

Kendelse

I Afskedigelsesnævnets sag nr.: 20240424

3F Transportgruppen

for

A

(Advokatfuldmægtig Birk Grave)

mod

Nordjysk Auto-Trans A/S

Speditørvej 9, st. tv.

9000 Aalborg

(CVR nr. 53613918)

(Direktør C)

1. Uoverensstemmelsen

Sagen angår, om Nordjysk Auto-Trans A/S var berettiget til den 18. april 2024 at bortvise A fra hans stilling som chauffør i virksomheden.

2. Påstande

Klager, 3F Transportgruppen for A, har påstået følgende:

1. Indklagede, Nordjysk Auto-Trans A/S, skal betale erstatning til A svarende til løn i opsigelsesperioden, i alt 59.175,47 kr., med procesrente fra de enkelte ydelsers forfaldstid.
2. Indklagede, Nordjysk Auto-Trans A/S, skal betale godtgørelse på 55.210,68 kr. eller en efter Afskedigelsesnævnets skøn fastsat godtgørelse til A med procesrente fra sagens anlæg.
3. Indklagede, Nordjysk Auto-Trans A/S, skal betale fratrædelsesgodtgørelse til A svarende til 5.000 kr. efter Tiltrædelsesoverenskomst til DTLA-Transportoverenskomstens § 15, stk. 1, med procesrente fra ydelsens forfaldstid.

Indklagede, Nordjysk Auto-Trans A/S, har påstået frifindelse.

3. Sagens behandling

Sagen blev mundtligt forhandlet den 14. november 2024 med højesteretsdommer Jørgen Steen Sørensen som nævnsformand og opmand.

Der blev afgivet forklaring af A, B og C.

Der har ikke mellem de af organisationerne udpegede medlemmer af Afskedigelsesnævnet kunnet opnå flertal for en afgørelse, og afgørelsen træffes derfor af nævnets formand som opmand ved kendelse.

4. Sagsfremstilling

A blev den 25. maj 2020 ansat som chauffør i Nordjysk Auto-Trans. Ansættelsesforholdet var omfattet af tiltrædelsesoverenskomst til DTLA-Transportoverenskomsten.

Nordjysk Auto-Trans bortviste den 18. april 2024 A. Af bortvisningen fremgår:

"Opsigelse

Da du fra i dag den 18.04.2024 nægter at udføre dit arbejde hos os, i det du nægter at køre med vores trucks, som du har kørt med siden din ansættelse, bortvises du hermed fra vores virksomhed fra d.d

Denne opsigelse sendes på sms, da du har nægtet at tage imod en skriftlig opsigelse. Mvh. Nordjysk Auto-Trans A/S C."

Der er fremlagt to enslydende erklæringer, som efter det oplyste er underskrevet af andre ansatte i Nordjysk Auto-Trans, med dette indhold:

"Aalborg den 18.04.2024.

Jeg skal hermed bekræfte, at jeg d.d. har kørt med NAT truck 9, og at den ikke fejler noget."

Den omtalte truck var efter det oplyste udlejet til Nordjysk Auto-Trans af Vendsyssel Trailer Service A/S. Af en udateret erklæring fra Vendsyssel Trailer Service fremgår:

"Vi skal hermed bekræfte, at vi den 19/4 2024 har haft NAT truck 9 inde til kontrol på vores værksted, og at vi ikke har fundet nogen fejl eller mangler på trucken.

Desuden kan vi bekræfte, at trucken sidst var til basis service hos os den 9/2 2024."

Af en faktura af 30. april 2024 fra NordMas ApS til Vendsyssel Trailer Service fremgår bl.a.:

<p>VENDSYSEL TRAILER SERVICE A/S Beglidsmindevej 25 9400 Nørresundby Danmark</p>		<p>A</p>		<p>NordMas Gaffel- og medbringertruck Tlf. 72 66 96 00 • www.nordmas.dk</p>	
<p>Service Unit Id 743 Fabrikat Muffet Model M4 25.3 Serienummer 112110284 Int. Nr. 9 Årgang 2008 Timer 0</p>		<p>FAKTURA</p> <p>Nummer 3152 Konto 98192855 Side 1 Dato 30-04-2024 Forfaldsdato 08-05-2024 CVR-nr 14437002</p>			
<p>Udkal til Værde Trucken kan ikke starte. Ny brændstofpumpe monteret</p>					
<p>Betaling Netto 8 dage</p>		<p>Vores ref Anders Bloch</p>			
<p>Rakvisition</p>		<p>Deres ref Carsten</p>			
Vare	Tekst	Antal	Salgspris	I alt	
011000056	Fødepumpe 12 v.	1,00	1.436,00	10	1.292,40
006200059	Kabelsko Red. B&A, Gul	8,00	3,50	10	25,20
006000017	Spændebånd	4,00	22,00	10	79,20
055000004	Diesel system rens	1,00	152,00	10	145,80
055000001	Serviceolier	4,50	416,00	10	2.490,75
055000008	Tilleg servicevogn	1,00	350,00	10	315,00
055000003	Div. materiale	1,00	125,00	10	112,50
055000010	Miljøtilæg	1,00	75,00	10	67,50
				Nettobeløb (DKK)	4.528,35
				Momsbeløb (25%)	1.132,09
				Totalbeløb (DKK)	5.660,44

Det fremgår af en mail af 17. juni 2024 fra Nordjysk Auto-Trans til NordMas, at Nordjysk Auto-Trans havde stillet tre spørgsmål til NordMas, og at spørgsmålene blev besvaret således:

"Hej F

Jeg har lige 3 spørgsmål, jeg håber du vil svare mig på.

1. Hvad funktion har en stop spole på en medbringer truck.

[Svar] Stopspolen sidder i enden af brændstofpumpen, den stopper motoren når tændingsnøglen drejes i position 0 (Slår tænding fra)

2. Hvad er forskellen på om stopspolen virker, eller ikke virker på en medbringer truck.

[Svar] Virker stopspolen ikke, 1) trucken kan ikke starte fordi palen i spolen ikke trækkes tilbage 2) trækkes spolen men går ikke tilbage ved afbrydelse af tænding så stopper motoren ikke ved hjælp af stopspolen men efter ca. 13-15 sekunder går motoren ud da der ikke bliver tilført mere brændstof.

Svar 2 var problemet på omdiskuteret truck, den fik i øvrigt ny fødepumpe da det var årsagen til den ikke vil starte.

3. Er en medbringer truck sikkerhedsmæssigt farlig at køre på, hvis stopspolen mangler, eller er defekt.

[Svar] Nej, alle funktioner virker normalt det har ikke indflydelse på sikkerheden."

Af en mail af 9. august 2024 fra transportfaglærer D til 3F Transportgruppen fremgår:

"En stopspole på en medbringer truck, også kendt som en medbringer gaffeltruck eller Moffett truck, er en komponent designet til at hjælpe med at stoppe eller begrænse bevægelsen af lasten under transport og håndtering. En medbringer truck er en type gaffeltruck, der kan monteres bag på en lastbil og nemt transporteres fra sted til sted for at hjælpe med læsning og losning af varer.

Stopspolen har typisk følgende funktioner:

1. **Sikkerhed:** Forhindrer, at lasten glider af gafflerne under kørsel, især på ujævne eller hældende overflader.
2. **Stabilisering:** Holder lasten stabil, når trucken bevæger sig, hvilket reducerer risikoen for skader på varerne og trucken selv.
3. **Kontrol:** Giver føreren bedre kontrol over lasten ved håndtering, hvilket gør læsse- og losseprocessen mere effektiv og sikker.

Placeringen og udformningen af stopspolen kan variere afhængigt af truckens design og producent. Det er vigtigt, at stopspolen er korrekt vedligeholdt og kontrolleres regelmæssigt for at sikre, at den fungerer korrekt og opfylder sikkerhedsstandarderne."

Af en mail af 30. oktober 2024 fra Nordjysk Auto-Trans til SAWO A/S, som efter det oplyste har importeret den pågældende truck til Danmark, fremgår:

"Hej A

Jeg har lige et spørgsmål, vedrørende Moffett Medbringer Truck, som jeg håber du vil svare på.

Hvis stopspolen er defekt på en Moffett medbringer Truck, hvad betyder det for truckens funktionalitet.

På forhånd tak, og god dag."

Af et svar af samme dato fra SAWO fremgår:

"Hej

Så vil motoren ikke starte.

Da den ikke vil få noget diesel olie."

Der er under den mundtlige forhandling afspillet en video, som A efter det oplyste har optaget den 18. april 2024 om morgenen på Nordjysk Auto-Trans' adresse i Ålborg.

Sagen har været forhandlet mellem parterne, uden at der har kunnet opnås enighed.

5. Forklaringer

A har forklaret bl.a., at han har arbejdet som chauffør siden 1991 og kørt gaffeltruck siden 1983. Han arbejdede i Nordjysk Auto-Trans i knapt 4 år og fik aldrig irttesættelser eller lign. Han kørte mest med fjernvarmerør og brugte sin truck til at læsse af. Trucken var monteret på lastbilen. Han arbejdede mest i Løgstør, men skulle nogle gange hente og aflevere returgods og trailere på virksomhedens adresse i Ålborg. Han var der nok 3-4 gange om måneden.

Den 17. april 2024 om morgenen gik trucken i stykker i nærheden af Varde. Han kørte ind til siden og ringede hjem til kontoret i Ålborg. Han talte med E og fik at vide, at han skulle ringe til F i Nord-Mas, der normalt stod for reparationer. F sendte en mekaniker ud fra Esbjerg. Mekanikeren sagde, at stopspolen var gået i stykker, og at det ikke kunne fixes på stedet, men at trucken hurtigst muligt skulle på værksted. Han ringede igen til F, der sagde, at han skulle pille stopspolen af, og det gjorde han. Han havde ikke selv forstand på det. Han fik trucken op på traileren og ringede til E, der sagde, at han skulle køre videre til Esbjerg og få losset den sidste ladning. Det gjorde han ved hjælp af den pågældende virksomheds egen truck. Han fik besked på herefter at køre traileren til Nordjysk Auto-Trans' kontor i Ålborg.

Dagen efter – den 18. april 2024 – om morgenen fik han at vide, at han skulle komme til kontoret i Ålborg. Han regnede med, at han så kunne køre med en anden truck, men C sagde, at han skulle køre med sin egen truck, og at han ellers ville blive bortvist. Han var bekymret, da han gik ud fra, at trucken ikke ville være sikker at køre med. Der havde også tidligere været problemer med trucken, bl.a. at speederen satte sig fast. C gjorde ikke noget for at tjekke trucken, og han ringede derfor til det lokale 3F-kontor og talte med B. Han sad i trucken under samtalen. Han forklarede B, at han blev truet med bortvisning. B sagde, at han skulle tage det roligt, men ikke køre med trucken, hvis det var farligt. Under samtalen bankede C hårdt på ruden til trucken og råbte højt. Da samtalen med B var slut, spurgte han C, om der ikke var andet arbejde, han kunne udføre, men det var der ikke. C bortviste ham på stedet, og han forlod virksomheden sammen med sin kone.

B har forklaret bl.a., at han er næstformand i 3F Ålborg. Han har ansvar for 3F's akuttelefon.

A ringede til ham den 18. april 2024 om morgenen. A forklarede situationen og sagde, at han sad i en truck, der ikke virkede, og at C ville bortvise ham, hvis han ikke kørte i den. Han sagde til A, at han selvfølgelig ikke skulle køre i trucken, hvis det var farligt, men ellers gøre, som C sagde. Han kunne høre, at C bankede på ruden, og at der blev råbt "Kom så ud af den truck!". A lød rystet, og C lød sur og oprevet.

C har forklaret bl.a., at han er uddannet vognmand og har været vognmand i 42 år. I virksomheden er der ca. 85 procent arbejde med udkørsel og ca. 15 procent arbejde med andre opgaver. A havde været ansat hos ham i ca. 4 år. Han havde for det meste været meget fornuftig, men han havde kvartalshumørsvingninger. A havde haft den samme truck i hele den periode, hvor han var ansat.

Den 17. april 2024 ved 9-tiden ringede A til kontoret fra et sted omkring Varde og sagde, at trucken ikke havde mere brændstof. Han bad A om at hente nyt brændstof. A ville have en mekaniker ud, selv om han tidligere selv har stået for stort set alle reparationer. I andre tilfælde aftalte A

reparationer med F i NordMas. A ringede igen kl. 13:45 og havde på det tidspunkt ikke kørt i 5 timer. A var fuldstændig oppe og ringe. Han ringede til A og sagde, at han skulle køre til Ålborg, og A var der ved 19-tiden. A ringede ikke selv til ham på noget tidspunkt.

Dagen efter – den 18. april 2024 – om morgenen ringede A og spurgte, hvor han skulle afhente en truck. Han var overrasket, da han gik ud fra, at A havde sin egen truck med. Han sagde til A, at han skulle komme til Ålborg. Da A ankom til Ålborg, sagde han til A, at han skulle køre med sin egen truck, men det gad A ikke. A havde ikke på noget tidspunkt sagt, hvad der var galt med trucken, udover at det var noget "gammelt lort". A nævnte intet om en stopspole, men sagde flere gange, at "så må du fyre mig". Han sagde til A, at hvis han ikke ville køre med trucken, ville han blive bortvist. A provokerede ham, og til sidst bortviste han A. Senere samme dag kørte to af A's kolleger med trucken, og den fejlede ikke noget. Han har i sine 42 år som vognmand aldrig før prøvet at bortvise nogen, men det med stopspolen foregik kun i A's hoved. Det var hans indtryk, at A var kørt helt sur i det. Den pågældende morgen var der ikke andet arbejde at sætte A til.

Den 19. april 2024 blev trucken kørt til Vendsyssel Trailer Service, som Nordjysk Auto-Trans lejer sine trucks af. Virksomheden bekræftede, at der ikke var fejl eller mangler ved trucken. Efterfølgende brugte Nordjysk Auto-Trans trucken hver dag i 3-4 måneder, og der var ingen problemer. I dag er den skiftet ud, men det er helt normalt.

6. Parternes argumenter

Klager har anført navnlig, at hverken bortvisning eller opsigelse af A er saglig eller proportional. Truckens stopspole var i stykker, og trucken var derfor sikkerhedsmæssigt uforsvarlig at køre med. A afviste ikke at lave andet arbejde, men nægtede blot at køre i en truck, der ikke var i forsvarlig sikkerhedsstand. Under alle omstændigheder havde A grund til at tro, at trucken var usikker at køre med, idet mekanikeren dagen forinden havde sagt, at den skulle på værksted så hurtigt som muligt. C lyttede ikke til A og gjorde ikke noget for at undersøge trucken.

A er herefter berettiget til erstatning for uberettiget bortvisning (påstand 1) og godtgørelse for uberettiget opsigelse (påstand 2 og 3).

Indklagede har anført navnlig, at trucken var sikkerhedsmæssigt forsvarlig, og at A alene blev bortvist for uberettiget arbejdsvægring. Efter at A var bortvist, var der flere andre ansatte, der kørte trucken, og den fejlede intet. Det samme konstaterede Vendsyssel Trailer Service, da de undersøgte trucken. A nævnte ikke på noget tidspunkt noget om en stopspole, og i øvrigt er der ikke grundlag for, at det er farligt at køre med en truck med defekt stopspole. C måtte derfor lægge til grund, at A uberettiget nægtede at køre trucken, og der var ikke andet arbejde at sætte A til. A bad nærmest selv om at blive bortvist.

A er herefter hverken berettiget til erstatning eller godtgørelse.

7. Opmandens begrundelse og resultat

Sagen angår som anført, om Nordjysk Auto-Trans A/S var berettiget til den 18. april 2024 at bortvise A fra hans stilling som chauffør i virksomheden.

Bortvisningen var begrundet i, at A den pågældende morgen havde nægtet at køre sin sædvanlige truck. 3F Transportgruppen har heroverfor gjort gældende, at A var berettiget til at nægte at køre trucken, fordi det ikke var sikkerhedsmæssigt forsvarligt, eller fordi han i hvert fald havde grund til at tro, at det forholdt sig sådan.

Det fremgår af erklæringer fra to andre ansatte i Nordjysk Auto-Trans, at de den 18. april 2024 – dvs. på dagen for bortvisningen – kørte med den pågældende truck, og at den ikke fejlede noget. Af en udateret erklæring fra Vendsyssel Trailer Service A/S fremgår på linje med dette, at virksomheden den 19. april 2024 – dvs. dagen efter bortvisningen – havde trucken til kontrol på værkstedet, og at der ikke blev fundet fejl eller mangler. C har forklaret, at Nordjysk Auto-Trans uden problemer brugte trucken hver dag i de følgende 3-4 måneder.

Efter disse oplysninger må det lægges grund, at der ikke var sikkerhedsmæssige problemer forbundet med at køre trucken.

Spørgsmålet er herefter, om A havde grund til at tro, at der var sikkerhedsmæssige problemer, og om dette kan medføre, at Nordjysk Auto-Trans ikke var berettiget til at bortvise ham. Til støtte herfor har 3F Transportgruppen henvist til forløbet den 17. april 2024, hvor A efter sin forklaring havde problemer med trucken under kørsel omkring Varde.

Om forløbet har A forklaret, at der blev sendt en mekaniker ud fra Esbjerg, og at mekanikeren sagde, at stopspolen var gået i stykker, og at trucken hurtigst muligt skulle på værksted. Af den fremlagte faktura af 30. april 2024 – som efter det oplyste vedrører det pågældende forløb – fremgår imidlertid alene, at trucken ikke kunne starte, og at der i den forbindelse blev monteret en ny brændstofpumpe. Der er ikke anført noget om en defekt stopspole, og C har forklaret, at A ikke på noget tidspunkt – heller ikke om morgenen næste dag – sagde noget om en stopspole. Der er ikke i øvrigt tilvejebragt oplysninger om mekanikerens bistand eller om, hvad den pågældende sagde til A.

Sammenfattende kan jeg efter bevisførelsen ikke fastslå, at A havde tilstrækkelig grund til at tro, at der var sikkerhedsmæssige problemer med at køre trucken. Jeg kan heller ikke lægge til grund, at han om morgenen den 18. april 2024 på forståelig måde gjorde C opmærksom på, at der efter hans opfattelse var sådanne problemer, således at C havde anledning til at undersøge det. Jeg finder derfor, at C med rette kunne gå ud fra, at A uden relevant begrundelse nægtede at udføre sit arbejde ved at køre trucken.

Under disse omstændigheder finder jeg, at A gjorde sig skyldig i misligholdelse af ansættelsesforholdet, og at Nordjysk Auto-Trans som følge heraf ville have været berettiget til at opsiges ham.

For så vidt angår spørgsmålet om bortvisning bemærker jeg, at A havde været ansat i Nordjysk Auto-Trans i knapt 4 år, og at han efter det oplyste ikke havde modtaget irettesættelser eller lign. Jeg bemærker også, at det må have stået C klart, at A den pågældende morgen var ophidset, og det må lægges til grund, at C ikke som arbejdsgiver gjorde noget for at dæmpe situationen og finde en løsning, f.eks. ved at overveje kortvarigt at sætte A til andet relevant arbejde.

På den baggrund og i lyset af misligholdelsens begrænsede alvor finder jeg, at Nordjysk Auto-Trans' bortvisning af A var en uforholdsmæssig reaktion. A har derfor krav på løn i opsigelsesperioden, og jeg har ikke grundlag for at tilsidesætte 3F's opgørelse af hans krav.

Herefter tager jeg 3F's påstand 1 til følge. Da Nordjysk Auto-Trans som anført ville have været berettiget til at opsiges A, har han ikke ret til godtgørelse, jf. påstand 2 og 3, og jeg frifinder derfor Nordjysk Auto-Trans for disse påstande.

Thi bestemmes:

Nordjysk Auto-Trans A/S skal betale 59.175,47 kr. til A med rente fra de enkelte ydelsers forfaldstid.

I øvrigt frifindes Nordjysk Auto-Trans A/S.

Parterne skal hver betale halvdelen af opmandens honorar.

København, den 25. november 2024

Jørgen Steen Sørensen