



Arbejdsrettens dom af 30. april 2013

i sag nr. 2012.0395:

Landsorganisationen i Danmark
for
Fagligt Fælles Forbund
mod
Dansk Arbejdsgiverforening
for
Dansk Industri
for
DSV Road A/S

Dommere: Poul Dahl Jensen (næstformand og retsformand), Henrik Lind, Asger Tue Pedersen, Laurits Rønn, Peter Stenholm, Arne Sørensen og Mads Øland.

Indledning

Sagen angår, hvorvidt DSV Road A/S skal tilbagebetale beløb, som selskabet har trukket i lønnen til A, B og C, der var ansat som chauffører i selskabet. Hvis den foretagne modregning er uberettiget, skal der endvidere tages stilling til, om modregningen indebærer et bodspådragende overenskomstbrud, og i givet fald hvor stor boden skal være.

Parternes påstande

Klager, Landsorganisationen i Danmark for 3F, har nedlagt påstand om, at DSV Road A/S til 3F skal efterbetale 23.593 kr. for forbundets medlemmer A, B og C. Beløbet tillægges sædvanlig procesrente fra beløbets normale forfaldstid til betaling sker.

Klager har endvidere påstået, at DSV Road A/S skal betale en efter Arbejdsrettens skøn fastsat alvorlig bod til 3F.

Indklagede, Dansk Arbejdsgiverforening for DI for DSV Road A/S, har påstået frifindelse over for begge påstande.

Sagens omstændigheder

A, B og C var ansat som lastvognschauffører hos DSV i afdelingen for olie- og benzindistribution i Hedehusene.



DSV udsendte den 10. juni 2011 en "Chauffør Info" til de ansatte i DSV's to afdelinger i henholdsvis Esbjerg og Hedehusene. Det hedder heri bl.a.:

"Som altid skal start- og -sluttider på jeres dagsrapporter stemme overens med start og sluttid ifølge den digitale tachograf i bilen eller jeres køreskive for jer der kører i en "skivebil".

...

Der er ingen der afholder deres pauser i forlængelse af arbejdsdagen. Førerkortet skal tages ud af tachograf ved arbejdstids ophør.

Derudover skal der skrives på dagsrapporten med klokkeslæt, hvis man er på værksted med bilen eller der er lavet andet end det man plejer."

I anledning af den udsendte "Chauffør Info" udbad 3F sig ved brev af 14. juni 2011 et møde, da teksten ifølge 3F var i strid med overenskomsten. Mødet blev afholdt den 21. juni 2011, og ifølge referatet fra mødet blev det fra DSV's side på mødet præciseret, at tachografen skal aktiveres som det første, og alt papirarbejde skal være afsluttet, inden førerkortet tages ud.

DSV iværksatte en systematisk gennemgang af lønudbetalinger tilbage fra 1. januar 2011, der var sket på grundlag af de dagsrapporter, som chaufførerne havde udfyldt og afleveret til brug for lønberegningen, og sammenholdt det antal timer, der var udbetalt løn for, med tachografens udvisende. Gennemgangen viste, at der på grundlag af dagsrapporterne var betalt løn for flere timer, end der var registreret arbejdstid på tachografen. I løbet af juli/august 2011 foretog DSV herefter uden forudgående drøftelse med de ansatte eller deres tillidsrepræsentanter et løntræk hos flere af de ansatte chauffører i begge afdelinger, heriblandt A, B og C.

Der blev afholdt en lokalforhandling vedrørende det foretagne løntræk den 6. september 2011 mellem DSV og 3F, Næstved. Det hedder i referatet bl.a.:

"På mødet d.d. drøftedes firmaets holdning til at modregne chaufførerne bagud til 1/1-11. Firmaet fastholdt at det var bevist at ch. havde skrevet for mange timer på dagssedlerne.

3F fastholdte at det var firmaets opgave at kontrollere de enkelte ch. og ved hver lønudbetaling sikre det er regulært hvorfor 3F ikke vil acceptere de p.t. foretagne modregninger.

Firmaet fastholdt, at sagen, såfremt 3F vil fortsætte denne, vil blive ført tilbage til ansættelsesdatoen.



Enighed kunne ikke opnås, 3F undersøger og vender tilbage senest 14 dage fra d.d. om hvorvidt sagen stoppes eller køres videre i organisationerne."

Der blev afholdt et mæglingmøde den 4. oktober 2011 mellem DSV og 3F, hvor enighed ikke kunne opnås. 3F forbeholdt sig ret til at videreføre sagen.

Den 13. oktober 2011 blev der indgået forlig vedrørende de ansatte chauffører i Jylland og Fyn. Forliget er indgået af prokurist Flemming Jessen på vegne af DSV og tillidsmand Finn Jensen på vegne af 8 chauffører. Forligsteksten er sålydende:

"Endelig afgørelse og afslutning af sagerne vedr. Q8 chauffører som er ansat i Jylland og Fyn i forbindelse med modregnet timer.

Følgende chauffører skal reguleres, da det ved gennemgang sammen med tillidsmand Finn Jensen er afgivet en fyldestgørende forklaring på afvigelserne:

Løn nr. 80.117 Ernst Petersen: 12,73 timer til udbetaling, hvilket er hvad der tidligere er blevet trukket, sagen hermed endelig afsluttet.

Løn nr. 80.122 Helge Kristensen: 30 normal timer udbetales til endelig afslutning af sagen.

Løn nr. 80.233 Ole Mathiesen: 28,72 timer udbetales, hvilket svarer til det der er modregnet, sagen hermed endelig afsluttet.

Løn nr. 80.109 Kjeld Nielsen: 26,73 timer udbetales, hvilket er hvad der tidligere er trukket, sagen hermed endelig afsluttet.

Løn nr. 80.446 Tommy Stoltenberg: 25 normaltimer udbetales til fuld og endelig afslutning af sagen.

Løn nr. 80.108 Tino Christiansen sagen lukkes ved at Tino får udbetalt 50 % af det beløb han er blevet modregnet.

Løn nr. 80.106 Ralf Kramer sagen afsluttes ved at Ralf får udbetalt 50 % af det beløb han er blevet modregnet.

Der er i dag aftalt at parterne afslutter sagerne om modregning af Q8 chauffører ved tilbageregulering efter ovenstående.

Samtlige chauffører er ringet op af Finn Jensen og Flemming Jessen, hvor telefonen har været på medhør og alle chauffører har tiltrådt og accepteret ovenstående til fuld og endelig afgørelse af sagerne.

Hermed er alle sagerne vest for Storebælt lukket til fuld og endelig afgørelse."



Det fremgår af forliget, at chaufførerne fik tilbageført mellem 50 pct. og 100 pct. af de beløb, som DSV tidligere havde trukket i deres løn.

For så vidt angår chaufførerne øst for Storebælt (afdelingen i Hedehusene), blev der afholdt fællesmøde den 24. oktober 2011. På baggrund af forliget for så vidt angår chaufførerne vest for Storebælt blev mødet suspenderet på, at DSV skulle afholde et møde med tillidsrepræsentanten til gennemgang af lønafregningen.

I en intern mail af 2. november 2011 til Gil Azubal, DSV, meddelte Flemming Jessen, DSV, at der mellem ham og tillidsmand Tommy Jensen var indgået forlig vedrørende chaufførerne på Sjælland. Det fremgår af mailen bl.a.:

"Endelig afgørelse og afslutning af som vedr. chauffører ansat til kørsel med Q8 på Sjælland.

Der er d.d. er indgået aftale mellem tillidsmand Tommy Jensen og Flemming Jessen om at lukke sagerne vedr. Q8 chauffører som er ansat på sjælland ved at virksomheden tilbageregulerer 50 % af de timer som er trukket i hver segment normaltimer, overtid 1. overtid 2. holddrift, samt ubekvem arbejdstid.

...

Hermed er sagerne øst for Storebælt lukket til fuld og endelig afgørelse."

Forliget omfattede ikke A, B og C, der ikke længere var ansat i DSV.

Landsorganisationen i Danmark sendte den 22. november 2011 et brev til Dansk Arbejdsgiverforening. Det hedder i brevet bl.a.:

"Med henvisning til fællesmøde i ovennævnte sag den 24. oktober 2011, har Fagligt Fælles Forbund anmodet om, at sagen genoptages til fællesmøde.

Tillidsrepræsentanten har sikret, at et overvejende antal af chaufførerne har fået tilbagereguleret tilgodehavende timer/løn, men der tilbagestår fortsat at blive tilbagereguleret for chaufførerne, A, B og C samt eventuelt tidligere ansatte chauffører.

Endvidere udestår spørgsmålet om bod. ...

Forbundet har bedt Landsorganisationen videreføre sagen under hovedorganisationens medvirken, og vi skal under henvisning hertil anmode om, at der snarest belejligt afholdes fællesmøde i sagen."



Fællesmøde blev herefter afholdt den 22. december 2011, og det hedder i referatet fra mødet bl.a.:

"For god ordens skyld bemærkes, at mødet tillige er en genoptagelse af det fællesmøde som blev afholdt og suspenderet den 24. oktober 2011.

Sagen forhandles og arbejdstagersiden fastholdt den rejste klage i sin helhed. ...

Arbejdsgiversiden afviste den rejste klage i sin helhed og henviste i øvrigt til fællesmøde-referatet af 24. oktober 2011.

Enighed kunne således ikke opnås og arbejdstagersiden tog forbehold for at videreføre sagen for Arbejdsretten."

Der er under sagen bl.a. fremlagt en lang række dagsrapporter, der er manuelt udfyldt af den enkelte chauffør bl.a. med angivelse af arbejdsdagens start- og sluttidspunkt og underskrevet af kørselslederen. Endvidere er der fremlagt en lang række tachografudskrifter.

I et brev af 20. januar 2012 fra branchedirektør Anne Windfeldt Trolle, ATL, til Jørgen Aarestrup, 3F, er anført følgende:

"Anvendelsen af den digitale tachograf i relation til lønafregning

I fortsættelse af organisationsmøde den 7. december 2011 skal jeg hermed som lovet vende tilbage med ATL's opfattelse af, hvordan udskrifter fra den digitale tachograf kan anvendes i relation til lønafregning.

Det fremgår af ATL overenskomstens § 9, stk. 8, litra f, at:

Lønafregning skal foretages på formularer, som angiver arbejdsgiverens CVR-nr., navn og adresse og lønmodtagerens CPR-nr. og navn og oplyser om arbejdstidens begyndelse og afslutning de enkelte dage i lønperioden, antallet af normaltimer og overtimer samt overenskomstmæssige tillæg i forbindelse med indtjeningen.

Lønspecifikationerne skal være så detaljerede, at lønafregningen kan checkes. Der har hidtil mellem parterne været enighed om, at den registrering der skal ligge til grund for lønberegningen og lønspecifikationen kan være dagsedler, ugeskemaer og kørselsrapporter. ...



For så vidt angår tachografregistreringer, er det ATL's opfattelse, at registreringerne fra tachografen også kan anvendes ved lønberegningen, men naturligvis således, at lønafregningen fortsat kan checkes. Det betyder rent praktisk, at tachografregistreringerne sjældent vil kunne stå alene som grundlag for lønafregningen, da der ofte udføres arbejde, som tachografen ikke kan registrere. Det mest hensigtsmæssige er derfor også at give medarbejderen adgang til på dertil indrettede dagsedler eller lignende at kunne notere sit arbejde i overensstemmelse med hidtidig praksis.

I situationer, hvor en virksomhed konstaterer, at der er uoverensstemmelser mellem en chaufførs arbejdstid ifølge de dagsrapporter, vedkommende udfylder, og den arbejdstid, der følger af den digitale tachografs registreringer, er det ATL's opfattelse, at virksomheden bør undersøge differencen nærmere ved at tage en dialog med medarbejderen herom. Er der fortsat uenighed må arbejdsgiverens opfattelse lægges til grund, indtil sagen måtte være endelig afklaret via mægling eller faglig voldgift."

Ved protokollat af 28. februar 2012 blev parterne enige om, at der til overenskomstens § 9, stk. 8, litra f tilføjes følgende tekst som 2. afsnit:

"Såfremt elektroniske overvågningssystemer som f.eks. den digitale tachograf, comlog mv. anvendes, kan disse, under forudsætning af at 1. afsnit af nærværende bestemmelse er opfyldt, danne grundlag for lønafregning, forudsat at den enkelte medarbejder har mulighed for på en nem og overskuelig måde, at kontrollere registreringernes rigtighed samt manuelt påføre eventuelle ændringer."

Forklaringer

Forhandlingssekretær i 3F, Jørgen Aarestrup, har forklaret bl.a., at chaufførernes køre/hviletider kontrolleres af digitale tachografer, som har erstattet de tidligere fartskrivere. Tachografen registrerer køretider og andre ting, men kun når førerkortet er sat i. Alle chauffører har et førerkort, og når lastbilen eksempelvis er på værksted, har også værkstedet et kort. Ifølge køre/hviletidsreglerne skal det fremgå af tachografen, hvad en chauffør har foretaget sig. Såfremt førerkortet ikke har været isat, kan man foretage manuelle tilføjelser til tachografen. Der kan sagtens være situationer, hvor kortet ikke er isat, eksempelvis når chaufføren venter på, at lastbilen kommer tilbage. Arbejdstiden vil heller ikke fremgå af tachografen, når



chaufføren f. eks. er på kursus, møde eller lignende. Der har været en hel del eksempler på, hvor en chauffør har udført arbejde, inden førerkortet sættes i, og efter at kortet sidst på arbejdsdagen er taget ud. Ifølge lovgivningen skal chauffører foretage en manuel registrering, hvis arbejdet ikke registreres af tachografen. Politiet har dog stillet sig tilfreds med anden registrering, men som udgangspunkt skal registreringen foretages i den digitale tachograf.

Inden overenskomstfornyelsen i 2012 var der mellem 3F og ATL enighed om, at lønafregningen skulle foretages på grundlag af dagsedler. Overenskomsterne har anerkendt den udvikling, der er på området. Anledningen til ændringen af overenskomsten i 2012 var en sag med Dantra A/S, som havde fået tachografer, hvor 3F lige ville skabe sig nogle erfaringer inden forhandlingen af en overenskomst. Bl.a. viste erfaringen, at man skulle have mulighed for at kunne påføre timer manuelt, hvilket det vedtagne protokollat mellem parterne af 28. februar 2012 sikrer. Såfremt tachografen skal danne grundlag for lønafregning, skal chaufføren nemt kunne registrere andre timer.

Der havde været flere møder om sagen. De forlig, som de lokale tillidsmænd har indgået med DSV, angår kun tilbagebetalingen til chaufførerne. De to forlig omfatter ikke bodsspørgsmålet. Det har de lokale tillidsmænd slet ikke kompetence til. 3F har på alle møder fastholdt den principielle klage og har forbeholdt sig at videreføre sagen.

Tommy Jensen, tillidsmand i afdelingen i Hedehusene, har forklaret bl.a., at han kom til DSV i 2005. Der var ikke tidligere instruktioner om, at start- og sluttidspunkter i dagsrapporter skulle stemme overens med tiderne i den digitale tachograf, som det fremgår af Chauffør Info af 10. juni 2011, som kom kort før, der blev foretaget et løntræk. Dagsrapporterne, hvor man påførte mødetider og sluttider, gav udtryk for den arbejdstid, som man skulle have løn for. Førerkortet skulle sættes i tachografen, når man satte sig ind i lastbilen, men der lå arbejde både før og efter, som ikke blev registreret af tachografen. Det, der lå uden for, påførtes i stedet på dagsrapporten. Det blev ikke registreret manuelt i tachografen. Når han mødte på arbejde, tog han sit arbejdstøj på og udførte papirarbejde. Papirarbejdet bestod i at planlægge ruten og se, hvilke produkter og hvilke mængder han skulle have på bilen. Det kunne variere meget, hvor lang tid det tog, men det kunne godt tage 30 minutter. De specificerede ikke på dagsrapporterne, at de havde brugt forberedelsestid. Det blev påført på dagsrapporten, når han f. eks. ventede på, at en bil kom tilbage fra ruten. Når der var nyansatte, talte han med dem om registreringen i dagsrapporterne. Fremgangsmåden har der aldrig før været anmærkninger ved.



Han så det ikke som noget problem, at de anvendte dagsrapporter til arbejdstidsregistrering. Arbejdsgiveren havde ikke vejledt dem om noget andet.

Han blev modregnet for ca. 40 timer for januar, februar og marts 2011. Timerne blev trukket, uden at han på forhånd havde fået orientering herom. Han vidste kun, at der skulle foretages en lønkontrol. DSV foretog bare løntrækket, uden at han blev advaret eller bedt om at kommentere det forinden. Efterfølgende kunne han se, at han bl.a. var blevet trukket for en dag, hvor han havde siddet i møde.

Fællesmødet blev suspenderet på, at der skulle foretages beregninger af arbejdstiden. Han fik efterfølgende materiale tilsendt, og lavede på baggrund heraf beregninger for hver dag. Han så bl.a. på dagsrapporterne, om chaufførerne havde påført noget særligt. Chaufførerne gav ham fuldmagt til at indgå forlig, således at 50 % af den trukne løn blev tilbagebetalt. Han mente, at de kunne føre dokumentation for alle timerne, men chaufførerne følte sig presset økonomisk, og julen stod for døren. Det var et forlig, for hurtigt at få lukket sagen i forhold til løntrækket. Der ville ikke efterfølgende komme yderligere tilbagebetalingskrav.

Forliget blev ikke indgået på A, B og Cs vegne, da havde fratrædt deres stillinger. Han var ikke længere tillidsmand for dem.

Finn Jensen har forklaret bl.a., at han har været tillidsmand siden 2005 for afdelingen i Esbjerg. Han modtog ikke Chauffør Infoen af 10. juni 2011, men chaufførerne havde fået den. 8-9 chauffører ringede til ham, efter at de var blevet trukket i løn. En chauffør var blevet trukket så meget i løn, at han ikke fik udbetalt nogen løn i 2 lønningstider. Det var foregået på samme måde i Esbjerg, som det var forklaret af Tommy Jensen vedrørende Hedehusene. Han ringede til Flemming Jessen, som sagde, at det DSV under lønkontrollen havde konstateret, at arbejdstidsregistreringerne og tachografen ikke stemte overens. Han talte også med direktør Orla Hansen. De havde et møde, hvor han udbad sig dokumentation fra DSV. DSV afviste at tilbagebetale beløbene, mens de forhandlede. Uanset om der var anført noget særligt i dagsrapporterne, var beløbene trukket i henhold til tachograf-oplysningerne. Der var f.eks. blevet trukket for timer, der var brugt på tilsætning af additiver, hvor arbejdstiden kun fremgik af dagsrapporten. De forhandlede om tilbagebetaling og blev enige om, hvor meget den enkelte chauffør skulle have tilbagebetalt bl.a. på baggrund af dokumentationen for, hvad arbejdstiden var brugt til. Chaufførerne var meget sure, men de blev enige om at lukke sagen på den måde.



Der var nogle få chauffører, som havde store økonomiske problemer. Formuleringen "lukket til fuld og endelig afgørelse" henviste til spørgsmålet om lønkravene. Spørgsmålet om bod talte de ikke om. DSV's krav om, at arbejdstiden i tachografen og dagsrapporterne skulle være ens, var noget nyt, som DSV først meldte ud i "Chauffør Info" den 10. juni 2011. Indtil da havde de altid opgjort arbejdstiden på grundlag af dagsrapporterne og de start- og sluttidspunkter, der var angivet heri.

A har forklaret bl.a., at blev ansat som benzinchauffør hos DSV i januar 2011. Han blev oplært af en anden chauffør, der instruerede ham i, at han i dagsrapporten skulle skrive møde- og sluttidspunkt. Hvis der var noget særligt, skulle det skrives på dagsrapporten. Han satte først førerkortet i, når han startede lastbilen. Der var omklædning og papirarbejde, inden han kom til lastbilen, f. eks. planlægning af aflæsningssteder, og efterfølgende, hvor man f. eks. noterede, hvis der havde været tvivlsspørgsmål på adresserne. Der var således arbejdstid både først og sidst på arbejdsdagen, som ikke blev registreret på tachografen. Han husker ikke, at han har fået udleveret en miniguide over tachografen. Det var normal kutyme at skrive timerne på dagsrapporten, og ikke manuelt skrive dem i tachografen.

Han blev trukket i løn efter sommerferien, uden at han fik noget at vide på forhånd. Han havde fået en fyreseddel i sommerferien. Han ringede til Flemming Jessen og oplyste, at han ikke havde fået løn. Flemming Jessen ringede tilbage og oplyste, at de arbejdede på sagen. Han blev ikke bedt om dokumentation. Han lavede en opgørelse af timer med fagforeningen, hvor han redegjorde for timer, som ikke fremgik af tachografen. Han havde eksempelvis på et tidspunkt skrevet 2 ½ time på, hvor han kørte lastbilen ud til værkstedet, hvor en taxa skulle komme og hente ham. Da der ikke stod en taxa og ventede, ringede han i stedet til sin kone, som kom og hentede ham. Ledelsen havde været enig i, at han kunne skrive timerne på dagsrapporten. Hans dagsrapporter er attesteret og dermed godkendt af den daglige leder.

B har forklaret bl.a., at han kørte lastbil for DSV i næsten 7 måneder, hvor han kørte benzin til tankstationer. Han har kørt lastbil i 14 år og kendte til reglerne om køre/hviletid. Han havde fået oplæring i køreskiver, og fik efterfølgende et kursus i tachograf. Han skulle lægge dagsrapporten i en postkasse, når han kørte hjem. Han skrev mødetid og sluttidspunkt på. Det var aldrig blevet påpeget af DSV, at arbejdstidsregistreringen skulle foregå på en anden måde. Han gik til fagforeningen, da han ikke fik løn. Han rettede ikke henvendelse til DSV.



Lønchef i DSV Gil Azubal har forklaret bl.a., at der blev gennemført en lønkontrol, hvor de havde foretaget sammenligning af de timer, der var betalt løn for, med den arbejdstid, der var registreret på tachografen. De konstaterede, at der var uregelmæssigheder i olieafdelingen. De så på den løn, der var udbetalt siden januar 2011. Han så på start- og sluttidspunkter i tachograferne. Han koncentrerede sig ikke om det, der var skrevet i dagsrapporterne. Lønnen blev udbetalt i overensstemmelse med satsen i overenskomsten, men ud fra de timer, der fremgik af tachografen. Et løntræk blev som udgangspunkt foretaget på en gang for at undgå inddrivelsesproblemer, hvis folk fratrådte. Det forekom, at det modregnede beløb havde en sådan størrelse, at der ikke kom nogen løn til udbetaling.

Direktør i DSV Orla Hansen har forklaret bl.a., at DSV på tidspunktet havde 300 ansatte både nationalt og internationalt. Olieafdelingen udførte arbejde med udkørsel af olie og benzin. Det var ikke et arbejde, som krævede noget ekstraordinært. Der var noget papirarbejde, men ikke noget særligt. DSV går meget op i, at arbejdet udføres i overensstemmelse med køre/hviletidsreglerne, og tachografen skal anvendes i overensstemmelse med reglerne. Hver måned tager DSV en udskrift af chaufførers tachografer, og ved afvigelser i strid med reglerne sender de et brev til chaufførerne. I forbindelse med oprettelsen af førerkort sendes et brev ud til chaufføren. Brevet er et standardbrev med en miniguide om tachografen. Der stod endvidere noget herom i chaufførhåndbogen. Princippet i dagsrapporten er, at den skal udarbejdes i henhold til overenskomsten, men udbetaling af løn kan ske alene på grundlag af tachografoplysninger. Fra det tidspunkt en chauffør møder på arbejde, er han omfattet af køre/hviletidsreglerne. 99 % af al arbejdstiden bliver ved korrekt brug registreret på tachografen, men ikke f. eks. når chauffører er på kursus.

DSV lavede en sammenligning af timerne i forhold til tachografen og dagsrapporten, som viste, at der var nogle problemer med olieafdelingen. Det var påfaldende, at olieafdelingen var den eneste med uoverensstemmelserne. DSV indskærpede de gældende regler med "Chauffør Info" af 10. juni 2011. Det var ikke noget nyt, men bare en indskærpelse af, hvad der allerede gjaldt. De konstaterede uregelmæssigheder i olieafdelingen måtte mødes med et løntræk, og så måtte man efterfølgende korrigerer, hvis der var dokumentation for timetallet. De var indstillet på at gå tingene igennem med tillidsmændene og ville indgå en aftale for at få sagen lukket. DSV ønskede at få ro på arbejdspladsen hurtigst muligt. Flemming Jessen gennemgik dagsrapporterne, og de ringede efterfølgende til de enkelte chauffører for at spørge, om de kunne tiltræde aftalen. Flemming Jessen havde fået mandat til at forhandle. Det var afgørende



for DSV, at forligene i Esbjerg og i Hedehusene var til fuld og endelig afgørelse også for så vidt angår spørgsmålet om bod. Hvis et forlig ikke lukkede sagen, ville de ikke have haft nogen interesse i en forligsmæssig løsning.

Parternes argumenter

Klager, Landsorganisationen i Danmark for 3F, har navnlig anført, at DSV har foretaget et uberettiget løntræk for flere chauffører, herunder A, B og C. 3F har anslået, at der i alt er foretaget et løntræk for 1100 timer, svarende til ca. 187.000 kr., og at ca. 100.000 kr. er tilbageført efter de indgåede forlig. DSV har ved forligene med de fortsat ansatte chauffører erkendt, at løntrækket var helt eller delvist uberettiget. De foretagne løntræk skete pr. automatik alene på baggrund af oplysningerne fra tachograferne uden hensyn til arbejdstidsregistreringen i de godkendte dagsrapporter, og modregningen blev gennemført uden forinden at drøfte det med chaufførerne eller blot at orientere chaufførerne om det. Chaufførerne har anvendt dagrapporter til at påføre arbejdstiden, hvilket var i overensstemmelse med overenskomsten, og det var også den almindelige fremgangsmåde på arbejdspladsen. Tachografens udvisende er ikke bevis for den ansattes reelle arbejdstid. Efter bevisførelsen kan det således lægges til grund, at der på dette tidspunkt var arbejdstid, som ikke blev registreret på tachografen. Det forhold, at chaufførerne har anvendt tachografen på en sådan måde, at der ikke i overensstemmelse med køre/hviletidsreglerne blev registreret al arbejdstid på tachografen, giver ikke DSV grundlag for at se bort fra den arbejdstid, der fremgår af dagsrapporterne, men ikke af tachografen. DSV har ikke dokumenteret, at chaufførerne har skrevet flere timer på dagsrapporterne, end de har arbejdet. DSV har hele tiden været i besiddelse af oplysninger om, at start- og sluttidspunkt på dagssedlerne og på tachografen ikke var det samme, men har først påtalt det ved "Chauffør Info" den 10. juni 2011. Alligevel modregner DSV med virkning for arbejdstimer, som de ansatte har indberettet på dagsrapporterne tilbage fra 1. januar 2011 og i god tro fået udbetalt løn for.

Den foretagne modregning er materielt uberettiget, og den betyder, at de ansatte ikke har fået udbetalt overenskomstmæssig løn. Dette udgør et alvorligt brud på overenskomsten. Det er det samlede tilbageholdte lønbeløb, der bør indgå i afgørelsen af bodens størrelse, og ikke kun de beløb, der uberettiget er modregnet over for A, B og C. De to forlig omfatter alene de andre chaufførers tilbagebetalingskrav, og det ligger uden for de lokale tillidsrepræsentanternes kompetence at råde over bodsspørgsmålet. Med de to forlig er der således alene gjort fuldt og endeligt op med de andre chaufførers tilbagebetalingskrav, men ikke med spørgsmålet om bod



i relation til den uberettigede modregning, som de andre chauffører havde været udsat for. Boden bør derfor udmåles også i forhold til de løntræk, som DSV foretog hos de chauffører, hvis tilbagebetalingskrav der er indgået forlig om. Det er skærpende, at modregningen er sket alene på grundlag af tachografens udvisende, at modregningen sker uvarslet og uden høring af de ansatte, og at den gennemføres ad én gang med den virkning, at nogle ansatte får inddraget hele lønnen. På den baggrund bør boden fastsættes til ikke under 100.000 kr.

Indklagede, Dansk Arbejdsgiverforening for DI for DSV Road A/S, har navnlig anført, at den foretagne modregning er berettiget. Reglerne om køre/hviletid foreskriver, at en chaufførs arbejdstid skal registreres på tachografen. Der er ingen undtagelse til denne forpligtelse. DSV tager køre/hviletidsreglerne meget alvorligt, og chaufførerne er blevet instrueret i, at køre/hviletidsreglerne skal overholdes. Det er derfor den ansatte, der har bevisbyrden, hvis han vil have løn for arbejdstid, der ikke er registreret på tachografen. Denne bevisbyrde er ikke løftet for så vidt angår A, B og C, og det må derfor lægges til grund, at de har skrevet for mange timer på de dagsrapporter, der har dannet grundlag for den oprindelige lønberegning. Da fejlen stammer fra de ansattes egne angivelser, har de ikke modtaget lønnen i god tro, og DSV er derfor berettiget til at modregne i den ansattes lønkrav for at få dækning for selskabets konnekse modkrav på tilbagebetaling af for meget udbetalt løn.

Såfremt Arbejdsretten måtte komme til, modregningen var uberettiget, har indklagede gjort gældende, at der ikke er hjemmel til at pålægge DSV en bod. Den foretagne modregning udgør ikke et brud på parternes overenskomst, eftersom overenskomsten ikke indeholder regler om adgangen til at foretage modregning. DSV har foretaget lønberegning i overensstemmelse med overenskomstens lønbestemmelser, og chaufførerne har dermed oppebåret overenskomstmæssig løn. Sagen angår alene, hvorvidt de løntræk, som DSV har foretaget, har været berettigede eller ej. Sagens reelle hovedspørgsmål er således, hvorvidt der ud fra almindelige retsgrundsætninger om modregning er sket en misligholdelse af det individuelle ansættelsesforhold.

Såfremt Arbejdsretten måtte finde, at bod er forskyldt, kan boden kun angå de sager, som ikke er forligsmæssigt løst. Forligene er således indgået til fuld og endelig afgørelse af sagerne, og dette omfatter også spørgsmålet om bod. Den bod, der i givet fald skal udmåles, kan således kun angå den modregning, der er sket vedrørende A, B og C. Ved bodsfastsættelsen må der



tages hensyn til, at det er chaufførernes tilsidesættelse af reglerne om betjening af tachografen, som har foranlediget sagen.

Arbejdsrettens begrundelse og resultat

Ad spørgsmålet om tilbagebetaling

For hver arbejdsdag udfyldte benzin- og oliechaufførerne i DSV Road A/S en dagsrapport med angivelse af start- og sluttidspunkt for arbejdsdagen. Efter at rapporten var blevet underskrevet af den daglige leder, blev den afleveret til DSV og lagt til grund ved opgørelse af arbejdstid og beregning af løn.

Det er et hovedspørgsmål under sagen, om den opgørelse af arbejdstid og beregning af løn, der er sket på grundlag af dagsrapporterne for perioden fra 1. januar 2011 til udsendelsen af "Chauffør Info" den 10. juni 2011, kan tilsidesættes og i stedet erstattes af den (kortere) arbejdstid, der kunne aflæses på den digitale tachograf.

Efter bevisførelsen er det ubetænkeligt at lægge til grund, at det i den pågældende periode ikke var al arbejdstid for benzin- og oliechaufførerne i DSV, der blev registreret på tachografen. Chaufførerne havde således også arbejdstid, der ikke fremgik af tachografen. Den arbejdstid, der var registreret på tachografen, var dermed ikke udtryk for den reelle arbejdstid, men kun for en del af den. Dette har DSV for så vidt også erkendt med de indgåede forlig, hvor man for denne periode har anerkendt en arbejdstid ud over det, der fremgik af tachografen.

Herefter, og idet DSV heller ikke på anden måde har godtgjort, at A, B og C skulle have skrevet for mange arbejdstimer på de dagsrapporter, der har dannet grundlag for den oprindelige lønberegning i perioden, tager Arbejdsretten klagers betalingspåstand til følge.

Ad spørgsmålet om overenskomstbrud og bod

Den foretagne modregning med et ikke eksisterende modkrav indebærer, at de pågældende chauffører ikke har fået overenskomstmæssig løn. Dette udgør et overenskomstbrud. Pligten til at betale korrekt løn er af afgørende betydning, og brud på denne pligt må som udgangspunkt anses for bodspådragende. Der er intet grundlag for at fravige dette udgangspunkt i denne sag.



Arbejdsretten finder, at der ved bodsudmålingen navnlig må tages hensyn til følgende forhold:

Efter Arbejdsrettens opfattelse burde det have stået klart for DSV, at selskabet ikke uden videre kunne bruge tachografens udvisende som bevis for den reelle arbejdstid og på dette grundlag tilsidesætte den arbejdstid, der var indberettet i dagsrapporterne, og at en tilsidesættelse under alle omstændigheder måtte forudsætte en drøftelse med de ansatte forinden.

Endvidere er den måde, modregningen blev gennemført på, kritisabel. Den skete uvarslet, og ved modregningen blev hele eller en stor del af lønnen for den pågældende lønningsperiode tilbageholdt.

Endelig må der lægges vægt på omfanget af den uberettigede modregning. Selv om DSV i forhold til de fleste ansatte til fuld og endelig afgørelse har indgået forlig om hel eller delvis tilbagebetaling af de foretagne løntræk, finder Arbejdsretten, at klager ikke har givet afkald på at gøre bodsansvar gældende for modregningen i disse sager, hvor der er indgået forlig om de ansattes tilbagebetalingskrav. Ved udmåling af boden kan der således tages hensyn til det samlede omfang af den uberettigede modregning, dog således at de krav, der endnu ikke er betalt (23.593 kr.), må indgå med større vægt ved fastsættelsen af bodens størrelse end de krav, der blev forligt og tilbagebetalt kort tid efter den uberettigede modregning.

Efter en samlet bedømmelse af sagens omstændigheder finder Arbejdsretten, at DSV Road A/S skal betale en bod på 50.000 kr. til 3F.

Thi kendes for ret:

DSV Road A/S skal inden 14 dage efter afsigelsen af denne dom til Fagligt Fælles Forbund betale 23.593 kr. for forbundets medlemmer A, B og C. Beløbet tillægges sædvanlig procesrente fra beløbets normale forfaldstid til betaling sker.

DSV Road A/S skal endvidere inden samme frist betale en bod på 50.000 kr. til Fagligt Fælles Forbund.

I sagsomkostninger for Arbejdsretten skal Dansk Arbejdsgiverforening for DI for DSV Road A/S inden 14 dage efter afsigelsen af denne dom betale 2.000 kr. til Arbejdsretten.



Poul Dahl Jensen