

**Kendelse**

**af 30. juni 2021**

**i faglig voldgiftssag FV2021-73**

**3F Transportgruppen**

**(advokat Evelyn Jørgensen)**

**mod**

**Dansk Erhverv Arbejdsgiver/TA**

**(advokat Allan Jensen)**

## **1. Sagens genstand og behandling**

Uoverensstemmelsen vedrører, om det er muligt at aflønne kørsel i ”garantibiler” med rådighedsløn i perioder, hvor chaufføren ikke udfører arbejde, men står til rådighed for vognmanden.

Parternes uoverensstemmelse udspringer af en konkret sag i Vig Bus ApS, som efterfølgende er ophørt. Parterne har været enige om at få sagen behandlet, selv om virksomheden er ophørt, da uoverensstemmelsen rejser et generelt spørgsmål om forståelsen af parternes overenskomst.

Til at behandle sagen har der været nedsat en faglig voldgiftsret med faglig sekretær Kim Poder og faglig sekretær Jørn Hedengran (valgt af klager) og advokat Lars Overgaard og underdirektør Morten Schønning Madsen (valgt af indklagede) og med professor, dr.jur. Jens Kristiansen som opmand.

Voldgiftsforhandlingen fandt sted den 8. juni 2021. Der blev afgivet forklaringer af tidligere faglig sekretær A, 3F Transportgruppen, vognmand B og formand C, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening.

Efter procedure voterede voldgiftsrettens medlemmer uden at der kunne opnås enighed blandt de partsudpegede medlemmer. Sagen blev herefter optaget til opmandens kendelse. Parterne var enige om, at kendelsen udformes uden fuldstændig gengivelse af sagsfremstilling, forklaringer og parternes argumentation.

## **2. Påstande**

**Klager, 3F Transportgruppen, nedlagde følgende endelige påstand:**

Indklagede skal anerkende, at der ikke kan afregnes med rådighedsløn, jf. OST overenskomstens § 2, stk. 4, for såkaldte garantitimer.

**Indklagede, Dansk Erhverv Arbejdsgiver/TA, påstod sig frifundet for klagers påstand.**

Indklagede nedlagde ydermere følgende **selvstændige påstand**:

Klager skal anerkende, at der kan afregnes med rådighedsløn, jf. overenskomstens § 2, stk. 4, for både variabelkørsel og garantikørsel.

Klager påstod sig frifundet for indklagedes selvstændige påstand.

### **3. Overenskomstgrundlaget**

Overenskomsten mellem Dansk Erhverv Arbejdsgiver for Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og 3F Transportgruppen for Offentlig Service Trafik (O.S.T.) indeholder følgende bestemmelse i § 1, stk. 1, om sit gyldighedsområde:

#### **”§ 1 – Gyldighedsområde m.v.**

##### **Stk. 1. Gyldighedsområde**

Denne aftale gælder for Offentlig Service Trafik (inklusive lægevagtkørsel), således som denne er defineret i Taxiloven (nr. 1538 af 19. december 2017), se § 4, stk. 1, nr. 1. Ved Offentlig Service Trafik forstås udførelse af variabel- eller garantikørsel i forbindelse med kontrakt for et trafikselskab, hvor der er tale om erhvervsmæssig personbefordring i et dansk indregistreret køretøj indrettet til befordring af personer. Denne overenskomst gælder ikke speciel rutekørsel eller sygetransport.”

Overenskomsten indeholder i § 2 en bestemmelse om arbejdstid, herunder følgende bestemmelser i stk. 3 og 4:

##### **”Stk. 3 Registrering af arbejdstid**

Vognløbets start- og sluttid registreres dagligt. Den mellemliggende tid med fradrag af pauser, delinger og rådighedstid afregnes som arbejdstid. Der afregnes mindst pr. halve time. Pr. kvarter hvis ugelønnet eller garanteret 37 timer pr. uge.

##### **Stk. 4 Rådighedstid**

Det præciseres, at bilen kan holde på chaufførens bopæl eller ved garage, og vognløbet skal være åbent. Rådighedstid afregnes med rådighedstillæg, 25 % af normaltimeløn, jf. § 3, stk. 1, nedenfor.”

I overenskomstens § 3 er der en række bestemmelse om aflønning. Bestemmelsen i § 3, stk. 1, vedrører kun garantibiler, og bestemmelsen i § 3, stk. 4, vedrører kun

variabelbiler. Det følger af bestemmelsen i § 3, stk. 1, at chaufføren ved garantikørsel aflønnes med en timeløn, mens chaufføren efter § 3, stk. 4, ved variabelkørsel aflønnes med 48 % af det indkørte beløb, dog med en ”garantiløn”, som er lavere end lønnen efter § 3, stk. 1.

Ifølge overenskomstens § 1, stk. 2, gælder en række af bestemmelserne i landsoverenskomsten for turistchauffører mellem samme parter for overenskomsten. Det gælder bl.a. § 8, stk. 3, om rådighedstillæg, der har følgende ordlyd:

”Der betales et rådighedstillæg svarende til 25 % af den til enhver tid gældende normaltimeløn, jf. § 4, stk. 3, hvor chaufføren står til rådighed ved telefon, computer eller lign. i et i forvejen aftalt antal timer. Denne betaling indgår ikke i arbejdstidsberegningen.”

#### **4. Forklaringer**

A har bl.a. forklaret, at han er tidligere forhandlingssekretær i Transportgruppen i 3F, og at han forhandlede den nye overenskomst for Offentlig Service Trafik. Overenskomsten blev indgået, fordi trafikselskaberne begyndte at få en betydelig del af denne form for kørsel, som kommunerne i højere grad havde stået for tidligere. At vognløbet skal være åbent ifølge overenskomstens § 2, stk. 4, betyder, at chaufføren skal være til rådighed for kørsel. En garantibil kan ikke holde og vente og derfor blev det ikke skrevet i § 2, stk. 4, at bestemmelsen kun gælder for variabelkørsel. Ifølge overenskomstens § 1, stk. 1, er det ikke muligt at blande garanti- og variabelkørsel. Det er trafikselskaberne, der giver chaufføren de enkelte kørsler i garantibil-ler. Det blev ikke drøftet under forhandlingerne, om en arbejdsgiver kan lade en chauffør holde stille med rådighedsløn i perioder, hvor trafikselskabet ikke har behov for kørsel. Han kan ikke huske, hvorfor bestemmelsen i § 2, stk. 4, henviser til bestemmelsen i § 3, stk. 1, om timeaf lønning for kørsel i garantibiler. Det har formentlig været et forhandlingsmæssigt spørgsmål, hvilken af de to lønsatser i henholdsvis § 3, stk. 1, og stk. 4, som rådighedslønnen på 25 % skulle beregnes i forhold til. Han kan ikke huske, at der på et møde skulle være indgået en aftale om, at bestemmelsen om rådighedsløn skulle følge ATAX-overenskomstens bestemmelse om rådighedsløn.

**B** har bl.a. forklaret, at han er vognmand og tidligere indehaver af Vig Bus Aps. Han havde kontrakt med et trafikselkskab om garantikørsel på hverdage i to tidsintervaller. Den betaling han modtog fra trafikselkskabet var for at stille en bil med chauffør til rådighed i de aftalte tidsintervaller. Der kunne sagtens være mindre kørsel for trafikselkskabet end den garanterede kørsel, han fik betaling for. I sådanne ”døde perioder” blev chaufføren aflønnet med rådighedsløn, da chaufføren ikke udførte arbejde, men kun holdt sig til rådighed for kørsel.

**C** har bl.a. forklaret, at han er administrerende direktør i VBT A/S og formand for TA. Han var næstformand for TA på det tidspunkt, hvor OST-overenskomsten blev forhandlet, og han deltog i forhandlingerne. Parterne drøftede ikke spørgsmålet om garanti- contra variabelkørsel i tilknytning til overenskomstens § 2, stk. 4. En kontrakt med et trafikselkskab om en garantibil giver betaling for en bestemt tid pr. dag, mens en kontrakt om en variabelbil kun giver betaling for den faktisk kørte tid. Prisen er et vigtigt parameter, når man som vognmand byder på en kontrakt om en garantibil, og der bliver generelt satset på, at man skal køre et mindre antal timer, end det garanterede antal timer, som trafikselkskabet betaler for. Kontrakten er indgået mellem vognmanden og trafikselkskabet og har intet at gøre med ansættelseskontrakten mellem vognmanden og chaufføren. Hvis man følger 3F’s påstand skal vognmanden betale for den fulde garantiperiode, selv om chaufføren ikke kører hele perioden. Det var afgørende for arbejdsgiversiden, at man ikke bandt sig til at følge ATAX-overenskomsten, og han erindrer ikke noget møde, hvor parterne skulle have aftalt at binde overenskomstens bestemmelse om rådighedsløn op på bestemmelsen om rådighedsløn i ATAX-overenskomsten.

## **5. Parternes argumenter**

Til støtte for sin påstand har **klager** bl.a. anført, at landsoverenskomsten for turistchauffører ikke indeholder regler om garantikørsel. Der blev i 2014 indført en regel om rådighedsløn, hvor der er sammenhæng mellem rådighedsløn for chaufføren og ingen indtjening for vognmanden. Det forholder sig anderledes i OST-overenskomsten, hvor vognmanden er garanteret indtjening for et bestemt tidsinterval. Hvis chaufføren ikke er sikret løn i den fulde garantiperiode, vil chaufføren væ-

re prisgivet trafikskabs mere eller mindre effektive udnyttelse af garantiperioden. Fortolkningen af § 2, stk. 4, kan ikke afgøres ud fra ordlyden alene, men må også inddrage parternes forudsætninger. Det har formodningen imod sig, at 3F skulle have accepteret, at en chauffør alene bliver aflønnet med rådighedsløn for en del af en garantiperiode, når vognmanden er garanteret betaling for den fulde periode. Som forklaret af A er baggrunden for, at § 2, stk. 4, henviser til § 3, stk. 1, at det var et forhandlingsmæssigt spørgsmål, hvilken lønsats, som rådighedslønnen skulle beregnes ud fra. Der er en tilsvarende henvisning i § 8, stk. 3, i landsoverenskomsten for turistchauffører.

Til støtte for sin påstand har **indklagede** bl.a. anført, at det klart fremgår af OST-overenskomstens § 1, stk. 1, at den finder anvendelse for såvel garanti- som variabelkørsel. Overenskomsten skelner lønmæssigt i § 3 mellem garanti- og variabelkørsel. Bestemmelsen i § 2, stk. 4, er klar efter sin ordlyd, og den sonderer ikke mellem garanti- og variabelkørsel. Der kan ikke sættes lighedstegn mellem garantibetalingen til vognmanden for at stille bil og chauffør til rådighed for et trafikskab og den løn, som chaufføren skal have for at udføre kørsel for vognmanden. Det forekommer jævnligt, at et trafikskab ikke kan udnytte garantitiden fuldt ud. Bestemmelsen i § 2, stk. 4, giver en vognmand ret til at sætte en chauffør på rådighedsløn i ”døde perioder”. Det er intet i bestemmelsens ordlyd, der taler imod, at vognmanden har ret til at gøre det ved såvel garanti- som variabelkørsel. Overenskomsten giver i det hele taget ikke i nogen bestemmelse en chauffør en garanti for at modtage løn for samme periode, som en vognmand modtager betaling for fra et trafikskab. Chaufføren skal ikke udføre arbejde i en rådighedsperiode, men alene holde sig klar til at køre.

## **6. Opmandens resultat og begrundelse**

Det fremgår af OST-overenskomstens § 1, stk. 1, at overenskomsten finder anvendelse for såvel garantikørsel som variabelkørsel, som udføres i henhold til en kontrakt for et trafikskab.

Ved garantikørsel stiller vognmanden en bil med chauffør til rådighed for et trafikskab med en bestemt betaling for en bestemt tidsperiode. Trafikskabet betaler

for den fulde garantiperiode, uanset om trafikskabet ikke kan udnytte perioden fuldt ud. Ved variabelkørsel betaler trafikskabet kun for den kørsel, som faktisk bliver udført af vognmanden.

Spørgsmålet er, om en chauffør efter OST-overenskomsten har krav på sin normale timeløn for alle de timer, som en garantikørsel omfatter, eller om vognmanden kan aflønne chaufføren med rådighedsløn for de perioder, hvor trafikskabet ikke har behov for kørsel, og chaufføren alene står til rådighed for kørsel.

Ifølge OST-overenskomstens § 2, stk. 3, skal vognløbets start- og sluttid registreres dagligt. Den mellemliggende tid betragtes efter bestemmelsen som arbejdstid, dog med ”fradrag af pauser, delinger og rådighedstid.” Det følger således udtrykkeligt af bestemmelsen, at den tid, hvor en chauffør kun er til rådighed, men ikke udfører arbejde, falder uden for det, som vognmanden skal afregne som arbejdstid.

Ifølge OST-overenskomstens § 2, stk. 4, kan en bil holde på chaufførens bopæl eller ved garage med åbent vognløb mod, at vognmanden afregner tiden med et rådighedstillæg på 25 % af normaltimelønnen. I modsætning til bestemmelsen i § 8, stk. 3, i overenskomsten for turistchauffører er adgangen til at benytte rådighedsløn efter § 2, stk. 4, ikke afgrænset til ”et i forvejen aftalt antal timer”. Bestemmelsen forudsætter således efter sin ordlyd, at en vognmand kan anvende rådighedsløn i konkret opståede situationer, hvor en chauffør ikke skal udføre arbejde, men hvor vognmanden gerne vil have, at chaufføren står til rådighed for kørsel.

Arbejdstidsbestemmelsen i § 2 – herunder § 2, stk. 4, om rådighedstid – sonderer efter sin ordlyd ikke mellem garanti- og variabelkørsel. Bestemmelsen adskiller sig dermed fra lønbestemmelsen i § 3, der udtrykkeligt sonderer mellem garantikørsel (§ 3, stk. 1) og variabelkørsel (§ 3, stk. 4). Det ville efter opmandens opfattelse have været nærliggende at præcisere i § 2, stk. 4, at den alene finder anvendelse ved garantikørsel, dersom dette skulle have været tilfældet. Det gælder ikke mindst i lyset af, at bestemmelsen for så vidt angår beregningen af rådighedslønnen henviser til normaltimelønnen i § 3, stk. 1, om garantikørsel. Selv om henvisningen som forkla-

ret af A formentlig er udtryk for et forhandlingskompromis i forhold til det størrelsesmæssige beregningsgrundlag for rådighedslønnen, understøtter henvisningen, at bestemmelsen også finder anvendelse for garantikørsel.

Der er heller ikke i øvrigt i OST-overenskomsten støtte for, at en chauffør skulle være garanteret normal timeløn svarende til de garantiperioder, som vognmanden har aftalt med trafikselskabet. Det bemærkes herved, at der ikke kan sættes lighedstegn mellem den garantiperiode, som en vognmand aflønnes for efter kontrakten med trafikselskabet, og den arbejdstid, som vognmanden efter overenskomsten skal aflønne chaufføren for. Det afgørende for chaufførens stilling over for vognmanden er det aftalte i overenskomsten og ansættelseskontrakten.

Klager har ikke godtgjort, at parterne har haft en fælles forudsætning om, at en vognmand er afskåret fra at sætte en chauffør på rådighedsløn i forbindelse med garantikørsel. Både A og C har forklaret, at spørgsmålet ikke var genstand for drøftelser under forhandlingerne om OST-overenskomsten. Den fremlagte emailkorrespondance mellem A, Allan Jensen og C godtgør heller ikke en sådan fælles forudsætning mellem parterne. Tilsvarende har klager ikke godtgjort, at der har været en fælles forståelse mellem parterne om at knytte bestemmelsen om rådighedsløn til bestemmelsen om rådighedsløn i den dagældende ATAX-overenskomst (indgået mellem 3F og Arbejdsgiverforeningen for Taxibranchen), som i øvrigt var affattet på en anden måde end OST-overenskomstens § 2, stk. 4.

Sammenfattende må indklagede derfor frifindes for klagers påstand og have medhold i sin egen selvstændige påstand.

**Thi bestemmes:**

Indklagede frifindes for klagers påstand.



Klager skal anerkende, at der kan afregnes med rådighedsløn, jf. overenskomstens § 2, stk. 4, for både variabelkørsel og garantikørsel.

Hver part bærer egne sagsomkostninger og betaler halvdelen af udgifterne til opmanden.

Jens Kristiansen