

Kendelse

afsagt den 2. december 2022

i

faglig voldgift FV2022-462

**Fagligt Fælles Forbund
(advokat Evelyn Jørgensen)**

mod

**Dansk Erhverv Arbejdsgiver/Turistvognmændenes
Arbejdsgiverforening
(advokat Allan Jensen)**

1. Uoverensstemmelsen

Sagens hovedspørgsmål er, om en vognmandsvirksomheds aflønning af en chauffør for rådighedstid ved offentlig service trafik (OST-kørsel) forudsætter, at der forud for vagten er aftalt et nærmere antal timer, som chaufføren skal stå til rådighed i. Endvidere er det spørgsmålet, om en aftale mellem virksomheden og den enkelte chauffør om ved OST-kørsel at aflønne med rådighedsløn andetsteds end chaufførens bopæl eller virksomhedens garage kan indgås ved ansættelsesforholdets begyndelse eller først, når ansættelsesforholdet er etableret. Begge spørgsmål angår perioden fra 2018 til den 28. februar 2020 og tager sigte på time-lønnede chauffører.

2. Påstande

Klager, Fagligt Fælles Forbund (3F Transportgruppen), har nedlagt følgende påstande:

1. Dansk Erhverv Arbejdsgiver skal anerkende, at aflønning med rådighedsløn ved kørsel på OST-overenskomstens vilkår forudsætter, at der forud for vagten er aftalt et nærmere antal timer som rådighed, jf. TA-overenskomstens § 8, stk. 3, som er gældende, jf. OST-overenskomstens § 1, stk. 2.
2. Dansk Erhverv Arbejdsgiver skal anerkende, at aflønning med rådighedsløn andetsteds end bopæl eller garage, jf. protokollat af 11. maj 2018, forudsætter en frivillig aftale mellem vognmand og den enkelte chauffør indgået efter ansættelsesforholdets etablering.

Indklagede, Dansk Erhverv Arbejdsgiver/Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, har over for disse påstande påstået frifindelse.

Indklagede har endvidere nedlagt følgende selvstændige påstande:

1. 3F Transportgruppen skal anerkende, at aflønning med rådighedsløn efter OST-overenskomsten til og med den 28. februar 2020 sker efter OST-overenskomstens § 2, stk. 4, og protokollat af 11. maj 2018, således at rådighedsløn også kan tildeles ved stop i hjemzone, såfremt dette er aftalt mellem parterne.

2. 3F Transportgruppen skal anerkende, at en sådan aftale om hjemzone kan indgås fra ansættelsesforholdets begyndelse.

Over for disse påstande har klager påstået frifindelse.

3. Sagens behandling

Sagen er den 16. november 2022 forhandlet for en faglig voldgift med højesteretsdommer Oliver Talevski (formand), højesteretsdommer Poul Dahl Jensen og højesteretsdommer Kristian Korfits Nielsen som opmænd og med følgende sidekommere: Jørn Hedengran og Kim Poder, begge fra 3F Transportgruppen og udpeget af klager, og Thomas Rønnow og Lars Overgaard, begge fra Dansk Erhverv og udpeget af indklagede.

Der er under den mundtlige forhandling afgivet forklaring af Allan Andersen og Stephen Jespersen.

Efter forhandling og votering kunne der ikke opnås enighed om eller flertal for en afgørelse blandt de partsudpegede medlemmer af voldgiftsretten. Afgørelsen skal derfor træffes af opmændene.

4. Overenskomstgrundlaget

Parternes uoverensstemmelse er opstået i forbindelse med efterbetalingskrav, som er rejst af 3F Transportgruppen på vegne af et antal chauffører, der er beskæftiget med offentlig service trafik. Efterbetalingskravene angår perioden 2018-2019.

Af landsoverenskomsten for turistchauffører (TA-overenskomsten), som er indgået mellem Dansk Erhverv Arbejdsgiver for TA Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og 3F Transportgruppen, og som var gældende for 2017-2020, fremgår bl.a.:

*”§ 1. Gyldighedsområde m.v.
Stk. 1. Gyldighedsområde*

Overenskomsten gælder efter Lov om trafikkselskaber for al erhvervsmæssig buskørsel eksklusiv almindelig rutekørsel, jf. § 19, stk. 1, 1. punktum til og med ”områder” samt Lov om trafikkselskaber § 19, stk. 2, punkt 1.

Derudover gælder overenskomsten for følgende typer kørsel:

- Speciel rutekørsel, jf. Lov om trafikkselskaber § 19, stk. 3.
- Den i Lov om trafikkselskaber, § 5, stk. 3, beskrevne kørsel, uanset om denne udføres i koordination med trafikkselskabets egne kørselsopgaver.
- Den i Lov om trafikkselskaber § 19, stk. 2, nr. 1 og 2, beskrevne kørsel. Nr. 2 udgår fra 1. januar 2019, således at togbuskørsel fra denne dato er omfattet af AKT-overenskomstens dækningsområde. Dette gælder dog ikke, hvis togbusdriften har en uafbrudt varighed op til 3 døgn.
- Almindelig rutekørsel over 24 timer.
- Al international buskørsel
- Offentlig servicetrafik (OST-kørsel)

...

§ 4. Time-, uge- og månedsløn

...

Stk. 3. Lønsatser

	1. marts 2017	1. marts 2018	1. marts 2019
Timelønnen er	kr. 139,55	kr. 142,05	kr. 144,55

...

§ 8. Tillægsbetalinger

...

Stk. 3. Rådighedstillæg

Der betales et rådighedstillæg svarende til 25 % af den til enhver tid gældende normalt meløn, 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.”

OST-kørsel blev indføjet i TA-overenskomstens § 1, stk. 1, om gyldighedsområde i 2017.

Af den overenskomst om Offentlig Service Trafik (OST-overenskomsten), som parterne indgik den 4. maj 2018, fremgår bl.a.:

”§ 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 trafiksel-skab, hvor der er tale om erhvervsmæssig personbefordring i et dansk ind-registreret køretøj indrettet til befordring af personer. Denne overens-komst gælder ikke speciel rutekørsel eller sygetransport.

Stk. 2. Fælles bestemmelser

Følgende paragraffer i landsoverenskomsten for turistchauffører indgået mellem Dansk Erhverv Arbejdsgiver for TA og 3f Transportgruppen er gældende for denne overenskomst:

...

§ 8 stk. 3. Rådighedstillæg

...

§ 2 – Arbejdstid

...

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 garan-teret 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.

§ 3 – Løn

Stk. 1 Timeløn (kun garantibil)

Timelønnen udgør:

1. januar 2018	1. marts 2018	1. marts 2019
kr. 147,20	kr. 149,70	kr. 152,20

Søn- og Helligdagsbetaling er indregnet i timelønnen.

Der afregnes mindst pr. halve time. Pr. kvarter hvis ugelønnet eller garan-teret 37 timer pr. uge.”

Taxiloven fastsætter i § 4, stk. 1, nr. 1, at en tilladelse til erhvervsmæssig person-transport, jf. § 3, kan anvendes til kørsel for en offentlig myndighed, som myn-digheden udfører i medfør af lov.

Af protokollat af 11. maj 2018, som er underskrevet af 3F Transportgruppen og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, fremgår følgende:

”På et møde d.d. er drøftet indholdet af den nye overenskomst for Offentlig Service Trafik indgået mellem nedennævnte overenskomstparter.

Ad § 2, stk. 4, bemærkes det, at parterne er enige om, at der KAN AFTALES ”hjemzone” andetsteds end bopæl for chaufføren eller garage i samråd og enighed med chaufføren og i henhold til kontraktens løbetid.

”Hjemzone” er afgrænset til en angiven fysisk adresse indenfor en radius på 500 meter.”

Ved brev af 28. juni 2018 orienterede TA sine medlemmer om nye lønsatser for OST-kørsel. I brevet blev der redegjort for bl.a. § 2, stk. 3 og 4, i OST-overenskomsten, og det er herom anført bl.a., at ”arbejdstiden (normallønnen) kan afbrydes med rådighedstid = rådighedstillæg, 25 % af normalt melønnen. Vognløbet skal være åbent. Rådighedstid kan være på chaufførens bopæl, ved garage eller ved hjemzone (aftale med chauffør) indenfor 500 m af en angiven fysisk adresse.”

5. Forklaringer

Allan Andersen har forklaret bl.a., at han har været forhandlingssekretær i 3F. Han har været forhandler på TA-overenskomsten, herunder den overenskomst, som var gældende for 2017-2020. Han har også være forhandler på OST-overenskomsten for samme periode og ligeledes på protokollatet af 11. maj 2018.

Langt de fleste chauffører er ansat på 0-timerskontrakt. Enkelte chauffører er garanteret 37 timer og få er ugelønnede.

§ 8, stk. 3, kom ind i TA-overenskomsten i 2014. Det skete, fordi chaufførerne om aftenen skulle se på deres ipads, hvilke ture de skulle køre den følgende dag, eller om morgenen – før arbejdstids begyndelse – skulle tjekke dagens kørselsopgaver. Hidtil havde chaufførerne ikke fået betaling for disse arbejdsopgaver. Rådighedstillægget efter § 8, stk. 3, dækkede også, at chaufførerne i løbet af arbejdsdagen skulle kigge på deres ipads eller telefon for at se, hvornår de skulle køre hjem mv., og at de skulle stå til rådighed, f.eks. på deres bopæl, når der ikke var kørsler. § 8, stk. 3, havde primært sigte på de vognmænd, der kørte med skolebørn, og hvor

der f.eks. kunne være tale om, at et skolebarn blev syg, og en kørsel derfor blev aflyst. I denne situation skal der efter TA-overenskomstens § 8, stk. 3, gives et rådighedstillæg som modydelse for, at chaufføren står til rådighed.

I 2014 stod der ikke noget i TA-overenskomsten om OST-kørsel. Denne form for kørsel kom ind i overenskomsten i 2017.

Det var i 2018, at OST-kørsel blev forhandlet ud af TA-overenskomsten og fik et særskilt overenskomstgrundlag. OST-kørsel omfatter kørsel til hospital, øjenlæge osv. Sådan kørsel blev tidligere ofte udført af taxier. Trafikselskaberne begyndte imidlertid at udbyde denne form for flexkørsel, og vognmændene havde en interesse i at kunne byde på opgaverne. OST-kørsel blev enten udbudt som garantikørsel eller som variabel kørsel. Der er mest økonomi for vognmanden i at få garantikørsel, som f.eks. kan bestå i, at vognen skal køre en bestemt tur hver dag. I nogle af de variable kørselsaftaler skal vognen stå til rådighed i mange timer, uden at der er sikkerhed for kørsel i alle timerne. Der kan f.eks. være tale om et vognløb, som varer fra kl. 7 til kl. 18, og hvor der er perioder, hvor chaufføren ikke har kørselsopgaver.

Chaufføren skal have sin telefon åben, så længe vognløbet er åbent, sådan at han er opmærksom på eventuelle ændringer og nye kørselsopgaver.

Han er aldrig blevet mødt med det synspunkt, at § 8, stk. 3, ikke gælder i løbet af en arbejdsdag. Det ligger i § 8, stk. 3, at man kun kan stå til rådighed på ansættelsesstedet.

Det afgørende for chaufføren er at vide, hvornår vedkommende har fri, og hvornår vedkommende skal være til rådighed.

OST-overenskomstens § 2, stk. 4, er indsat for at præcisere, at rådighedstid er på enten chaufførens bopæl eller ved garagen. Præciseringen skulle ske i forhold til § 8, stk. 3, i TA-overenskomsten.

Protokollatet af 11. maj 2018 blev underskrevet på et tidspunkt, hvor OST-overenskomsten ikke var endeligt godkendt. Baggrunden for protokollatet var, at vognmændene havde svært ved at byde på kørsel, som foregik fra lokaliteter, der lå langt fra chaufførens bopæl eller garagen. Meningen var, at de chauffører, der ikke kunne få fulde timer, skulle hjælpes til at få flere timer ved, at man etablerede en yderligere hjemzone, så chaufføren ikke fik fuld timeløn for at køre hen til det sted, hvorfra der skulle køres, og hjem til sin bopæl, når køreturen var slut. Der er anvendt store typer i protokollatet for at understrege, at der ikke var tale om noget, som vognmændene bare kunne trække ned over hovedet på den enkelte chauffør.

Han har hverken set eller godkendt orienteringsbrevet af 28. juni 2018 fra TA.

Stephen Jespersen har forklaret bl.a., at han har været medlem af bestyrelsen i TA siden 2008 og i dag er formand. Han deltog i forhandlingen af OST-overenskomsten.

Der var ikke tænkt på OST-kørsel, da § 8, stk. 3, blev indsat i TA-overenskomsten i 2014. § 8, stk. 3, blev indsat med sigte på navnlig speciel rutekørsel. Ved speciel rutekørsel er situationen den, at vognmanden disponerer vognløbet, dvs. at det er vognmanden, der fastlægger al kørsel. Både det, som er planlagt, og det, der måtte vise sig i løbet af arbejdsdagen.

Der er forskellige former for OST-kørsel, nemlig garantikørsel og variabel kørsel. Ved garantikørsel har vognmanden budt på noget specifikt, og chaufføren udfører så denne opgave for vognmanden.

Ved OST-kørsel får chaufføren udleveret en ipad af vognmanden, men det er trafikskabet, som disponerer over chaufføren. Når chaufføren er færdig med at køre OST-kørsel for trafikskabet, overgår chaufføren til vognmanden.

Ved variabel OST-kørsel er der perioder, hvor der ikke er planlagt OST-kørsel. Det kan f.eks. medføre, at bilen startes ud om morgenen med speciel rutekørsel,

som er omfattet af TA-overenskomsten. Chaufføren overgår så på et tidspunkt til OST-kørsel, og honoreringen sker efter OST-overenskomsten. Der kan i disse situationer være tale om, at bilen holder stille i længere perioder, hvor trafikskabet har råderet over bilen. I nogle tilfælde ønsker vognmanden at disponere over chaufføren i disse perioder, typisk til speciel rutekørsel.

§ 8, stk. 3, i TA-overenskomsten anvendes bl.a., når vognmanden får tildelt kørselsopgaver, men det samtidig er usikkert, hvornår der skal køres. Med § 8, stk. 3, blev det aftalt, hvordan der skulle aflønnes, indtil turen lå fast, og det blev aftalt, hvilken timelønsats der skulle anvendes. Der er efter § 8, stk. 3, ingen begrænsninger med hensyn til, hvor chaufføren skal opholde sig, mens chaufføren står til rådighed. Det normale er, at chaufføren er hjemme.

Ordene ”i et i forvejen aftalt antal timer” blev anvendt for at understrege, at § 8, stk. 3, handler om noget, der gentager sig. Noget, der vides på forhånd, fordi vognmanden selv kan planlægge det. Det kan f.eks. aftales mellem vognmand og chauffør, at chaufføren får rådighedsbetaling for 15 minutter for at tjekke sin køreplan dagligt.

Når § 8, stk. 3, blev trukket med over i OST-overenskomsten, var det, fordi man ønskede, at chaufføren som hidtil skulle honoreres for at tjekke sin i-pad mv., før kørslen påbegyndes, også når der var tale om OST-kørsel.

§ 2, stk. 3 og 4, blev indsat i OST-overenskomsten for at tage højde for den situation, at trafikskabet styrer vognløbet ved OST-kørsel. Så længe vognløbet er åbent, står chaufføren til rådighed og kan blive tildelt ture af trafikskabet. Når chaufføren står til rådighed, betales der rådighedstillæg, og når chaufføren har en tur, betales der fuld timeløn. Ved OST-kørsel kan det ikke forudsiges, hvor lang rådighedstiden bliver. Ture, der er midlertidigt planlagt, kan blive lavet om. Derfor giver det ikke mening at aftale rådigheden på forhånd, idet det først vides bagefter, hvor meget rådighedstid der har været tale om.

Protokollatet af 11. maj 2018 blev indgået, fordi TA's og 3F's medlemmer havde en fælles interesse i, at vognmændene fik flere timer, hvor bilerne kunne køre. Når en vognmand vandt et udbud, var det ikke indregnet, at chaufføren skulle have fuld løn for at køre fra sin bopæl til det sted, hvor turen skulle påbegyndes. Derfor lavede man med protokollatet en aftale om, at chaufføren kører hjemmefra for egen regning, indtil han kommer til hjemzonen. Når chaufføren holder og venter i hjemzonen, får chaufføren rådighedsbetaling med 25 % af timelønnen efter OST-overenskomsten, og chaufføren får fuld løn, mens kørslen foregår.

Hvis 3F ikke havde sagt ja til protokollatet, var OST-overenskomsten ikke blevet indgået.

6. Anbringender

Klager har anført navnlig, at det udtrykkeligt fremgår af OST-overenskomstens § 1, stk. 2, at TA-overenskomstens § 8, stk. 3, om rådighedstillæg finder anvendelse.

Af § 8, stk. 3, følger, at der betales rådighedstillæg, ”hvor chaufføren står til rådighed ... i et i forvejen aftalt antal timer.” En vognmand er derfor ikke berettiget til efter dagens vagt at fratække alle passive timer og aflønne disse med 25 % af normallønnen (rådighedstid), uden det på forhånd er aftalt, hvor mange timer der henregnes til rådighedstid. Uagtet at § 8, stk. 3, oprindeligt måtte være aftalt på en anden baggrund og med et andet anvendelsessigte møntet på TA-overenskomstens kørselstyper, ændrer det ikke ved, at bestemmelsen i sin helhed uden forbehold er aftalt at skulle gælde ved OST-kørsel.

Der må påhvile indklagede en tung bevisbyrde for, at det ikke skulle forholde sig som angivet i § 8, stk. 3, i TA-overenskomsten. Da TA-overenskomstens gyldighedsområde i 2017 blev udvidet til at omfatte OST-kørsel, fandtes § 8, stk. 3, allerede.

OST-overenskomstens § 2, stk. 4, kan ikke læses isoleret, sådan at bestemmelsen gør udtømmende op med rådighedsløn, når der er tale om OST-kørsel. § 2, stk. 4, er udtryk for en præcisering af § 8, stk. 3, i TA-overenskomsten.

Der er ikke tale om to forskellige slags rådighedstid. Det betyder det samme, når der i TA-overenskomstens § 8, stk. 3, tales om, at chaufføren skal stå til rådighed ved telefon, computer eller lignende, og når der i OST-overenskomstens § 2, stk. 4, tales om, at vognløbet skal være åbent.

Det er arbejdsgiveren, der kan beslutte, hvornår en chauffør skal stå til rådighed. Det kan være i et ukendt antal timer og på offentlig vej. Chaufføren kan ikke efter TA-overenskomstens § 8, stk. 3, stå til rådighed uden for sit ansættelsessted og modtage rådighedstillæg.

Det har formodningen imod sig, at 3F skulle have accepteret at slække på betingelserne i TA-overenskomstens § 8, stk. 3, for, hvornår der kan aftales rådighedstillæg, herunder at det er en betingelse, at der forud for vagten er aftalt et nærmere antal timer som rådighed.

§ 8, stk. 3, gælder ved speciel rutekørsel, f.eks. skolekørsel, under TA-overenskomsten, uanset at vognmanden ikke kender kørselsforløbet.

Efter OST-overenskomstens § 2, stk. 4, er det en forudsætning for aflønning med rådighedsløn, at chaufføren opholder sig enten ved sin bopæl eller virksomhedens garage. Ved protokollatet af 11. maj 2018 er aftalt en snæver adgang til med den enkelte chauffør at aftale undtagelse herfra. Den fælles forudsætning var, at chaufføren ikke måtte føle sig presset til at indgå aftale om fravigelse af kravet om, at rådighedstid alene fandt anvendelse ved bopæl eller garage. En aftale som anført i protokollatet kan derfor ikke indgås i forbindelse med etablering af ansættelsesforholdet som et vilkår for ansættelse, men kan først indgås under ansættelsen. Virksomheden og chaufføren er ikke jævnbyrdige ved indgåelsen af ansættelsesaftalen, og chaufføren kender på dette tidspunkt ikke kørselsmønstret. Det er kun frivilligt, hvis chaufføren kender kørselsmønstret, så chaufføren ved, hvad en aftale om en yderligere hjemzone indebærer.

Indklagede har anført navnlig, at OST-overenskomsten, der trådte i kraft den 4. maj 2018, i § 2, stk. 4, angiver, at der i visse perioder i løbet af en arbejdsdag kan forekomme rådighedstid, hvor der ikke skal lønnes med timeløn, jf. § 3, stk. 1. Der kan i stedet skiftes til rådighedstid, således at der alene afregnes 25 % af normal timeløn angivet i § 3, stk. 1, som således udgør rådighedstillægget.

Der tales i § 2, stk. 4, om ”rådighedstid”. Dette begreb er ikke anvendt i § 8, stk. 3, i TA-overenskomsten. I OST-overenskomstens § 2, stk. 3, er det angivet, hvordan arbejdstiden beregnes. Det fremgår af bestemmelsen, at rådighedstid ikke medregnes i arbejdstiden. § 2, stk. 4, knytter sig til § 2, stk. 3, og præciserer, hvordan rådighedstid skal honoreres ved OST-kørsel. § 2, stk. 4, indeholder ikke nogen begrænsning af, hvor lang tid rådighedstiden kan være, eller at det skal være aftalt på forhånd.

Der er i OST-overenskomstens § 1, stk. 2, henvist til § 8, stk. 3, i TA-overenskomsten. Da § 8, stk. 3, blev indsat i 2014, var der ikke tænkt på OST-kørsel. OST-kørsel blev først indføjet i § 1 i TA-overenskomsten i 2017. § 8, stk. 3, blev indsat med sigte på speciel rutekørsel, hvor kørselsmønstret kendes, og hvor vognmanden selv disponerer over bilen. OST-kørsel er forskellig fra speciel rutekørsel, idet man ved OST-kørsel ikke ved, hvordan arbejdsdagen vil forløbe. Ved OST-kørsel er det trafikselskaberne, som definerer vilkårene, og som således styrer, hvilke ture bilen skal køre. Der var derfor behov for en overenskomst, der passede til OST-kørsel.

TA-overenskomstens § 8, stk. 3, har et andet indhold og et andet sigte end § 2, stk. 4, i OST-overenskomsten og protokollatet af 11. maj 2018. § 8, stk. 3, har sigte på arbejdstid før normal arbejdstids begyndelse, hvor chaufføren skal tjekke telefon, computer eller lignende for at se sin kørsel den pågældende dag. Denne opgave vil have en kortere varighed. § 8, stk. 3, omtaler ikke geografiske lokationer, men alene at chaufføren står til rådighed ved telefon mv. i de i forvejen aftalte timer. Chaufføren bestemmer selv, hvor han vil være til rådighed. Når chaufføren står til rådighed efter § 8, stk. 3, får chaufføren den timelønsats, som er angivet i TA-overenskomstens § 4, stk. 3. Når chaufføren har rådighedstid efter § 2, stk. 3

og 4, i OST-overenskomsten, får chaufføren 25 % af timelønsatsen i § 3, stk. 1, i OST-overenskomsten.

Da OST-overenskomsten blev indgået, lod man § 8, stk. 3, i TA-overenskomsten gælde, fordi chaufførerne ellers ikke ville få betaling, når de om aftenen eller om morgenen før arbejdstidens begyndelse skulle tjekke deres iPad mv. Hvis § 8, stk. 3, i TA-overenskomsten, som hævdet af klager, omfatter al form for rådighedstid ved OST-kørsel, var der ikke behov for, at § 2, stk. 3 og 4, blev indsat i OST-overenskomsten. Det giver ikke mening at anvende § 8, stk. 3, i TA-overenskomsten i en situation, hvor vognmanden ikke kan disponere over bilen og ikke ved, hvor meget kørsel der kommer, og dermed heller ikke på forhånd ved, hvor lang rådighedstid der vil være den konkrete arbejdsdag.

Ved protokollat af 11. maj 2018 er det aftalt mellem overenskomstparterne, at der kan aftales yderligere en geografisk lokation (den tredje lokation) benævnt hjemzone som holdeplads for bilen. Protokollatet, som er en del af overenskomstgrundlaget, kan ikke forstås anderledes, end at der kan aftales en yderligere lokation ud over chaufførens bopæl eller virksomhedens garage, hvor chaufføren kan have rådighedszone. Dette kan efter protokollatet aftales fra begyndelsen af et ansættelsesforhold. På dette tidspunkt ved chaufføren godt, hvad det er for en form for kørsel, chaufføren kan blive sat til.

7. Opmændenes begrundelse og resultat

Sagens hovedspørgsmål er, om en vognmandsvirksomheds aflønning af en chauffør for rådighedstid ved offentlig service trafik (OST-kørsel) forudsætter, at der forud for vagten er aftalt et nærmere antal timer, som chaufføren skal stå til rådighed i. Endvidere er det spørgsmålet, om en aftale mellem virksomheden og den enkelte chauffør om ved OST-kørsel at aflønne for rådighedstid andetsteds end chaufførens bopæl eller virksomhedens garage kan indgås ved ansættelsesforholdets begyndelse eller først, når ansættelsesforholdet er etableret. Begge spørgsmål angår perioden fra 2018 til den 28. februar 2020 og tager sigte på time-lønnede chauffører.

Aflønning for rådighedstid efter OST-overenskomstens § 2, stk. 4

Overenskomsten om Offentlig Service Trafik (OST-overenskomsten) angår kørsel for offentlig myndighed, som myndigheden udfører i henhold til lov, jf. overenskomstens § 1, stk. 1. OST-overenskomsten gælder ikke for speciel rutekørsel eller sygetransport.

OST-kørsel indebærer efter det oplyste, at trafikselskabet og ikke vognmands-virksomheden disponerer over bilen og tildeler de ture, som bilen skal køre. Der kan ske aflysninger af planlagte ture, og nye ture kan komme til i løbet af et vognløb (en vagt). Ved OST-kørsel kan det således normalt ikke forudses, om og i givet fald i hvor lang tid chaufføren i løbet af en vagt vil skulle være til rådighed.

OST-overenskomsten indeholder i § 2 bestemmelser om arbejdstid. I § 2, stk. 3, er det fastsat, at vognløbets start- og sluttid dagligt registreres, og at den mellem-liggende tid med fradrag af bl.a. rådighedstid afregnes som arbejdstid. Af § 2, stk. 4, fremgår, at ”det præciseres, at bilen kan holde på chaufførens bopæl eller ved garage, og vognløbet skal være åbent. Rådighedstid afregnes efter bestemmelsen med et rådighedstillæg på 25 % af normalt melønnen efter OST-overenskomstens § 3, stk. 1.”

Bestemmelsen i § 2, stk. 4, fremstår efter sammenhængen som et supplement til § 2, stk. 3, hvorefter rådighedstid ikke indgår i arbejdstiden. Stk. 4 præciserer, hvad der skal forstås ved rådighedstid, nemlig at bilen – inden for arbejdstiden (vognløbets start- og sluttidspunkt) – holder på chaufførens bopæl eller ved garage med vognløbet åbent. Efter ordlyden af stk. 4 er det ikke en betingelse for at blive aflønnet for rådighedstid (med 25 % af timetaksten efter OST-overenskomstens § 3, stk. 1), at vognmanden og chaufføren i forvejen har aftalt omfanget af rådighedstiden. En sådan forudgående aftale ville da heller ikke give mening, da vognmanden som nævnt normalt ikke kan forudse omfanget af rådighedstid ved OST-kørsel.

I OST-overenskomstens § 1, stk. 2, er det fastsat, at § 8, stk. 3, i landsoverenskomsten for turistchauffører (TA-overenskomsten) gælder inden for OST-overenskomstens gyldighedsområde. Efter TA-overenskomstens § 8, stk. 3, betales der 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 lignende ”i et i forvejen aftalt antal timer”. Denne betaling indgår ikke i arbejdstidsberegningen.

Efter de foreliggende oplysninger må det lægges til grund, at TA-overenskomstens § 8, stk. 3, tager sigte på tilbagevendende arbejdsopgaver, som kan planlægges på forhånd, og hvor det derfor vil være muligt for vognmandsvirksomheden og chaufføren i forvejen at aftale et antal timer, hvor chaufføren står til rådighed og modtager rådighedstillæg. Formålet er efter det oplyste navnlig at sikre, at chaufførerne får betaling i form af et rådighedstillæg for den tid, de før vagnens påbegyndelse bruger på at kontrollere, hvilke ture de skal køre.

Formålet med OST-overenskomstens § 2, stk. 4, er et andet, idet bestemmelsen fastsætter, i hvilket omfang der skal betales for den rådighedstid, som efter OST-overenskomstens § 2, stk. 3, ikke afregnes som arbejdstid. Som nævnt er det normalt ikke muligt på forhånd at opgøre omfanget af rådighedstid ved OST-kørsel. Bestemmelsen i § 2, stk. 4, ville derfor ikke få nævneværdig praktisk betydning, hvis betingelsen efter TA-overenskomstens § 8, stk. 3, hvorefter omfanget af rådighedstid i forvejen skal være aftalt mellem chauffør og vognmand, tillige skulle gælde for opgørelsen af rådighedstid ved OST-kørsel. Under hensyn hertil ville det have været nærliggende at indsætte denne betingelse udtrykkeligt i § 2, stk. 4, hvis meningen var, at betingelsen også skulle gælde for den rådighedstid, der er omfattet af denne bestemmelse.

Sammenfattende må OST-overenskomstens § 2, stk. 4, efter vores opfattelse forstås således, at det ikke er en betingelse for at blive aflønnet for rådighedstid (med 25 % af timetaksten efter OST-overenskomstens § 3, stk. 1), at vognmanden og chaufføren i forvejen har aftalt omfanget af rådighedstiden.

Indklagede frifindes på denne baggrund for klagers påstand 1, og indklagedes selvstændige påstand 1 tages til følge som nedenfor bestemt.

Tidspunktet for en aftale om hjemzone et andet sted end bopæl eller garage

Efter OST-overenskomstens § 2, stk. 4, kan bilen, når der er tale om rådighedstid, holde på chaufførens bopæl eller ved virksomhedens garage.

I protokollat af 11. maj 2018 er anført:

”Ad § 2, stk. 4, bemærkes, at parterne er enige om, at der KAN AFTALES ”hjemzone” andetsteds end bopæl for chaufføren eller garage i samråd og enighed med chaufføren og i henhold til kontraktens løbetid.

”Hjemzone” er afgrænset til en angiven fysisk adresse indenfor en radius på 500 meter.”

Klager har ikke bestridt, at der efter protokollatet kan aftales en yderligere hjemzone (lokalitet) ud over chaufførens bopæl og virksomhedens garage, men har gjort gældende, at en sådan aftale først kan indgås efter ansættelsesforholdets etablering.

Efter ordlyden af protokollatet er dette ikke en betingelse for, at virksomheden og den enkelte chauffør kan indgå aftale om en yderligere hjemzone. En sådan betingelse kan heller ikke udledes af, at ”KAN AFTALES” er skrevet med blokbogstaver. Der foreligger ikke en fælles forståelse om eller andre holdepunkter for, at en sådan aftale først kan indgås, når ansættelsesforholdet er etableret. Anvendelsen af formuleringen ”i henhold til kontraktens løbetid” indikerer da også, at en yderligere hjemzone kan aftales fra ansættelsesforholdets begyndelse.

Indklagede frifindes herefter for klagers påstand 2, og indklagedes selvstændige påstand 2 om, at en aftale om betaling af rådighedsløn ved stop i hjemzone kan indgås fra ansættelsesforholdets begyndelse, tages til følge.

Thi bestemmes:

Dansk Erhverv Arbejdsgiver/Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening frifindes for 3F Transportgruppens påstande.

3F Transportgruppen skal anerkende, at det ikke er en betingelse for at blive aflønnet for rådighedstid efter OST-overenskomstens § 2, stk. 4 (med 25 % af time-taksten efter OST-overenskomstens § 3, stk. 1), at vognmanden og chaufføren i forvejen har aftalt omfanget af rådighedstiden.

3F Transportgruppen skal endvidere anerkende, at en aftale om betaling af rådighedsløn ved stop i hjemzone kan indgås fra ansættelsesforholdets begyndelse.

Hver part skal betale egne sagsomkostninger og halvdelen af opmændenes honorar.

København, den 2. december 2022.

Poul Dahl Jensen

Oliver Talevski

Kristian Korfits Nielsen