

**Udskrift  
af  
Arbejdsrettens dom af 9. april 2014**

**Sag nr.:** AR2014.0028

Kim Johansen Transport OÜ  
*mod*  
Landsorganisationen i Danmark  
for  
Fagligt Fælles Forbund (3F)

*Dommer: formand, højesteretsdommer Poul Søgaard, jf. arbejdsretslovens § 8, stk. 2.*

**Indledning**

Sagens hovedspørgsmål er, om 3F er berettiget til at iværksætte blokade og sympatikonflikter til støtte for overenskomstdækning af det arbejde, som chauffører ansat hos klageren, Kim Johansen Transport OÜ, udfører på Kim Johansen International Transport A/S' dansk indregistrerede biler.

**Parternes påstande**

Klageren, Kim Johansen Transport OÜ, har nedlagt følgende påstande:

Principal:

- (1) Indklagede skal anerkende, at den mod Kim Johansen Transport Group, herunder klageren, varslede hovedkonflikt, i form af blokade og dermed ligeledes de varslede sympatikonflikter, er ulovlige.
- (2) Såfremt Arbejdsretten finder, at den varslede hovedkonflikt er ulovlig, skal indklagede til klageren betale en efter Arbejdsrettens skøn fastsat bod.

Subsidiært:

- (1) Uanset om Arbejdsretten finder, at den varslede hovedkonflikt mod Kim Johansen Transport Group er lovlig, skal indklagede anerkende, at de varslede sympatikonflikter mod Kim Johansen Transport Group, herunder klageren, er ulovlige.

- (2) Såfremt Arbejdsretten finder, at de varslede sympatikonflikter mod Kim Johansen Transport Group er ulovlige, skal indklagede til klageren betale en efter Arbejdsrettens skøn fastsat bod.

Indklagede, Landsorganisationen i Danmark for 3F, har nedlagt følgende påstande:

Ad klagerens principale påstand 1:

- (1) Frifindelse for så vidt angår påstanden om, at den varslede blokade er ulovlig,
- (2) Afvisning, subsidiært frifindelse, for så vidt angår påstanden om, at de varslede sympatikonflikter er ulovlige.

Ad klagerens principale påstand 2:

Frifindelse.

Ad klagerens subsidiære påstand 1:

Afvisning, subsidiært frifindelse.

Ad klagerens subsidiære påstand 2:

Frifindelse.

### **Sagsfremstilling**

*Kim Johansen Transport Group og Kim Johansen Transport OÜ*

Det fremgår af en koncernoversigt pr. 31. december 2012 i årsrapporten for 2012 for Kim Johansen Holding A/S, at dette selskab er indehaver af bl.a. selskabet Kim Johansen International Transport A/S, som er indehaver datterselskaberne Kim Johansen Transport OÜ (Estland), Kim Johansen Transports SAS (Frankrig), Kim Johansen International Transport AS (Norge) og Kim Johansen Poland Sp. zo.o (Polen).

Der er mellem parterne enighed om, at Kim Johansen Transport OÜ's moderselskab, Kim Johansen Transport International A/S, via selskabets medlemskab af DI er omfattet af Transport- og Logistikoverenskomst af 28. februar 2012 indgået mellem DI (ATL) og 3F (Transportgruppen).

Der er i medfør af Europa-Parlamentet og Rådets forordning nr. 1072 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel udstedt en fællesskabstilladelse til Kim Johansen Transport OÜ med virkning fra den 24. januar 2012 og en fællesskabstilladelse til Kim Johansen Transport International A/S med virkning fra den 30. juli 2012.

Af en udateret brochure med information om ”Kim Johansen Transport Group” fremgår endvidere bl.a. følgende:

”Kim Johansen Transport Group er en international virksomhed med speciale i transport af tidsfølsomt gods, med fokus på præcision og høj leveringssikkerhed.

Virksomheden blev stiftet i 1980, da Kim Johansen købte en mindre vognmandsforretning i Valby med ni biler. Han begyndte med at køre for nogle enkelte speditører, og fik derigennem fast kørsel for bl.a. SAS Cargo – som i dag stadig er blandt de faste kunder. Dengang blev der kørt på destinationer som Budapest, Stockholm og Oslo.

Da Kim Johansen midt i 1990'erne begyndte at rette fokus mod logistik, tog udviklingen for alvor fat, og transportfirmaet flyttede fra Kvistgård i Nordsjælland til en langt mere optimal placering i Greve – tæt på København og hele det internationale transportnet.

Fra midten af 1990'erne blev den traditionelle vognmandskørsel lagt på hylden, og siden er udviklingen gået hurtigt, således at vi i dag beskæftiger henved 700 ansatte – hvoraf størstedelen er chauffører, og der opereres med en flåde på ca. 350 lastvogne i eget navn.

...

Hele forudsætningen for, at vores enestående koncept kan fungere er, at lastbilerne stort set aldrig står stille. Derfor er det også afgørende nødvendigt, at bilerne altid er i topform, så vi kan honorere kundernes krav og forventninger.

Her er vores professionelle værksteder et centralt led i processen. I Greve råder vi over 3500 kvm. værksted. Her udføres samtlige serviceeftersyn, dækskift og reparationer af koncernens lastbiler og andet materiel. Desuden har vi mindre serviceværksteder i Oslo og Paris.

...

Med chaufførhubs fordelt over store dele af Europa, er Kim Johansen Transport Group i stand til at tilbyde vores kunder hurtige og effektive transportløsninger. Vi råder over omkring 70 chaufførhubs med ca. 350 sengepladser. I kraft af vores mange muligheder for hvile er det altid friske chauffører, der sætter sig bag rattet – klar til at transportere kundens gods videre mod destinationen.

Ved vores hovedkontor i Greve, har vi desuden opført et ”chaufførhotel” med knap 100 værelser med køkken og bad.

...

En kompetent chauffør er en chauffør, der er god til at omgå kunderne, som kører ansvarligt og miljørigtigt, og som har et indgående kendskab til det europæiske vejnet.

Dem har vi 650 af.

Sammen med et rekrutteringsbureau finder vi de bedste chauffører, som efterfølgende bliver en del af vores interne uddannelsesprogram. Her lærer chauffører bl.a. kundepleje samt håndtering af tidsfølsomt gods i forhold til vores unikke setup.”

Af en udskrift af 20. april 2011 fra Kim Johansen International Transport A/S’ hjemmeside [www.kim-johansen.dk](http://www.kim-johansen.dk) fremgår, at koncernen i starten af 2010 oprettede en HR-afdeling, som er placeret i hovedkontoret i Greve.

Den 6. november 2013 er indgået en ”Partnership Intermediary Agreement” mellem Kim Johansen Transport OÜ og det bulgarske rekrutteringsbureau Expertians Ltd. angående rekruttering af chauffører. Det fremgår heraf, at Kim Johansen Transport OÜ var ”represented by Lars Lindgaard – Operations Manager”, som også har underskrevet aftalen.

Af en udskrift af 15. januar 2014 fra Kim Johansen International Transport A/S’ hjemmeside [www.kjtg.eu](http://www.kjtg.eu) fremgår desuden bl.a. følgende:

”Apply for your dream job now!

As truck driver in Kim Johansen you will receive many benefits. Read more about this below.

...

Job conditions

You will be part of work schedule of 8 weeks at work and 3 weeks at home. The working hours are in accordance with EU-regulations. You do not have your own truck, but we try to do the plan, so you are a member of a group having the same trips and trucks. After 9-10 hours driving, you make your break in one of our apartments and another driver will take over and drive further.

You will have your breaks in one of our apartments in Denmark, Germany, Holland, Belgium, France, England, Sweden or Norway. Most of our apartments have kitchen, bath, washing machine and Wi-Fi internet. Remember to bring your own bedclothes.

...

#### Other benefits

\* Travel cost between your home country and work in connection with your work-schedule will be covered by the company.

\* Travel cost connected with the initial test in Copenhagen is covered by you. However, if you pass the test we refund 100 euro upon receipt of the ticket...

...

\* Accommodation is free of charge in our apartments when you are at work.

...

\* Every year the company invites you to "Drivers arrangement" in Greve, near Copenhagen.

...

\* We offer you Security course, which allows you to drive on airports with security controlled goods.

...

#### Employment test:

Before employment you will be asked to do a driving test in order to show us that you are able to

- drive the truck
- connect truck and trailer
- reserve and park the truck and trailer in a p-box and back to the ramp
- drive on the highway and have a good feeling of the truck

We perform driving test every Tuesday and Thursday.

In addition to the driving test we will also test your language skills and your knowledge of rules of driving time and rest hours."

Det fremgår af to eksempler på engelsksprogede ansættelseskontrakter indgået mellem Kim Johansen Transport OÜ og to chauffører bl.a., at ansættelseskontrakterne er indgået på fuld tid for en tidsbegrænset periode, at Kim Johansen Transport OÜ "assigns duties to the Employee and controls their fulfillment", at arbejdsstedet er Estland, men at Kim Johansen Transport OÜ har ret til at kræve, at den ansatte arbejder uden for Estland i mere end 30 på hinanden følgende dage, at "during the time when the Employee is stationed out, he will not be paid for the days he has not been working", at "for the days when the Employee is out

stationed but does not work, only daily allowance is paid”, at ”the Employee agrees to follow the conditions stipulated by the legislative acts of the Estonian Republic”, at ansættelseskontrakten er underlagt estisk ret, og at alle konflikter og uoverensstemmelser, som parterne ikke kan løse ved forhandling, skal løses i ”Harju County Court (Est. Harjo Maakohus) eller i ”North Inspectorate’s labour dispute committee (Est. Põhja inspektsiooni töövaidluskomisjon)”.

Ifølge en virksomhedsrapport fra PensionDanmark vedrørende Kim Johansen International Transport A/S havde dette selskab i januar 2008 ansat 106 pensionsberettigede chauffører mod kun én i juli 2013.

Kim Johansen International Transport A/S og Kim Johansen Transport OÜ har den 1. august 2013 i Greve indgået en ”Transfer Pricing Agreement” for perioden 1. januar – 31. december 2013, hvoraf fremgår bl.a. følgende:

”Article I Nature of Services Rendered

Kim Johansen Transport OÜ will during this agreement provide the following services to Kim Johansen International Transport A/S:

1. Provide the necessary amount of Estonian employed drivers to facilitate the transport assignments stipulated by Kim Johansen International transport A/S (driver services).
2. ...

Driver services

Below is a description of the split of functions/risks between the companies:

Kim Johansen Transport OÜ

<u>Functions</u>	<u>Risks</u>	<u>Used assets</u>
Hiring of drivers	...	...
Employment of drivers	...	...
Social/medical insurance for drivers	...	...
Overall instructions to drivers	...	...
Detailed planning of drivers	...	...
Transportation of drivers	...	...
Payroll of drivers	...	...

Kim Johansen International Transport A/S

<u>Functions</u>	<u>Risks</u>	<u>Used assets</u>
Sale, contracts	...	...
Planning of trucks	...	...
Transport of goods	...	...
Debtor management	...	...
Financing	...	...

Article II.                      Fees

...

Driver fee

The driver fee is calculated by Kim Johansen Transport OÜ and includes all costs and risks related to the drivers.

Article VI                      Applicable Law and Amendments

The Parties accept that this Agreement be interpreted as a “good faith agreement on the invoicing of costs relating to the supply of services”, as such term is understood as a matter of Danish Tax Law.

This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Danish Law.”

Af en revisorerklæring af 14. februar 2014 fra Deloitte Statsautoriseret

Revisionspartnerselskab fremgår, at den bogførte omsætning for 2013 i Kim Johansen Transport OÜ udgjorde 108.798.000 kr.

Det fremgår endelig af en af Kim Johansen Transport OÜ fremlagt oversigt over antallet af kørte kilometer i november 2013 for samtlige biler i koncernen, at koncernens biler i den pågældende periode havde kørt i alt 5.685.000 kilometer, herunder 165.000 kilometer i Danmark, hvilket ifølge oversigten svarer til en andel på 2,9 %.

*Forløbet forud for og efter anlæggelsen af denne sag*

Ved brev af 14. januar 2014 stilet til ”Kim Johansen Transport Group, Geminivej 8-10, 2670 Greve” anførte 3F følgende:

### **”Oprettelse af overenskomst/konfliktvarsel**

Forbundet konstaterer, at chaufførerne, der kører i de dansk indregistrerede biler med danske kørselstilladelser hos Kim Johansen International Transport A/S, ikke aflønnes i henhold til den mellem DI/ ATL og 3F gældende overenskomst.

Selskabet er omfattet af overenskomsten som medlem af DI, men selskabet oplyser ifølge DI, at chaufførerne ikke er ansat af Kim Johansen International Transport A/S. Selskabet indtager under henvisning hertil det standpunkt, at selskabet ikke har nogen overenskomstmæssige forpligtelser i forhold til chaufførerne.

DI har på vegne af selskabet henvist til, at chaufførerne er ansat af ”Kim Johansen Transport OÜ”. Ifølge Deres hjemmeside er der tilsyneladende tale om en estisk afdeling af Kim Johansen Transport Group.

Vi skal meddele, at vores kompetente forsamling har besluttet at iværksætte blokade til støtte for overenskomstdækning af det pågældende chaufførarbejde på dansk indregistrerede biler.

Blokaden vil uden yderligere varsel blive iværksat den 20/1-2014, således at ingen af forbundets medlemmer må tage beskæftigelse som chauffør på dansk indregistrerede biler hos virksomheder under Kim Johansen Transport Group, herunder afdelingen i Estland, angiveligt Kim Johansen Transport OÜ ; ansættelse som chauffør hos medlem af DI, Kim Johansen International Transport A/S, undtaget.

Til Deres orientering vil der, når blokaden er iværksat, blive etableret sympatikonflikter.

Forbundet er indstillet på en forhandlingsmæssig løsning, hvor De tiltræder ATL-overenskomsten mellem DI og 3F (vedlagt). Hvis De er interesseret i at mødes for en drøftelse af vores overenskomstkraav, bedes De kontakte vores kontor for en mødeaftale.”

Ved brev af 21. januar 2014 fra Kim Johansen International Transport A/S til 3F anførte Kim Johansen følgende:

### **”Konfliktvarsel – Kim Johansen Transport Group**

Kim Johansen Transport Group har den 15. januar 2014 modtaget et af Dem afgivet blokadevarsel til støtte for overenskomstdækning af det arbejde, chauffører ansat i selskabet Kim Johansen Transport OÜ udfører på dansk indregistrerede biler.

Ved denne skrivelse protesteres over konfliktens lovlighed.

Det arbejde, de pågældende chauffører, hvis ansættelsessted ligger i udlandet, udfører i Danmark, er et naturligt og underordnet led i de internationale transporters gennemførelse, og jf. Mitropa-dommen af 20. juni 2000 fra Arbejdsretten i sag 2000.455, er det vores opfattelse, at forbundet ikke har den fornødne faglige interesse i at overenskomstdække sådant arbejde.



Under alle omstændigheder protesteres der mod konfliktvarslets lovlighed, som ikke ses at overholde kravene i udstationeringslovens § 6a.”

Ved brev af 3. februar 2014 stilet til ”Kim Johansen Transport Group, Geminivej 8, 2670 Greve” anførte 3F følgende:

### **”Oprettelse af overenskomst/konfliktvarsel**

Vi anerkender modtagelsen af Deres brev af 21. januar 2014, hvori De protesterer mod lovligheden af den af os, ved brev af 14. januar 2014, varslede konflikt.

Vi fastholder, at forbundet har den fornødne faglige interesse i at søge arbejdet overenskomstdækket.

De giver udtryk for, at konfliktvarslet ”ikke ses at overholde kravene i udstationeringslovens § 6 a”. Vi forstår dem således, at De ikke finder, at vores lønkrav er tilstrækkeligt oplyst.

På denne baggrund fremsendes samtidig hermed i særskilt meddelelse nyt konfliktvarsel til erstatning for ovennævnte varsel. Som det fremgår af det nye varsel, vil blokaden i stedet gælde fra og med den 7. februar 2014 ved normal arbejdstids begyndelse.”

3F’s brev af 3. februar 2014 var vedlagt et brev af samme dato stilet til ”Kim Johansen Transport Group, Geminivej 8-10, 2670 Greve”, hvori var anført følgende:

### **”Oprettelse af overenskomst/konfliktvarsel**

Forbundet konstaterer, at chaufførerne, der kører i de dansk indregistrerede biler med danske kørselstilladelser hos Kim Johansen International Transport A/S, ikke aflønnes i henhold til den mellem DI/ATL og 3F gældende overenskomst.

Selskabet er omfattet af overenskomsten som medlem af DI, men selskabet oplyser ifølge DI, at chaufførerne ikke er ansat af Kim Johansen International Transport A/S. Selskabet indtager under henvisning hertil det standpunkt, at selskabet ikke har nogen overenskomstmæssige forpligtelser i forhold til chaufførerne.

DI har på vegne af selskabet henvist til, at chaufførerne er ansat af ”Kim Johansen Transport OU”. Ifølge Deres hjemmeside er der tilsyneladende tale om en estisk afdeling af Kim Johansen Transport Group.

Forbundet forbeholder sig for god ordens skyld sin stilling i relation til lovligheden af den af Dem benyttede konstruktion.

Vi skal meddele, at vores kompetente forsamling har besluttet at iværksætte blokade til støtte for overenskomstdækning af det pågældende chaufførarbejde på dansk indregistrerede biler.

Blokaden vil uden yderligere varsel blive iværksat den 7. februar 2014 ved normal arbejdstids begyndelse, således at ingen af forbundets medlemmer må tage beskæftigelse som chauffør på dansk indregistrerede biler hos virksomheder under Kim Johansen Transport Group, herunder afdelingen i Estland, angiveligt Kim Johansen Transport OÜ. Ansættelse som chauffør hos medlem af DI, Kim Johansen International Transport A/S, undtaget.

Til Deres orientering vil der, når blokaden er iværksat, blive etableret sympatikonflikter.

Grundlaget for vores konflikt er krav om løn på samme niveau, som er gældende i landsdækkende transport- og logistikoverenskomst mellem DI/ATL og 3F's Transportgruppe, for så vidt angår chaufførarbejde henholdsvis i Danmark og ved international kørsel. Vores lønkrav, som vi vedlægger, er opgjort på grundlag af denne overenskomst, jf. udstationeringslovens § 6 a.

Den for 2012-2014 gældende transport- og logistikoverenskomst vedlægges tillige til Deres orientering.

Hvis virksomheden dokumenterer over for forbundet, at der i oprindelseslandet afholdes udgifter til forpligtelser over for chaufføren, der modsvarer nogen af vores lønkrav, kan de således afholdte udgifter fradrages i den overenskomstmæssige løn.

Forbundet er indstillet på en forhandlingsmæssig løsning. Hvis De er interesseret i at mødes for en drøftelse af vores overenskomstkrav, bedes De kontakte vores kontor for en mødeaftale.”

3F's Transportgruppe har på det sociale medie Facebook oprettet en åben og offentligt tilgængelig gruppe med titlen ”Stop Piratkørsel”. Det fremgår af forsiden, at gruppen ”følger sager, udspil og politisk handling, der kan gøre siden overflødig”.

Den 4. februar 2014 delte gruppen et link til den norske hjemmeside ”www.tungt.no”, der havde bragt en artikel under overskriften ”Posten dropper Kim Johansen”. Det pågældende link blev delt med følgende kommentar:

”BREAKING NEWS: Posten i Norge dropper Kim Johansen. Det skyldes brud på alle etiske regler. Og skriver tung.no formentlig også udsigt til konflikt mod løndumping i Danmark”.

Den 5. februar 2014 delte gruppen endnu et link til den norske hjemmeside ”www.tungt.no”, der havde bragt en artikel under overskriften ”Takk gud for denne jobben”. Det pågældende link blev delt med følgende kommentar:

”Genudsendelse: Kim Johansen er Gud – For chauffører som Paul fra Rumænien, der jubler over 7.800 kr. i løn om måneden. Artiklen er fra norske tungt.no og 2012. Den er

muligvis læst grundigt af Norsk Posten, der nu har fyret vognmand Kim fra Greve. Det var vist noget med ringe etik?”

Ved klageskrift af 5. februar 2014 blev sagen indbragt for Arbejdsretten af Kim Johansen Transport OÜ.

Under et retsmøde den 6. februar 2014 i Arbejdsretten gav indklagede tilsagn om, at ikrafttrædelse af konflikten udsættes til 5 dage efter afgørelse fra Arbejdsretten foreligger, hvilket blev ført til retsbogen.

Ved e-mail af 7. februar 2014 kl 13:57 rettede Kim Johansen Transport OÜ's advokat henvendelse til indklagedes advokat og anførte bl.a.:

”Jeg noterede mig i går, at 3F og Jan Villadsen gav tilsagn om, at der ikke bliver iværksat kampskridt i form af blokade mod Kim Johansen Transport-koncernen og/eller sympatikonflikter før, at der er klarhed om, hvorvidt hovedkonflikten og/eller sympatikonflikterne er lovlige eller ej.

Imidlertid – som jeg også nævnte i går – kan jeg konstatere, at 3F allerede de facto har iværksat kampskridt mod Kim Johansen Transport-koncernen. Til illustration vedhæfter jeg skærmpoint fra Jan Villadsens facebookside samt fra facebookside ”Stop Piratkørsel”.

I overensstemmelse med de tilsagn, der blev afgivet i Arbejdsretten i går, skal jeg herefter bede om din bekræftelse på, at alle igangværende og i øvrigt påtænkte kampskridt mod Kim Johansen Transport-koncernen i det mindste for fremtiden afblæses indtil Arbejdsretten har truffet afgørelse i sagen, og at LO samt 3F medvirker til at sikre, at organisationerne, herunder Jan Villadsen, afstår fra den fortsat stærkt skadevoldende adfærd.

Som det kan konstateres, så er eksempelvis Facebook-siden Stop Piratkørsel oprettet af 3F's Transportgruppe & Godschaufførernes Landsklub. På denne Facebook-side har ophavsmændene til siden, altså indlagt følgende:

”BREAKING NEWS: Posten i Norge dropper Kim Johansen. Det skyldes brud på alle etiske regler [min fremhævning]. Og skriver tung.no formentlig også udsigt til konflikt mod løndumping i Danmark”.

Kim Johansen Transport-koncernen ser selvsagt med yderste alvor på denne groft illoyale og skadevoldende adfærd – en adfærd der i øvrigt står i kontrast til de forsikringer, der blev meddelt i går i Arbejdsretten af 3F.

...”

Ved e-mail af 7. februar 2014 kl. 16:36 svarede indklagedes advokat bl.a. følgende:

”Til besvarelse af din henvendelse vedlægger jeg kopi af gruppeformand Jan Villadsens informationsbrev af d.d. Det fremgår heraf, at forbundet naturligvis står ved tilkendegivelserne af g.d. i Arbejdsretten.”

Indklagedes e-mail indeholdt kopi af Jan Villadsens e-mail af 7. februar 2014 kl 11:45, hvoraf fremgik følgende:

”Emne: Information II om status for konflikten mod Kim Johansen

Til daglig ledelse, afdelingsformænd og transportansvarlige

Kære alle

Som I ved, har Transportgruppen meddelt Hovedkonflikt mod vognmand Kim Johansen, og siden senest udsendte information om konflikten har Kim Johansen ”svaret”. Det er sket i form af indbringelse af 3F for Arbejdsretten, fordi Kim Johansen mener, at konflikt og sympatikonflikt ikke er lovlige.

På et møde i Arbejdsretten i går torsdag stod det klart, at Arbejdsretten vil behandle denne hastesag meget hurtigt – og at en tilkendegivelse kan forventes allerede kort efter den 19. februar, hvor sagen er for i Arbejdsretten, hvorfor vi meddelte tilsagn om at afvente iværksættelse af både hovedkonflikt og sympatikonflikter.

Jeg skal kraftigt understrege, at der ikke må tages nogen form for skridt mod Kim Johansen, før sympatikonflikten er en realitet – og får det er meldt ud, at den er i gang.

Informationen må meget gerne deles med tillidsrepræsentanter og andet godtfolk. Vi vil selvfølgelig fortsat løbende informere – ikke mindst så snart der er en afgørelse vedrørende konfliktens videre forløb.

Jeg henviser i øvrigt til min mail af 30. januar indeholdende faktaark om konflikten.”

Det fremgår af en udskrift af 14. februar 2014 fra Facebook-gruppen ”Stop Piratkørsel”, at gruppen den 11. februar 2014 delte et billede af en del af en artikel fra dagbladet Politiken med overskriften ”Norsk post fyrer dansk vognmand”. Det pågældende billede blev delt med følgende kommentar:

”Kim Johansen er i avisen idag. Årsag: Posten Norges firing af Kim Johansen. ”Selskabet lever ikke op til de krav, som vi stiller til behandling af chauffører og medarbejdere”, siger Postens Norge's pressechef til Politiken. Køb avisen, hvis du vil læse hele historien.”

Det fremgår endelig af den pågældende udskrift af 14. februar 2014 fra Facebook-gruppen, at ovennævnte kommentarer og links fra den 4. og 5. februar 2014 på daværende tidspunkt fortsat var at finde i Facebook-gruppen.

## **Forklaringer**

Kim Johansen har for Arbejdsretten forklaret bl.a., at Kim Johansen Transport Group er organiseret på samme måde som på tidspunktet for afsigelsen af opmandskendelse af 16. april 2009 i den faglige voldgiftssag (FV 2007.162) mellem 3F Transportgruppen for Aivar Sormus mod DI Overenskomst I ved DI (ATL) for Kim Johansen International Transport A/S. Intet er ændret, koncernen er blot blevet større.

Kim Johansen Transport OÜ er også blevet større, herunder i administrativ henseende. I januar 2014 havde Kim Johansen Transport OÜ 714 ansatte. Af disse udgjorde 8 personer administrativt personale. Resten er ansatte chauffører. Alle chauffører har tidsubegrænset ansættelse, og ingen af chaufførerne har bopæl i Danmark.

Koncernen har chauffører ansat i Norge, Danmark og Frankrig, der benyttes lokalt, men koncernens chauffører er primært ansat i Kim Johansen Transport OÜ. Sådan har det været, siden Kim Johansen Transport OÜ blev etableret. Koncernen er organiseret således, at der er en teknisk afdeling, en trafikafdeling og et "crewcenter", hvilket så er Kim Johansen Transport OÜ.

Det er stadig svært at rekruttere chauffører både i Danmark og i andre lande, selv med den høje arbejdsløshed, da jobbet ikke er særlig attraktivt. Kim Johansen Transport OÜ har ca. 50 estiske chauffører ansat. Det estiske arbejdsmarked har udviklet sig, og det er nu også blevet svært at få estiske ansøgere til stillingerne som chauffører. I dag er det nemmere at rekruttere chauffører fra Bulgarien og Rumænien end fra Estland. Rekrutteringen varetages af eksterne samarbejdspartnere i Bulgarien og Rumænien, som har indgået aftale herom med Kim Johansen Transport OÜ, der har ansvaret for rekrutteringen. Aftalen med det bulgarske rekrutteringsbureau blev underskrevet af Lars Lindgaard, der er ansat i moderselskabet, Kim Johansen Transport International A/S. Lars Lindgaard arbejder tre dage i Estland og to dage i Danmark og har underskrevet aftalen med rekrutteringsbureauet på baggrund af en konkret fuldmagt. Det er det estiske kontor, der gennemgår ansøgninger, afholder ansættelsessamtaler mv. Det er også det estiske kontor, der står for at afskedige chauffører. En medarbejder fra det estiske kontor holder tillige løbende øje med, at chaufførerne overholder køre- og hviletidsreglerne, ligesom køreplanerne udarbejdes af det estiske kontor. Udbetaling af løn, indberetninger af sociale afgifter, herunder forsikring, pension og

arbejdsløshedsunderstøttelse, i Estland sker også fra det estiske kontor. Der laves kvalitetstests/køretests af ansøgerne i Norge, Paris og Danmark.

Chaufførerne er som udgangspunkt 8 uger ude og 3 uger hjemme. Der arrangeres transport fra chaufførens bopælsland til det sted, hvor chaufføren skal starte, og transport hjem igen fra det sted, hvor chaufføren skal slutte. Chaufførerne flyves ofte til og fra Amsterdam, Frankfurt og København, der alle har mange afgang til de destinationer, hvor chaufførerne kommer fra. Herefter transporteres chaufføren til et af koncernens pt. 32 faste punkter ("hubs") over hele Europa, hvor chaufføren skal starte. Disse "hubs" indeholder faciliteter, der benyttes af chaufførerne til at hvile ud og skifte lastbiler. Lastbilerne kører i 9 timers intervaller, hvorefter der skiftes chauffør. Lastbilerne holder aldrig stille. Efter endt hviletid kører chaufføren videre med en ny lastbil. Chaufførerne har således hele tiden skiftende arbejdssteder. Hvis chaufføren er fløjet ind til København, er det ikke sikkert, at chaufføren skal flyve hjem igen fra København.

Koncernen har mellem 3.500 og 4.000 transporter til Danmark per uge, men det siger ikke noget om, hvor meget chaufførerne opholder sig i Danmark. Kommer en chauffør f.eks. fra Sverige eller Norge med kurs mod Kastrup, er det således kun de sidste få kilometer fra chaufføren krydser Øresundsbroen, der udgør transport i Danmark.

Koncernen transporterer ikke gods nationalt og driver således ikke cabotagekørsel.

Koncernen har i alt ca. 374 lastbiler indregistreret. 4 af disse er pt. indregistreret i Estland, mens ca. 300 er indregistreret i Danmark. Årsagen til de mange dansk indregistrerede biler er, at de synes og repareres jævnligt. Koncernen vil gerne optræde miljøbevidst, og de kan få lastbilerne synet ca. 1000 meter fra deres værksted i Greve.

Europa-Parlamentets og Rådets forordninger af 21. oktober 2009 om bl.a. fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet (1071/2009) og om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (1072/2009) lægger rammerne for international transport, og det er disse regler, som koncernen retter sig efter. Koncernen har kun fællesskabstilladelser, ikke andre. Det er ikke relevant, hvor lastbilerne er indregistreret.

Koncernen har længe arbejdet med corporate social responsibility (CSR). De arbejder med det hver dag, og de har fået et internationalt certifikat. Koncernen ønsker at gøre tingene legalt, og Kim Johansen Transport OÜ opfylder samtlige krav til aflønning mv., der findes i Estland. Det er der en arbejdsinspektør i Estland, der tjekker. Chaufførerne ansat i Kim Johansen Transport OÜ er ikke omfattet af de danske sociale sikringsregler.

Det er koncernens moderselskab, Kim Johansen International Transport A/S, der har kontakten med kunderne. Al fakturering til koncernens kunder sker desuden fra Kim Johansen International Transport A/S. Koncernens omsætning fordeles herefter internt i koncernen, herunder igennem transfer pricing aftaler. Den bogførte omsætning for Kim Johansen Transport OÜ i 2013 på 108.798.000 kr. er således skabt igennem handel med Kim Johansen International Transport A/S. De omtalte ”hubs” er endvidere ejet af Kim Johansen International Transport A/S, der modtager betaling fra de koncerninterne selskaber, der benytter dem.

Koncernen har mange kunder i Danmark, herunder DHL aviation, SAS Cargo, Int. postcenter INC, Danske Fragtmænd og forskellige speditørvirksomheder såsom DSV. Kastrup Lufthavn er den største platform, som de henter og bringer fra. Koncernens omsætning på det danske marked er vigende, og under 15 % af koncernens omsætning i 2013 hidrørte fra det danske marked.

Det påvirker i høj grad virksomheden, når den omtales på Facebook på den måde, som det er sket. Kim Johansen havde mindst 100 telefonopkald med kunder i den weekend, hvor Politikens artikel blev bragt. Alle udenlandske kunder har repræsentanter i Danmark, der havde kontaktet deres hovedkontorer i de respektive lande. Han har siden da ikke lavet andet end at skulle forklare sig over for koncernens kunder.

Kim Johansen Transport OÜ driver ikke chaufførvikarvirksomhed, og de chauffører, der er ansat i Kim Johansen Transport OÜ, er efter Kim Johansens opfattelse heller ikke udstationerede. Han stiller spørgsmålstejn ved, om en chauffør overhovedet kan være udstationeret. I så fald vil chaufføren jo være udstationeret til alle de lande, hvor chaufføren befinder sig.

### **Parternes argumenter**

Klageren, Kim Johansen Transport OÜ, har overordnet anført, at den varslede blokade både af formelle og materielle årsager er ulovlig.

Der stilles betydelige krav til formalia i forbindelse med varsling af konflikt, således at enhver usikkerhed i varslingen kommer afsenderen til skade, da konfliktvarsler skal fortolkes strengt efter deres ordlyd. Det er med den anvendte formulering af varslet uklart, hvem der er omfattet af dette, idet ”Kim Johansen Transport Group” ikke er nogen juridisk enhed, men et brand for den samlede koncern, hvilket er og også på varslingstidspunkterne var 3F bekendt. 3F’s krav om overenskomst med Kim Johansen Transport OÜ samt konfliktvarslet er således aldrig meddelt Kim Johansen Transport OÜ forud for blokadens påtænkte iværksættelse den 20. januar 2014 og siden den 7. februar 2014. Hovedkonflikten er derfor ulovlig.

Det gøres endvidere gældende, at 3F ikke har den fornødne faglige interesse i at få chaufførarbejdet overenskomstdækket.

Kim Johansen Transport OÜ er en selvstændig juridisk enhed i Estland, og der er ikke tale om et ”postkassefirma”, men om en regulær virksomhed med en omsætning på over 100 mio. kr. i 2013. Samtlige Kim Johansen Transport OÜ’s chauffører er fra Østeuropa, og de er alle ansat via ansættelseskontrakter indgået mellem chaufførerne og Kim Johansen Transport OÜ. De pågældende ansættelseskontrakter indeholder ingen referencer til Danmark, og al væsentlig ledelsesret i forhold til chaufførerne udøves endvidere af Kim Johansen Transport OÜ. Hertil kommer, at væsentligt under 3 % af den samlede kørsel i dansk indregistrerede biler relaterer sig til Danmark. Det kan endelig lægges til grund, at den af Kim Johansen Transport Group benyttede model for ansættelse af chauffører ikke er udtryk for nogen omgåelseshensigt, jf. også opmandskendelsen af 16. april 2009 i den faglige voldgiftssag (FV 2007.162) mellem 3F Transportgruppen for Aivar Sormus mod DI Overenskomst I ved DI (ATL) for Kim Johansen International Transport A/S.

En sådan helt beskeden og lejlighedsvis tilknytning til Danmark kombineret med, at chaufførerne til brug for deres arbejde i nogen udstrækning benytter arbejdsredskaber i form af lastbiler, der er indregistreret i Danmark, er herefter ikke tilstrækkeligt til at bevirke, at dansk ret finder anvendelse.



I betragtning af de særlige forhold, som gør sig gældende for arbejde ved de i sagen foreliggende internationale godstransporter, skal der, jf. Arbejdsrettens dom af 20. juni 2000 i sag 2000.455 (Mitropa), foreligge særlige omstændigheder, for at 3F kan antages at have fornøden faglig interesse i at overenskomstdække sådant arbejde, når det udføres af personer, hvis ansættelsessted ligger i udlandet, og hvis arbejde her i landet er et naturligt og underordnet led i den internationale transports gennemførelse. 3F har ikke godtgjort, at der foreligger sådanne særlige omstændigheder.

Som følge af den yderst beskedne tilknytning til Danmark kan det pågældende arbejde heller ikke anses for at ligge inden for 3F's naturlige arbejdsområde, idet det ikke er naturligt for 3F at organisere de pågældende chauffører, der alle kommer fra og er bosat i Østeuropa.

Det følger desuden af EU-Domstolens faste praksis, at enhver restriktion af den fri udveksling af tjenesteydelser skal have et legitimt formål, der er begrundet i tvingende almene hensyn, at restriktionen skal være egnet til at opfylde formålet, og at den ikke må være uproportional, jf. bl.a. EU-Domstolens dom af 18. december 2007 i sag C-341/05 (Laval), præmis 101. Kim Johansen Transport OÜ overholder de estiske regler, hvilket påses af de estiske myndigheder, og da Kim Johansen Transport OÜ's chauffører, der alle er østeuropæere, ikke organiserer sig i 3F, er den eneste, der har en interesse i konflikten, 3F selv. 3F's krav om dansk overenskomstdækning af Kim Johansen Transport OÜ's chauffører har derfor ikke et legitimt formål. 3F's blokade er derfor heller ikke egnet til at opnå en overenskomst, da Kim Johansen Transport OÜ's chauffører udelukkende er fra Østeuropa. Den varslede konflikt er endelig uproportional grundet chaufførernes ringe tilknytning til Danmark.

Lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel ("godskørselsloven") finder desuden ikke anvendelse for Kim Johansen Transport OÜ's chaufførers kørsler i Kim Johansen International Transport A/S' køretøjer, idet Europa-Parlamentets og Rådets forordninger af 21. oktober 2009 om bl.a. fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet (1071/2009) og om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (1072/2009) harmoniserer international godskørsel på fællesskabets område. Såvel Kim Johansen Transport OÜ som Kim Johansen International Transport A/S har fået udstedt en fællesskabstilladelse på baggrund heraf, og det er ved udstedelsen heraf ikke relevant, hvor lastbilerne er indregistreret. Det er således alene indenrigskørsel i

Danmark og cabotagekørsel, der er reguleret af godskørselsloven, og hverken Kim Johansen Transport OÜ eller Kim Johansen International Transport A/S kører indenrigskørsel i Danmark eller cabotagekørsel. 3F kan derfor ikke med hjemmel i godskørselsloven kræve dansk overenskomstdækning af Kim Johansen Transport OÜ's chauffører. Indklagede er i øvrigt ikke påtaleberettiget i forhold til Kim Johansen Transport OÜ's og/eller Kim Johansen International Transport A/S' overholdelse af godskørselslovens regler, og Arbejdsretten er ikke kompetent til at prøve dette spørgsmål.

Kim Johansen Transport OÜ's chauffører er desuden ikke omfattet af anvendelsesområdet for hverken Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 71 af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser ("udstationeringsdirektivet") eller lovbekendtgørelse nr. 256 af 25. marts 2011 om udstationering af lønmodtagere mv. ("udstationeringsloven"), idet de ikke er at anse for udstationeret ved deres arbejde som chauffører med international godstransport. Der er således ikke noget sted, hvor chaufførerne sædvanligvis udfører deres arbejde, jf. udstationeringsdirektivets artikel 2, stk. 1. Kim Johansen Transport OÜ driver heller ikke chaufførvikarvirksomhed og er derfor heller ikke omfattet af lov nr. 595 af 12. juni 2013 om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v. ("vikarloven").

Den varslede hovedkonflikt er derfor ulovlig.

Det gøres dernæst gældende, at når den varslede hovedkonflikt er ulovlig, gælder det også de afledte sympatikonflikter, og at iværksættelse af de varslede sympatikonflikter under alle omstændigheder vil være uproportionalt sagens omstændigheder taget i betragtning.

Til støtte for påstandene om bod gøres det gældende, at indklagede, herunder 3F, og Kim Johansen Transport OÜ den 6. februar 2014 har indgået en aftale, der pålægger 3F en fredspligt, indtil Arbejdsretten har truffet afgørelse i nærværende sag, hvilket er bekræftet af indklagede ved e-mail af 7. februar 2014. Som følge heraf har aftalens parter en loyalitetspligt over for hinanden. 3F har den 11. februar 2014 dels ved omtale af Kim Johansen/klageren på Facebook-siden "Stop Piratkørsel", og dels ved ikke efterfølgende at fjerne de skadelige indlæg på siden, foretaget kampskridt i strid med både parternes aftale, loyalitetspligten og det givne tilsagn om at iagttage fredspligten. Dette brud på den kollektive aftale mellem parterne er i overensstemmelse med Arbejdsrettens praksis bodspådragende, og da der er behov for en

effektiv afskrækkelse, bør en bod fastsættes til 1,5 mio. kr.

Indklagede, Landorganisationen i Danmark for 3F, har anført bl.a., at Kim Johansen Transport OÜ's formelle indsigelser mod konfliktvarslet ikke kan føre til, at den varslede hovedkonflikt er ulovlig. Varslet er sendt til "Kim Johansen Transport Group", der ikke er en juridisk person, men koncernens navn. Det angives imidlertid udtrykkeligt i meddelelsen, at konflikten er rettet mod klageren, og altså ikke mod "Kim Johansen Transport Group" som angivet i klagerens påstande. Konfliktvarslet må også anses for at være kommet frem til klageren, og Kim Johansen Transport OÜ kan herefter ikke berettiget påberåbe sig uklarhed om, hvem eller hvilket arbejde, der er omfattet af konfliktvarslingen.

Det pågældende arbejde henhører ubestrideligt til 3F's naturlige faglige område. 3F har således i årtier indgået landsdækkende overenskomster med henholdsvis DI/ATL, som moderselskabet Kim Johansen International Transport A/S er medlem af, og Dansk Erhverv Arbejdsgiver/DTL samt et stort antal ikke-organiserede vognmænd med tiltrædelsesoverenskomster.

Det afgørende for, om 3F har en faglig interesse i at søge arbejdet overenskomstdækket, er, at der er tale om chaufførarbejde, der udføres på dansk indregistrerede biler med godskørselstilladelser udstedt til biler tilhørende en heri landet etableret tilladelsesindehaver, og at arbejdet udføres for en her i landet hjemmehørende virksomhed til opfyldelse af dennes transportkontrakter med kunder i og uden for Danmark. Arbejdet har dermed sin stærkeste tilknytning til Danmark.

Indklagede gør principalt gældende, at Kim Johansen Transport OÜ's virksomhed reelt må anses for etableret i Danmark, og at arbejdet principalt udføres enten som en slags entreprise for moderselskabet Kim Johansen International Transport A/S, subsidiært som udleje af arbejdskraft (vikarer). Mere subsidiært må Kim Johansen Transport OÜ betragtes som en udstationerende virksomhed efter udstationeringsdirektivet og udstationeringsloven.

Der er således en høj grad af identitet mellem moderselskabet Kim Johansen International Transport A/S og dets estiske datterselskab, Kim Johansen Transport OÜ, der efter indklagedes opfattelse blot udgør et "postboks-firma". Kim Johansen er således den ultimative ejer af hele koncernen, det danske moderselskab har bestemmende indflydelse i Kim Johansen

Transport OÜ, og selskaberne har i realiteten samme ledelse. Sidstnævnte forhold er senest kommet til udtryk ved, at det var "Kim Johansen International Transport A/S" ved Kim Johansen, der protesterede mod 3F's varsling af konflikt mod Kim Johansen Transport OÜ.

Chaufførerne ansættes også reelt i Danmark, hvilket sker efter nogle, ifølge Kim Johansen International Transport A/S' hjemmeside, gennemførte tests og uddannelsesprogrammer, der foretages på Kim Johansen International Transport A/S' adresse i Greve. Kim Johansen International Transport A/S har ifølge sin hjemmeside endvidere i 2010 oprettet en HR-afdeling, der ligeledes er placeret på hovedkontoret i Greve. Kontrakten med det bulgarske rekrutteringsbureau er desuden indgået for Kim Johansen Transport OÜ af Lars Lindgaard, der er ansat Kim Johansen International Transport A/S. Chaufførerne kører ikke til eller fra Estland og har i det hele taget intet med Estland at gøre.

Det pågældende arbejde udføres endvidere på moderselskabets dansk indregistrerede biler. Bilerne er ikke blot et arbejdsredskab, som Kim Johansen Transport OÜ forsøger at karakterisere dem. Transport med dansk indregistrerede biler er underlagt godskørselsloven og dermed dansk lovgivning. International godskørsel med et dansk indregistreret køretøj kræver altså både en national tilladelse og en international tilladelse (fællesskabstilladelse). Det bestrides i den forbindelse, at international godskørsel skulle være fuldt ud harmoniseret med Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (1072/2009), se hertil præambelens pkt. 5.

Det pågældende arbejde udføres desuden udelukkende af Kim Johansen Transport OÜ for og efter aftale med moderselskabet Kim Johansen International Transport A/S, der udfører godstransportopgaver for danske og udenlandske kunder. Kim Johansen Transport OÜ's omsætning hidrører således alene fra Kim Johansen Transport OÜ's kontrakt med Kim Johansen International Transport A/S om at bemane Kim Johansen International Transport A/S' lastbiler. Det er også Kim Johansen International Transport A/S, der stiller "hubs" til rådighed for Kim Johansen Transport OÜ's chauffører.

Driftsstedet for det konfliktvarslede arbejde er således reelt Kim Johansen International Transport A/S' adresse i Greve, uanset om arbejdet må anses for udført som udlån, udleje eller et entrepriseforhold. Uanset om arbejdet betragtes som det ene eller den andet, har 3F den fornødne faglige interesse i at varsle konflikt.

De aktuelt beskæftigede chaufførers nationalitet eller bopæl er ikke afgørende for, om 3F har en faglig interesse i at overenskomstdække arbejdet. Antallet af kørte kilometer i Danmark er heller ikke relevant for bedømmelsen af 3F's faglige interesse i at søge det omhandlede arbejde overenskomstdækket. Allerede på grund af Danmarks geografiske størrelse, og fordi der netop er tale om eksportkørsel, vil antallet af kørte kilometer i sagens natur være langt færre end i udlandet.

Indklagede påberåber sig desuden EU's charter om grundlæggende rettigheder, art. 28, om forhandlingsret og ret til kollektive skridt.

Indklagede anerkender, at Arbejdsretten kan prøve, hvorvidt den varslede sympatikonflikt er for vidtgående i forhold til klageren, men det fastholdes, at de varslede sympatikonflikter til støtte for hovedkonflikten er lovlige.

Den af Kim Johansen Transport OÜ påberåbte "kollektive aftale" af 6. februar 2014 er rettelig en af indklagede afgivet proceserklæring om ikke at iværksætte den varslede konflikt, før Arbejdsrettens afgørelse foreligger. Da proceserklæringen, som i øvrigt er overholdt, ikke er omfattet af arbejdsretslovens § 12, er der ikke hjemmel til at idømme 3F en bod.

### **Arbejdsrettens bemærkninger og resultat**

Sagens hovedspørgsmål er, om 3F er berettiget til at iværksætte blokade og sympatikonflikter til støtte for overenskomstdækning af det arbejde, som chauffører ansat hos klageren, Kim Johansen Transport OÜ, udfører på Kim Johansen International Transport A/S' dansk indregistrerede biler.

Arbejdsretten finder, at det fremgår tilstrækkeligt klart af 3F's breve af 14. januar og 3. februar 2014, hvad konfliktens formål er, og hvem konflikten er rettet imod, og ud fra indholdet af Kim Johansen Transport A/S' brev af 21. januar 2014 ses de pågældende breve heller ikke at have givet anledning til tvivl herom. Det er derfor ikke afgørende, at 3F's breve er stilet til "Kim Johansen Transport Group". Der er herefter ikke grundlag for at kende den varslede blokade og de deraf afledte sympatikonflikter ulovlige af formelle grunde.

Den af 3F varslede konflikt har til formål at opnå en overenskomst for arbejde, der henhører

under 3F's naturlige faglige område. Spørgsmålet er, om 3F's interesse i at opnå en overenskomst med Kim Johansen Transport OÜ for det omhandlede arbejde er af fornøden styrke og aktualitet.

Kim Johansen Transport OÜ er et i Estland oprettet selskab, som driver sin virksomhed på baggrund af en fællesskabstilladelse, der er udstedt i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1072 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

Kim Johansen Transport OÜ's chauffører er ansat af Kim Johansen Transport OÜ, og Arbejdsretten lægger på baggrund af Kim Johansens forklaring endvidere til grund, at Kim Johansen Transport OÜ er ansvarlig for rekruttering, ansættelse og afskedigelse af sine chauffører og foretager udbetaling af løn og indberetning af sociale afgifter i Estland, at Kim Johansen Transport OÜ er med til at sørge for, at chaufførerne overholder køre- og hviletidsreglerne, og at Kim Johansen Transport OÜ udarbejder køreplaner for chaufførerne.

Arbejdsretten lægger endvidere til grund, at chaufførernes kørsel i Danmark i Kim Johansen International Transport A/S' dansk indregistrerede biler udgør en beskedent andel af det samlede antal kørte kilometer i de pågældende biler, og at chaufførernes arbejde her i landet må betragtes som et naturligt og underordnet led i de internationale transporters gennemførelse.

I overensstemmelse med Arbejdsrettens dom af 20. juni 2000 i sag 2000.455 (Mitropa) finder Arbejdsretten herefter, at der også i denne sag må kræves særlige omstændigheder, for at 3F's interesse i at opnå en overenskomst med Kim Johansen Transport OÜ for det omhandlede arbejde kan anses for at være af fornøden styrke og aktualitet.

Arbejdsretten finder, at der ikke foreligger sådanne særlige omstændigheder, og Arbejdsretten bemærker i den forbindelse, at der ikke er grundlag for at antage, at Kim Johansen-koncernens konstruktion og interne fordeling af opgaver ikke er lovlig eller udtryk for reelle transaktioner.

På baggrund af det anførte finder Arbejdsretten, at 3F's interesse i at opnå en overenskomst med Kim Johansen Transport OÜ for det omhandlede arbejde herefter ikke er af en sådan

passende styrke og aktualitet, at den varslede blokade og de deraf afledte sympatikonflikter er berettigede.

Kim Johansen Transport OÜ's påstand 1 tages herefter til følge som nedenfor bestemt.

Indklagedes tilsagn under retsmødet den 6. februar 2014 om, at ikrafttrædelse af konflikten udsættes til 5 dage efter, at afgørelse fra Arbejdsretten foreligger, er ikke en aftale eller overenskomst omfattet af arbejdsretslovens § 9, stk. 1, nr. 1 eller nr. 2. Da der herefter ikke er hjemmel til at idømme indklagede en bod, jf. arbejdsretslovens § 12, frifindes indklagede for Kim Johansen Transport OÜ's principale påstand 2.

**Thi kendes for ret:**

Landsorganisationen i Danmark for 3F skal anerkende, at den mod Kim Johansen Transport OÜ varslede hovedkonflikt i form af blokade, og dermed ligeledes de varslede sympatikonflikter, er ulovlige.

Landsorganisationen i Danmark for 3F frifindes for påstanden om bod.

I sagsomkostninger for Arbejdsretten skal Landsorganisationen i Danmark for 3F inden 14 dage efter afsigelsen af denne dom betale 2.000 kr. til Arbejdsretten.

Poul Søgaard