. Efteruddannelsen tager sigte på at give chaufførerne mulighed for at ajourføre kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde, idet der lægges særlig vægt på færdselssikkerhed og rationelt brændstofforbrug.

Stk. 3. Efteruddannelsen skal have en varighed på mindst 5 dage (37 timer) hvert femte år. ...

Stk. 4. Når efteruddannelsen er gennemført, udstedes et chaufføruddannelsesbevis herfor.

§ 22. 3 af de i § 21, stk. 3, anførte dage i efteruddannelsen skal omfatte ajourføringer inden for følgende emner:

...

De resterende 2 dage i efteruddannelsen skal bestå af kurser, der vælges frit blandt en række efteruddannelseskurser, der er godkendt af Færdselsstyrelsen. ...”

Efter § 28 skal en chauffør, der har erhvervet et chaufføruddannelsesbevis efter § 21, stk. 4, herefter gennemføre en efteruddannelse hvert femte år inden for chaufføruddannelsesbevisets gyldighedsperiode.

Når betingelserne herfor er opfyldt, skal Færdselsstyrelsen udstede et chaufføruddannelsesbevis – med en gyldighedstid på 5 år – til chaufføren, jf. § 32, stk. 1.

§ 40 er sålydende:

”For udstedelse, fornyelse og erstatning af et chaufføruddannelsesbevis betales et gebyr på 500 kr.”

I § 61 er fastsat en strafbestemmelse, hvori det bl.a. hedder:

”Med bøde straffes den, der overtræder § 5, stk. 1 og 3,...

Stk. 2. En arbejdsgiver kan straffes med bøde, hvis denne ikke har sikret sig, at dennes chauffører i overensstemmelse med bekendtgørelsens regler herom er i besiddelse af chaufføruddannelsesbevis eller rødt kvalifikationsbevis samt opfylder alders- og erfaringskravene fastsat i bekendtgørelsen.

...”

Bekendtgørelse nr. 337 af 28. april 2008 er udstedt med hjemmel i lov om godskørsel og lov om buskørsel, og reglerne gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej...(uddannelsesdirektivet). Direktivet indeholder bl.a. følgende indledende betragtninger:

”(3) For at give chaufførerne mulighed for at opfylde de nye krav, der følger af udviklingen i markedet for vejtransport, bør fællesskabsreglerne anvendes på samtlige chauffører, hvad enten de udøver deres erhverv

som selvstændige erhvervsdrivende eller som lønmodtagere, for egen regning eller for tredjemands regning.

- (4) Formålet med at fastsætte nye fællesskabsregler er at sikre, at chaufføren har de nødvendige kvalifikationer både for adgang til og for at drive erhverv som chauffør.
...”

Med lov nr. 553 af 6. juni 2007 blev de nødvendige hjemmelsbestemmelser indsat i lov om gods-kørsel og lov om buskørsel til brug for den praktiske gennemførelse af kvalifikationsordningerne for chauffører i uddannelsesdirektivet. I lovforslaget hertil (Folketingstidende 2006-07, tillæg A, L 182, s. 6596) hedder det bl.a.:

”Kvalifikationsordningerne skal bidrage til større trafiksikkerhed, bedre trafikadfærd og sikkerhed for erhvervschauffører samt øget fokus på rationelt brændstofforbrug. ... Et meget stort antal – skønsmæssigt anslået ca. 76.000 – vil blive omfattet af kvalifikationsordningerne.”

I de almindelige bemærkninger til lovforslaget (Folketingstidende 2006-07, tillæg A, s. 6587) hedder det bl.a.:

”6. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Indførelse af de obligatoriske kvalifikationsordninger vil indebære, at vognmandsvirksomheder m.v. løbende skal undvære chauffører, når disse skal deltage i den obligatoriske efteruddannelse, der har en varighed pr. chauffør på 35 timer hvert femte år.

...

7. Administrative konsekvenser for borgerne

...

Der forventes ikke ændringer i den nuværende finansieringsmodel for de eksisterende uddannelser på området. Der vil således kunne være tale om hel eller delvis egenbetaling for deltagelse på de relevante uddannelser.

...”

I lovforslaget (Folketingstidende 2006-07, tillæg A, s. 6589) er det i pkt. 11 under ”Økonomiske konsekvenser for borgerne” videre anført, at ”[d]er skal betales et gebyr på anslået ca. 500 kr. for modtagelse af et kvalifikationsbevis.”

I transport- og energiminister Flemming Hansens svar af 9. maj 2007 til Folketingets Trafikudvalg hedder det bl.a.:

”Trafikudvalget har i brev af 19. april 2007 stillet mig følgende spørgsmål 3 vedrørende L 182, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 3:

”Ministeren bedes uddybe, hvem der vil skulle betale gebyret for kvalifikationsbeviset, hvorfor gebyret er på 500 kr. samt hvilke omkostninger gebyret dækker.”

Svar:

Det er ikke reguleret i lovforslaget, hvem der i øvrigt skal betale gebyret. Men da det er et personligt bevis vil det, med mindre der indgås aftale om andet, være chaufføren, der skal afholde udgifterne til gebyret.

Det vil imidlertid kunne aftales mellem en vognmand og dennes chauffør eller i brancheaftaler/overenskomster, at f.eks. arbejdsgiveren skal betale for beviset. Dette ses i vis udstrækning på en række områder i dag.

Eksempelvis indførtes der ved en ændring af færdselsloven i 2005 et gebyr på 525 kr. for udstedelse af førerkort til den digitale fartskriver, tackografen. Arbejdsmarkedets parter indgik dengang en frivillig brancheaftale om, at arbejdsgiveren betalte førerkortet. Chaufføren skulle dog selv betale, såfremt han forlod virksomheden inden 6 måneder efter, at kortet var udstedt. Denne ordning er nu en del af de nye overenskomster på bus- og godsområdet.

Et andet eksempel er gebyret på 260 kr. for fornyelse af erhvervskørekortet på busområdet, hvor der ligeledes er fundet en fælles brancheløsning. Det fremgår således af overenskomsterne på busområdet, at arbejdsgiveren betaler for fornyelse af erhvervs-kørekort.
...”

I transport- og energiminister Flemming Hansens svar af 21. maj 2007 til Folketingets Trafikudvalg hedder det bl.a.:

”Trafikudvalget har i brev af 10. maj 2007 stillet mig følgende spørgsmål 12 vedrørende L 182, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 12:

”Ministeren bedes oplyse, om ikke udgifterne til udstedelse af kvalifikations- og uddannelsesbeviser almindeligvis dækkes via arbejdsmarkedets parter indbetaling til

driften af arbejdsmarkedsuddannelsesaktiviteter i f.eks. AMU-regi og at der således normalt ikke opkræves særlige gebyrer for udstedelse af kvalifikationsbeviser. Og set i lyset af, at de uddannelses- og efteruddannelsesaktiviteter, som lovforslaget omhandler, er en konsekvens af EU-regler, mener ministeren så ikke, at det vil være rimeligt, at der ikke opkræves gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser for denne type lovbundne uddannelsesaktiviteter.”

Svar:

Jeg kan oplyse, at kursusbevis for deltagelse i en arbejdsmarkedsuddannelse udstedes uden opkrævning af særskilt betaling.

Kvalifikationsbeviset, der dokumenterer, at chaufføren har gennemført den obligatoriske uddannelse efter Uddannelsesdirektivet, er imidlertid ikke blot et kursusbevis, men et plastickort med identifikationsoplysninger, herunder foto og underskrift. Beviset skal leve op til de sikkerhedskrav, der stilles til kørekort. ...

Som nævnt i min besvarelse af spørgsmål 3 viser erfaringerne, at der i vid udstrækning findes løsninger i branchen vedrørende betaling af gebyrerne, i særdeleshed gennem frivillige brancheaftaler/overenskomster.

Jeg har derfor en klar forventning om, at branchen også finder en fornuftig løsning, for så vidt angår gebyret for udstedelse af kvalifikationsbeviset.
...”

Hovedaftalen

Hovedaftalen mellem Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og Landsorganisationen i Danmark (LO) indeholder i § 4, stk. 1, sålydende bestemmelse om ledelsesretten:

”Arbejdsgiverne udøver ledelsesretten i overensstemmelse med de i kollektive overenskomster indeholdte bestemmelser og i samarbejde med arbejdstagerne og deres tillidsrepræsentanter i henhold til de mellem Landsorganisationen i Danmark og Dansk Arbejdsgiverforening til enhver tid gældende aftaler.”

Overenskomstgrundlaget

Overenskomst 2007-2010 mellem Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik og 3F (ATL-overenskomsten) indeholder i § 16 bl.a. følgende bestemmelser:

”Stk. 5

Medarbejdere, der deltager i aftalte uddannelsesaktiviteter, oppebærer sædvanlig overenskomstmæssig løn. ”Sædvanlig overenskomstmæssig løn” betyder i denne forbindelse den løn, som medarbejderen ville have optjent, hvis der havde været tale om arbejde på samme tid og af samme varighed som den pågældende uddannelse. I

”sædvanlig overenskomstmæssig løn” medregnes personlige tillæg men ikke tillæg for gener og overtid.

...

Stk. 8

Deltager en medarbejder i uddannelsesaktiviteter uden for arbejdstiden, regnes uddannelsestiden som arbejdstid, såfremt uddannelsen er omfattet af virksomhedens uddannelsesplan eller på anden måde aftalt med virksomheden.

...”

I § 16 om ”Uddannelse/Kompetenceudvikling” i Overenskomst 2007-2010 for rutebilchauffører og garagearbejdere i HT-området mellem 3F Transportgruppen og Handel Transport Service/Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT-overenskomsten) hedder det bl.a.:

”Stk. 3. Frihed til efter- og videreuddannelse

Den enkelte medarbejder har – under fornødent hensyn til virksomhedens forhold – efter 9 måneders beskæftigelse ret til to ugers frihed (uden løn) om året til deltagelse i selvvalgt efter- og videreuddannelse. ...

...

Stk. 5. Aflønning under uddannelse

Medarbejdere, der deltager i aftalte uddannelsesaktiviteter, aflønnes med fuld løn i henhold til vagtplan for perioden. Der vil i uddannelsesperioden ikke forekomme udbetaling af genetillæg i forhold til andet end chaufførens vagtplan. ...

...”

Sagen i øvrigt

3F udarbejdede i november 2008 en informationspjece om efteruddannelse for lastbilchauffører.

Pjecen indeholder under overskriften ”Betaling” sålydende afsnit:

”Vognmanden har pligt til at sikre sig at chaufførerne har gennemgået den lovpligtige efteruddannelse – samt at de har bevis for det. Dette fremgår klart af lovgivningen. Chaufføren kan således ikke sige nej til at deltage.

Chaufføren har hermed ret til sædvanlig løn under uddannelsen. Ligeledes skal vognmanden afholde deltagerbetalingen (p.t. 110 kr. pr. dag.) samt betalingen for uddannelsesbeviset (500 kr.) Til gengæld kan vognmanden hjemtage VEU-godtgørelsen på 95 kr. pr. deltagertime.

En forudsætning for vognmandens pligt til at betale er at kursUSDeltagelsen er aftalt. Derfor må du ikke tilmelde dig på egen hånd – sørg for at det er aftalt med vognmanden (gerne skriftligt).”

LO begærede fællesmøde i sagen ved brev af 26. august 2009, hvori det bl.a. hedder:

”Vi har fra vor medlemsorganisation 3F Transportgruppen modtaget indberetning om en opstået uoverensstemmelse mellem forbundet [og] DI, angående brud på Hovedaftalens § 4, stk. 1, idet DI ikke vil anerkende, at arbejdsgiverne har ansvaret for, at deres ansatte til en hver tid er i stand til at udføre deres arbejde inden for lovgivningens rammer.

Den konkrete sag opstår på baggrund af ny lovgivning, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 samt Bekendtgørelse [...] nr. 337 af 28. april 2008, hvoraf fremgår, at alle chauffører skal gennemføre en 5 dages obligatorisk efteruddannelse og have udstedt et bevis herpå.

Arbejdsgiverne har som bekendt jf. DA/LO – Hovedaftalens § 4, stk. 1 ledelsesretten, men efter forbundets opfattelse dermed også pligten til at aftale indhold og gennemførelse af uddannelse og have udstedt et bevis herpå.

Dette er på flere møder blevet afvist af DI, hvilket forbundet står uforstående overfor, idet det jo ikke er første gang, at man som arbejdsgiver er eller bliver forpligtet til af forskellig lovgivning til at efteruddanne sine ansatte, dette være både inden for transportområdet, men også inden for andre brancher. Som eksempler kan nævnes krav om 5 dages uddannelse i transport af dyr, uddannelse i transport af farligt gods, krav om hygiejnekursus inden for fødevarerbranchen mv.
...”

Parterne afholdt fællesmøde den 23. september 2009, hvor enighed ikke kunne opnås.

I en faglig voldgiftssag mellem 3F og DIO II v/DI (AKT) fremsatte opmanden den 19. november 2009 en skriftlig tilkendegivelse, hvori det bl.a. hedder:

”Uoverensstemmelsen angik, om Landsoverenskomsten for Rutebilkørsel er til hinder for en aftale om virksomhedens betaling for den ansattes erhvervelse af kørekort til bus på vilkår om ret til modregning, hvis chaufføren opsiges sin stilling inden for et år.
...”

Det fremgår, at Arriva Skandinavien A/S i tiden først på året 2007 til engang i 2008, mens det var vanskeligt at rekruttere det nødvendige antal buschauffører, i tilslutning til ansættelsen indgik aftale med mere end 100 nyansatte buschauffører, herunder med [...] om, at Arriva på nærmere vilkår finansierede uddannelsen til erhvervelse af det nødvendige kørekort til bus.
...”

Opmanden tilkendegav herefter bl.a. følgende:

”Det er i almindelighed overenskomstforholdet uvedkommende, hvis en arbejdsgiver med den ansatte indgår aftale om modregning til dækning af fx medarbejdlån, medarbejderkøb o. lign. På den givne foranledning bemærkes endvidere, at der intet grundlag er for at anses den modregningsaftale, der er indgået i nærværende sag, for urimelig.

...

Overenskomsten bestemmer imidlertid i § 16, stk. 5, at ”Medarbejdere, der deltager i aftalte uddannelsesaktiviteter, aflønnes med fuld løn...”, og at arbejdsgiveren ”under kursusforløbet [betaler] feriepenge, SH-betaling og pension og faste tillæg”, og indklagede har ikke heroverfor godtgjort, at AMU-kurserne til erhvervelse af kørekort til bus falder uden for området for § 16, stk. 5. Navnlig kan det over for ordlyden af bestemmelsen ikke tillægges betydning, hverken at de omtvistede aftaler er indgået før ansættelsens påbegyndelse, idet lønnen under kurset er betalt under ansættelsen, eller at der er tale om en uddannelse, der er nødvendig for overhovedet at kunne arbejde som buschauffør.

Som følge af overenskomstens § 16, stk. 5, har Arriva derfor ikke været berettiget til over for [...] at modregne nogen del af den løn mv., han havde oppebåret under AMU-kurset.

Idet bemærkes, at der, som sagen er forelagt, ikke er anledning til at tage særskilt stilling til adgangen til modregning for kursusafgiften og andre af de udlæg, Arriva har afholdt i forbindelse med uddannelsen, vil klagers påstand herefter skulle tages til følge.

...”

Klager har fremlagt en korrespondance fra januar/februar 2010 mellem 3F Bornholm og en ATL-medlemsvirksomhed. Virksomheden henviser til ATL’s hjemmeside, hvor ATL anfører som sin opfattelse, at chaufførerne selv må afholde omkostningerne i forbindelse med gennemførelsen af den lovpligtige efteruddannelse.

Klager har endvidere fremlagt et protokollat af 19. december 2005 mellem HTS Arbejdsgiverforeningen og 3F, hvori det bl.a. hedder:

”Ved et møde d.d. har ovenstående parter drøftet omkostninger til erhvervelse af fører kort til brug for digital Tachograf ved kørsel omfattet af køre- hviletidsreglerne.

Parterne er blevet enige om nedenstående aftale, der omfatter...

For medarbejdere, der er ansat på tidspunktet, hvor arbejdsgiveren erhverver et køretøj med digital tachograf, som skal anvendes, afholder arbejdsgiveren omkostninger ved

medarbejderens erhvervelse af førerkort. Såfremt medarbejderen inden for en periode på 6 måneder fra kortets udstedelse opsiges ansættelsesforholdet, kan arbejdsgiveren kræve omkostninger til udstedelse af kortet refunderet i fuldt omfang. Refusion af omkostninger kan ske ved modregning i forbindelse med sidste lønafregning.

...

I forbindelse med nyansættelse kan arbejdsgiveren kræve som forudsætning for ansættelsesforholdet, at medarbejderen er i besiddelse af førerkort, hvorfor medarbejderen ved nyansættelse selv bærer omkostningen til erhvervelse af førerkort.
..."

Indklagede har fremlagt to overenskomster vedrørende piloter. Det er heri aftalt bl.a., at arbejdsgiveren afholder omkostninger til vedligeholdelse af de for piloternes tjeneste nødvendige certifikater/beviser og til lægetjek samt pas, visum og vaccinationer mv.

Indklagede har desuden fremlagt Aftale om natarbejde og helbreds kontrol af 28. februar 2010 mellem HK Handel og Dansk Erhverv Arbejdsgiver. I aftalen, som er et protokollat til butiksoverenskomsten, er det bl.a. aftalt, at medarbejderne skal tilbydes gratis helbreds kontrol, inden de påbegynder beskæftigelse som natmedarbejder.

Klager har under hovedforhandlingen oplyst, at bødeniveauet efter § 61 i bekendtgørelse nr. 337 af 28. april 2008 er 4.000 kr. for chauffører og 8.000 kr. for arbejdsgivere.

Parternes argumentation

Klager har til støtte for sine påstande anført, at arbejdsgivernes betalingsforpligtelse følger af deres forpligtelse til at udøve ledelsesretten, jf. Hovedaftalens § 4, stk. 1, således at det arbejde, der pålægges de ansatte chauffører, kan udføres lovligt, herunder i overensstemmelse med de i bekendtgørelse nr. 337 af 28. april 2008 fastsatte kvalifikationskrav og krav til arbejdets udførelse.

Arbejdsgiverens ansvar for, at de beskæftigede chauffører er i besiddelse af de nødvendige kvalifikationer og efteruddannelse understreges af § 61, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 337 af 28. april 2008, hvorefter arbejdsgiveren kan ifalde bødeansvar.

Der har stedsde været lovgivningsmæssige krav til arbejdets udførelse, herunder til nødvendig opkvalificering og uddannelse af chaufførerne, som arbejdsgiverne bærer ansvaret for, jf. herved reglerne om uddannelse i transport af dyr og reglerne om vejtransport af farligt gods.

Arbejdsgiverne har hidtil påtaget sig arbejdsgiveransvaret for sådan nødvendig opkvalificering af chaufførerne og har betalt deltagergebyr og løn under fravær i forbindelse med kurser. Det er en almindeligt gældende ordning, at arbejdsgiverne afholder omkostningerne ved medarbejdernes kursusdeltagelse – i al fald i forbindelse med korterevarende efteruddannelse, hvor kvalifikationerne forbedres. På AKT-overenskomstens område har DI og arbejdsgiverne da heller ikke pålagt buschaufførerne selv at afholde udgifterne til den obligatoriske efteruddannelse.

Klager har videre anført, at det i HTS's (nu DI's) overenskomster for chaufførarbejde udtrykkeligt er aftalt, at der skal betales løn under aftalte uddannelsesaktiviteter, jf. § 16, stk. 5, i både ATL- og AKT-overenskomsten. Det har formodningen for sig, at disse overenskomster gør fuldstændig op med spørgsmålet om uddannelsesaktiviteter, hvorfor efteruddannelse, som chauffører er pålagt ved lov – i modsætning til selvvalgt efteruddannelse – må sidestilles med "aftalte uddannelsesaktiviteter". Dette følger desuden af sædvane på området.

Ved opmandstilkendegivelse af 19. november 2009 i faglig voldgiftssag mellem 3F og DIO II v/DI (AKT), der angik en ligelydende overenskomstbestemmelse, er det udtrykkeligt fastslået, at "aftalte uddannelsesaktiviteter" omfatter lovpligtig efteruddannelse. At det forholder sig sådan, støttes desuden af, at fravær fra arbejdet på grund af uddannelsesaktiviteter forudsætter, at dette er aftalt med arbejdsgiveren.

Klager har yderligere anført, at også arbejdsgiverne er pligtsubjekter efter uddannelsesdirektivet og reglerne i bekendtgørelse nr. 337 af 28. april 2008, jf. herved bekendtgørelsens § 61, stk. 2. At lovgivningen ikke regulerer spørgsmålet om, hvem der skal afholde udgifterne i forbindelse med efteruddannelse, er sædvanligt, idet det overlades til arbejdsmarkedets parter. Da DI's overenskomster for chaufførarbejde netop regulerer spørgsmålet om betaling for efteruddannelse så grundigt og tydeligt, har 3F ikke haft anledning til at rejse dette som et tema i forbindelse med overenskomstforhandlinger.

Vedrørende påstanden om bod har klager anført, at DI gør sig delagtig i et løbende overenskomstbrud, herunder på Hovedaftalens § 4, stk. 1, ved ikke at erkende og vejlede sine medlemsvirksomheder i overensstemmelse hermed. Tværtimod – hvilket er skærpende – afvises det på arbejdsgiverforeningens hjemmeside samt senest på fællesmøde den 23. september 2009, at medlemsvirksomhederne er forpligtede til at betale for den obligatoriske efteruddannelse. Dertil kommer, at medlemsvirksomhederne faktisk har rettet sig efter arbejdsgiverforeningens rådgivning.

DI gør sig herved skyldig i et alvorligt organisationsansvar for en række medlemsvirksomheders overenskomstbrud ved ikke at erkende og vejlede sine medlemsvirksomheder om, at arbejdsgiveren er forpligtet til at afholde omkostningerne, herunder udbetale overenskomstmæssig løn til de beskæftigede chauffører under efteruddannelse, hvor dette er nødvendigt for lovlig og forsvarlig udførelse af det af arbejdsgiveren pålagte arbejde. Der ses i praksis strengt på organisationsansvar.

Ved fastsættelsen af bod skal der tages hensyn til, at overenskomstbruddet har betydning for tusindvis af chauffører.

Indklagede har til støtte for sin påstand anført, at der ikke – hverken i lovgivningen eller i de relevante chaufføroverenskomster – er hjemmel til, at DI kan pålægge sine medlemsvirksomheder at afholde omkostninger i forbindelse med gennemførelse af lovpligtig efteruddannelse.

Lovgivningen, herunder det bagvedliggende EU-direktiv, foreskriver ingen betalingsforpligtelse for virksomhederne. Reglerne retter sig derimod klart og direkte mod chaufførerne og har disse som pligtsubjekt, jf. herved forarbejderne til hjemmelsbestemmelserne i lov om godskørsel og lov om buskørsel.

Det er således chaufførerne, der har ansvaret for at vedligeholde deres faglige kompetencer, uanset om de er selvstændige eller ansat i en virksomhed. Chaufførernes eventuelle ansættelsessteder er ikke en del af den relevante regulering. Efter bekendtgørelse nr. 337 af 28. april 2008 har virksomhederne alene pligt til at ”sikre sig” at chaufførerne ”er i besiddelse af” bevis for den lovpligtige efteruddannelse – modsat f. eks. bestemmelserne om uddannelse i transport af dyr, hvor virksomhederne ”skal sikre”, at det relevante personale ”gennemfører” uddannelse.

Overenskomsternes § 16, stk. 5, om aftalt uddannelse ikke kan sidestilles med lovpligtig efteruddannelse. Overenskomsterne tager således ikke højde for lovgivningskrav, og arbejdsvilkår, der ikke er reguleret i overenskomsten, er overladt til lokale eller individuelle aftaler på den enkelte arbejdsplads.

Spørgsmålet om betaling af chaufførernes efteruddannelse er en interessekonflikt, som kunne være et overenskomsttema. Klager har imidlertid ikke rejst dette tema ved de mellemliggende overenskomstforhandlinger, siden uddannelsesdirektivet blev vedtaget.

Der kan heller ikke udledes en betalingsforpligtelse for virksomhederne af ledelsesretten, jf. Hovedaftalens § 4, stk. 1. Ledelsesretten angår arbejdsgivernes beføjelser til at lede og fordele arbejdet. At virksomhederne må tåle at undvære de ansatte chauffører, når de deltager i lovpligtig efteruddannelse, indebærer ikke, at virksomhederne har pligt til at betale de hermed forbundne omkostninger. Hvis der indfortolkes en betalingsforpligtelse i ledelsesretten, vil der være tale om en hidtil uset dynamisk fortolkning af Hovedaftalen.

Indklagede har yderligere anført, at opmandstilkendegivelsen af 19. november 2009 i faglig voldgiftssag mellem 3F og DIO II v/DI (AKT) ikke er relevant, idet der i den sag – i modsætning til den foreliggende – netop var indgået særskilte aftaler om virksomhedens betaling for den ansattes erhvervelse af kørekort til bus. Det samme er tilfældet i protokollatet vedrørende digital tachograf samt i de fremlagte pilotoverenskomster. Også i protokollat til butiksoverenskomsten er et eksempel på, at man konkret har aftalt en fordeling af udgifterne.

3F har desuden i sin egen informationspjece af november 2008 om efteruddannelse for lastbilchauffører anført, at det er en forudsætning for vognmandens pligt til at betale, at kursusdeltagelsen er aftalt mellem chauffør og vognmand. Dette er netop indklagedes opfattelse.

Vedrørende spørgsmålet om bod har indklagede anført bl.a., hvis Arbejdsretten kommer frem til, at der består en betalingsforpligtelse for virksomhederne, fremgår denne under alle omstændigheder ikke tydeligt. DI har derfor ikke gjort sig skyldig i bodspådragende adfærd.

Arbejdsrettens begrundelse og resultat

Denne sags hovedspørgsmål er, om der på noget grundlag består en forpligtelse for virksomhederne til at betale de omkostninger, der er i forbindelse med ansatte chaufførers deltagelse i lovpligtig efteruddannelse efter bekendtgørelse nr. 337 af 28. april 2008.

Der kan ikke på grundlag af ordlyden af bestemmelserne i bekendtgørelsen udledes en sådan betalingsforpligtelse for virksomhederne. Tværtimod retter reglerne sig i første række til chaufførerne selv, og det fremgår klart af forarbejderne til de lovbestemmelser, som bekendtgørelsen er udstedt i medfør af, at det ikke er reguleret i loven, hvem der skal betale gebyret for efteruddannelsesbeviset. Det er endvidere forudsat, at det er chaufføren, der skal betale gebyret, med mindre der indgås aftale om andet.

Det er herefter spørgsmålet, om der er bestemmelser i hovedaftalen mellem DA og LO eller i overenskomster på området, der giver hjemmel til at pålægge virksomhederne at betale for chaufførernes lovpligtige efteruddannelse.

Arbejdsretten finder, at der hverken efter ordlyden af Hovedaftalens § 4, stk. 1, om arbejdsgiverens ledelsesret eller efter den hidtidige forståelse af begrebet ledelsesret er grundlag for at antage, at ledelsesretten som sådan skulle kunne danne grundlag for en betalingsforpligtelse.

ATL- og AKT-overenskomsterne fastsætter begge i § 16, stk. 5, at medarbejdere, der deltager i ”aftalte uddannelsesaktiviteter”, oppebærer fuld løn. Det er således efter overenskomstens ordlyd en betingelse for, at arbejdsgiveren skal betale for chaufførernes efteruddannelse, at denne er aftalt. Dette er ikke tilfældet med hensyn til den lovpligtige efteruddannelse, som denne sag vedrører. Der ses således heller ikke at være hjemmel til at pålægge arbejdsgiverne at betale for chaufførernes lovpligtige efteruddannelse i de nævnte overenskomster.

Efter det anførte frifindes indklagede.

Thi kendes for ret:

Dansk Arbejdsgiverforening for DI frifindes.

I sagsomkostninger for Arbejdsretten skal Landsorganisationen i Danmark for Fagligt Fælles Forbund inden 14 dage efter afsigelsen af denne dom betale 2.000 kr. til Arbejdsretten.

Niels Waage