

Kendelse afsagt den 8. oktober 2021

i

faglig voldgift

(FV 2021-151)

Serviceforbundet

(advokat Teis Halsboe-Larsen)

mod

Medarbejder- og Kompetencestyrelsen

for

Økonomistyrelsen

(advokat Marianne Lage)

Twisten

Sagen angår fortolkning af § 5 i Cirkulære af 5. april 2019 om organisationsaftale for vagtfunktionærer i staten mv., der omhandler tillæg for ministerchauffører, herunder om tillægget er afgrænset til kun at dække kørselsarbejde.

Påstande

Klager, Serviceforbundet, har nedlagt påstand om, at Medarbejder- og Kompetencestyrelsen skal anerkende, at ministerchaufførtillægget i cirkulære om organisationsaftale for vagtfunktionærer i staten mv. § 5 kun omfatter kørselsarbejde for overenskomst- og tjenestemandsansatte.

Indklagede, Medarbejder- og Kompetencestyrelsen for Økonomistyrelsen, har påstået frifindelse.

Sagens behandling

Sagen blev mundtligt forhandlet den 7. september 2021 for en faglig voldgiftsret med følgende partsudpegede medlemmer:

Udpeget af klager: Faglig sekretær Torben Vangsgaard, Serviceforbundet, og faglig sekretær Conni Lorentsen, Vagt- og Sikkerhedsfunktionærernes Landssammenslutning.

Udpeget af indklagede: Chefkonsulent Carsten Holm og fuldmægtig Peter Broe Lund, begge Medarbejder- og Kompetencestyrelsen.

Som opmand er udpeget undertegnede fhv. højesteretsdommer Jytte Scharling.

Der er afgivet forklaring af ministerchauffør A, fhv. næstformand B og chefkonsulent C.

Sagen blev fra klagers side procederet af advokat Teis Halsboe-Larsen og fra indklagedes side af advokat Marianne Lage.

Efter forhandling og votering kunne der ikke blandt de af parterne udpegede medlemmer af voldgiftsretten opnås enighed om eller flertal for en afgørelse. Afgørelsen skal derfor træffes af opmanden, jf. arbejdsretslovens § 28, stk. 1, 2. pkt.

De partsudpegede medlemmer erklærede sig indforstået med, at kendelse kan afsiges uden fuldstændig sagsfremstilling og gengivelse af forklaringer og procedurer, jf. arbejdsretslovens § 28, stk. 5.

Baggrunden for sagen

Ministerchauffører er ansat som vagtfunktionærer. De får – ud over basislønnen som vagtfunktionærer – et særligt tillæg. Tillægget ydes som godtgørelse for, at de pågældende ikke er omfattet af arbejdstidsreglerne mm. for statens tjenestemænd. Tillægget er i organisationsaftalen fastsat til 110.800 kr., og udgør i nutidsværdi 122.125 kr. årligt. Indklagede har oplyst, at den aktuelle månedlige basisløn for en vagtfunktionær udgør 24.081 kr., og at ministerchaufførtillægget udgør 10.177 kr. månedligt. Tvisten i sagen angår, om tillægget alene omfatter kørselsarbejde, eller om det også omfatter øvrigt arbejde.

Overenskomstgrundlaget mv.

Ministerchauffører i staten er omfattet af Fællesoverenskomsten mellem Finansministeriet og Offentligt Ansattes Organisationer – Det Statslige Område (OAO-S-fællesoverenskomsten).

Ministerchauffører er tillige omfattet af Cirkulære af 5. april 2019 om organisationsaftale for Vagtfunktionærer i staten mv. Cirkulæret indeholder bl.a. bestemmelser om løn mv. Det fremgår af § 3, stk. 2, at lønsystemet består af en basisløn, jf. § 4, der kan suppleres med en tillægsdel. Tillægsdelen omfatter et særligt tillæg til kontorbetjente, jf. § 5, samt lokalt aftalte funktionstillæg, kvalifikationstillæg, engangsvederlag og resultatløn.

Det i cirkulærets § 5 nævnte særlige tillæg vedrører ministerchauffører. § 5 er sålydende:

”§ 5. Tillæg

Til kontorbetjente, der virker som chauffør for ministre og visse styrelseschefer, ydes et særligt tillæg på 110.800 kr. Tillægget ydes som godtgørelse for, at de pågældende ikke er omfattet af arbejdstidsreglerne mm. for statens tjenestemænd, jf. herved aftale af 27. september 1982 med COI.”

I aftalen af 27. september 1982 (indgået mellem finansministeren og Statstjenestemændenes Centralorganisation I), som § 5 henviser til, hedder det i § 3 bl.a.:

”§ 3. Til de i § 1 nævnte tjenestemænd [ministerchauffører] ydes et særligt tillæg på

36.950 kr. årligt.

Stk. 2. tillægget ydes som godtgørelse for, at de pågældende ikke er omfattet af arbejdstidsreglerne m.m. for statens tjenestemænd, jf. aftale af 4. juni 1981 samt bestemmelserne om natpenge, godtgørelse for tjeneste på lørdage, søn- og helligdage, mandage, grundlovsdag og juleaftensdag samt godtgørelse for delt tjeneste, jf. aftale af 30. marts 1981 om natpenge m.v.

...”

Aftale om fravigelse af arbejdsmiljølovens hviletids- og fridøgnbestemmelser er for tjenestemænd i staten indgået ved aftale af 2. september 1981 mellem Finansministeriet og Statstjenestemændenes Centralorganisation. Aftalen er sålydende:

"I henhold til § 45, stk. 1, i lov nr. 291 af 18. juni 1969 om tjenestemænd i staten, folkeskolen og folkekirken aftales følgende:

I medfør af arbejdsministeriets bekendtgørelse af 15. august 1980 om hviletid og fridøgn, kapitel 4, § 12, aftales, at den daglige hviletid for chauffører, der virker som chauffører for ministre eller visse styrelseschefer, og som er omfattet af bestemmelserne i finansministeriets cirkulære af 6. oktober 1980, kan udskydes eller nedsættes til 8 timer i det omfang udførelsen af chaufførhvervet nødvendiggør den pågældende ministerchaufførs tilstedeværelse. Hviletiden kan dog i ganske særlige tilfælde med den enkelte chauffør aftales nedsat til under 8 timer.

Det aftales endvidere, at det ugentlige fridøgn kan udskydes således, at der kan være indtil 1 døgn mellem 2 fridøgn."

Nyansættelser som ministerchauffører sker nu på overenskomstvilkår. I den forbindelse indgik Dansk Funktionærforbund og Finansministeriet den 15. august 2008 følgende aftale:

"Aftale om fravigelse af arbejdsmiljølovens bestemmelser om daglig hvileperiode og ugentligt fridøgn

Aftalen omfatter kontorbetjente, der virker som chauffør for ministre og visse styrelseschefer, jf. organisationsaftale mellem Dansk Funktionærforbund og Finansministeriet.

For de overenskomstansatte ministerchauffører gælder tilsvarende fravigelse af arbejdsmiljølovens bestemmelser om daglig hviletid og ugentligt fridøgn som for tjenestemandsansatte ministerchauffører, jf. aftale af 2. september 1981 mellem Finansministeriet og Statstjenestemændenes Centralorganisation I.

Aftalen har virkning fra underskriften og kan af begge parter opsiges skriftligt, til udgangen af en måned, med 3 måneders varsel, dog tidligst den 31. marts 2011."

Om fravigelse af arbejdsmiljølovens bestemmelser om arbejdstid hedder det i lovens § 53:

" § 53. For fag og faglige områder eller særlige arbejdsformer, hvor forholdene gør det nødvendigt, kan beskæftigelsesministeren fastsætte regler om

1) den daglige hvileperiode, herunder om nedsættelse af den daglige hvileperiodes længde til 8 timer og om hvileperiodens beliggenhed, og

2) det ugentlige fridøgn, herunder om omlægning af fridøgnet."

I de særlige bemærkninger til bestemmelsen, således som denne var udformet ved Lovforslag nr. L 59, fremsat den 6. november 1996, hedder det bl.a.:

"...

Ved fag og faglige områder tænkes der navnlig på landbrug og gartneri samt transport, medens der ved særlige arbejdsformer fortrinsvis tænkes på plejehjem, hospitaler o. lign.,

politi, redningsvæsen og brandvæsen samt hotel- og restaurationsbranchen. Endvidere lagerarbejde i forbindelse med julen og udsalg.

...”

Øvrige oplysninger

Der er under sagen fremlagt en række eksempler på, at der til ministerchauffører er ydet personlige tillæg bl.a. begrundet i eksempelvis ”nye kompetencer i forhold til opgaven med onboarding af nye chauffører, etablering af IT-arbejdspladser samt etablering af databaser”, ”[NN] har tilegnet sig administrative kompetencer, om han bruger i det daglige arbejde i chaufførteamet. Konkret har [NN] opbygget kompetencer vedr. kalenderstyring, kursusplanlægning og udarbejdelse af vejledninger”, ”[NN] har tilegnet sig betydelige kompetencer inden for styring af vagtplaner og kommunikation såvel internt som eksternt”, ”for varetagelse af opgaver i forhold til bygningsdrift”. Der er endvidere fremlagt en række eksempler på tildeling af engangsvederlag.

Forklaringer

A har forklaret bl.a., at han har været ministerchauffør i 8 år. Han har været tillidsrepræsentant i næsten 2 år.

Ministerchaufførtillægget ydes for at stå til rådighed hele tiden og for ikke at være omfattet af de almindelige hviletidsbestemmelser. En ministerchaufførs normale hverdag består i at hente ministeren/styrelseschefen om morgenen og så følge ham resten af dagen. I pauserne mellem kørsler kan man typisk vedligeholde bilen. Mange chauffører kører i teams af 2 med 2 dages kørsel og 2 dage uden kørsel og fri hver anden weekend. I vagtweekenderne står man til rådighed hele døgnet. Han arbejder selv i Uddannelses- og Forskningsministeriet, hvor de er to ministerchauffører. Hvis ministeren er til et møde af f.eks. 3 timers varighed, skal han i princippet holde og vente. Eventuelt løber han lidt småærinder for ministeren for at gøre dennes hverdag nemmere. Hvis der ikke er kørselsopgaver, er han på sin bopæl.

Organisatorisk blev ca. halvdelen af ministerchaufførerne for et par år siden samlet i en pulje under Økonomistyrelsen. Ministerierne køber så en ydelse af Økonomistyrelsen. Der er en teamleder. Chaufførerne prøver at dække ind for hinanden. Tit kører man som han i teams af 2 med to dages kørsel og 2 dag uden kørsel, men 2-3 teams har en dags kørsel og en dag uden kørsel. Det er typisk for travle ministre, som eksempelvis finansministeren. Enkelte chauffører påtager sig nogle administrative opgaver, som man kan gå fra, hvis ministeren har behov for ens bistand. Han har været med til at forhandle tillæg og engangsvederlag til ministerchauffører, der frivilligt har påtaget sig administrative opgaver.

B har forklaret bl.a., at han er gået på pension for 2 år siden efter i en lang årrække at have virket i fagbevægelsen, senest som næstformand i Serviceforbundet. Han har været forhandlingsleder siden

2001 og været med i det statslige forhandlingsudvalg. Han deltog i forhandlingerne om aftalen af 15. august 2008 om fravigelse af arbejdsmiljølovens bestemmelser om daglig hvileperiode og ugentligt fridøgn. Baggrunden var, at de tjenestemandsansatte ministerchauffører i begyndelsen af 2000-tallet blev henført til en lukket gruppe, og at ministerchauffører fremover blev overenskomstansat. Forholdet til arbejdsmiljøloven skulle bringes på plads. 2008-aftalen skulle knæsatte det, der gjaldt for tjenestemændene. Det var klart for alle, at der var tale om en fortsættelse af den tidligere aftale. Aftalen af 2. september 1981 var det underliggende bilag. Han deltog ikke i forhandlingerne om denne aftale. Efter hans opfattelse følger det af aftalerne, at tillægget angår ministerchaufførhvervet. Ved ansættelsen som ministerchauffør skifter man fra at være kontorbetjent til at være chauffør. En ministerchauffør skal derfor ikke lave andet end chaufførarbejde.

C har forklaret bl.a., at han har været ansat som chefkonsulent i Finansministeriet siden 2013. Fortolkningstvisten udspringer af en sag, der indledningsvist var lokalt rejst vedrørende tjenesteforholdene for D, der er ansat som overenskomst- ansat kontorbetjent/chauffør i Finansministeriets departement. Hans arbejdsopgaver var i stillingsopslaget beskrevet således: ” ... en medarbejder, som skal varetage bl.a. ad hoc opgaver i forhold bygningsdrift, serviceopgaver samt diverse chaufføropgaver herunder kørsel for vores departementschef (typisk fra privatadressen til Departementet om morgenen og retur igen om aftenen). Du skal derfor være indstillet på skæve arbejdstider og forekommende weekendarbejde. Du vil indgå i et mindre team om at løse ovenstående opgaver.”

D havde delt tjeneste, da chaufførrollen ikke kunne udfylde en hel stilling. Typisk hentede han departementschefen, der skulle køres tidligt ind til departementet om morgenen. Han udførte herefter driftsopgaver indtil ca. kl. 13, hvorefter han kørte hjem og stod til rådighed for departementschefen og hentede denne og kørte ham hjem til bopælen typisk kl. 17.30-18.00. D havde ansvaret for telefoni og AV-udstyr. Dette medførte en større arbejdsbyrde under nedlukningen på grund af Covid 19-epidemien, hvor der blev holdt videomøder på skæve tidspunkter, eftermiddage og weekends, og hvor det var vigtigt, at der var personale tilstede til at understøtte videoteknologien. Det er dog ikke hans indtryk, at der var tale om et urimeligt antal timer.

Parternes hovedsynspunkter

Klager har anført navnlig, at løntillægget i § 5 i cirkulære om organisationsaftale for vagtfunktionærer i staten mv. kun omfatter kørselsarbejde. Løntillægget er således ikke et fleksibilitetstillæg, hvor chaufføren som modydelse til tillægget skal stå til rådighed for at kunne udføre alt forefaldende arbejde, herunder administrations- og kontorarbejde, på alle ugens dage på alle tider af døgnet. Ministerchaufførtillægget honorerer de skæve og lange arbejdsdage samt den korte responstid, der er forbundet med arbejdet som ministerchauffør.

Arbejde, der ikke omfatter kørselsarbejde, og som er beordret uden for normal arbejdstid, skal derfor honoreres særskilt. Det er uden betydning, om nogle chauffører måtte have mere kørselsarbejde end andre. Ministerchaufførtillægget er et resultat af parternes valg under overenskomstforhandlingerne.

Hverken 1981- eller 2008-cirkulæret om fravigelse af arbejdsmiljølovens regler tager udgangspunkt i andet end kørselsarbejde, idet behovet for en aftale om fravigelse af bestemmelserne om hviletid alene blev nødvendiggjort af chaufførernes arbejdstider. Ordlyden af 1981-cirkulæret henviser da også til udførelsen af chaufførhvervet. Formålet med bestemmelserne er således ikke, at det for indklagede skulle være muligt at indkalde ministerchauffører uden for normal arbejdstid til at udføre administrativt arbejde, for eksempel i weekender.

Fravigelsen af hviletidsreglerne skal ses i lyset af bemærkningerne til lovforslaget om ændring af arbejdsmiljølovens § 53, hvor sektorer som transport specifikt er nævnt som en af begrundelserne for at kunne fravige hviletidsbestemmelserne.

Indklagede har anført navnlig, at ministerchaufførtillægget gør op med alle former for arbejde, der udføres af ministerchauffører, uanset hvornår dette arbejde udføres, jf. § 3 i aftalen af 27. september 1982. Tillægget er således ikke begrænset til alene at dække kørselsarbejde.

Tvisten angår fortolkningen af § 5 i cirkulære af 5. april 2019 om organisationsaftale for vagtfunktionærer i staten mv. Denne bestemmelse er klar. Tillægget ydes ”som godtgørelse for at de pågældende ikke er omfattet af arbejdstidsreglerne m.m.”. Ordlyden af bestemmelsen tilsiger derfor, at alle former for arbejde er omfattet af bestemmelsen, og at der er gjort endeligt op hermed med tillægget. Det støttes yderligere af aftalen af 27. september 1982, hvor det af ordlyden er klart, at tillægget ikke kun ydes som godtgørelse for kørselsarbejde, men at tillægget derimod ydes som godtgørelse for tjeneste på ”skæve tidspunkter” (lørdage, søn- og helligdage, grundlovsdag mv.) samt godtgørelse for delt tjeneste.

Hverken 1981-cirkulæret om fravigelse af arbejdsmiljølovens hviletids- og fridøgnbestemmelser eller 2008-cirkulæret om fravigelse af arbejdsmiljølovens bestemmelser om daglig hvileperiode og ugentligt fridøgn angiver noget sted, at fravigelserne alene angår kørselsarbejde. Af 1981-cirkulæret fremgår, at arbejdstidsbestemmelserne kan fraviges ”i det omfang udførelsen af chaufførhvervet nødvendiggør den pågældende ministerchaufførs tilstedeværelse”. Det fremgår ikke, at ”chaufførhvervet” alene omfatter ”kørselsarbejde”. Tværtimod udfører ministerchauffører typisk yderligere arbejdsopgaver i tillæg til ”kørselsarbejdet” såsom administrativt arbejde og diverse driftsopgaver.

Ministerchaufførtillægget er endvidere af anselig størrelse, da det øger en ministerchaufførs basisløn med ca. 40 %. Også dette taler for, at der med tillægget er gjort endeligt op med eventuelt merarbejde, uanset merarbejdets tidsmæssige placering og uanset merarbejdets karakter. Det gøres gældende, at dette da også hidtil har været overenskomstparternes fælles forståelse. Tillægget har således virket i over 40 år, og det er ikke nyt, at ministerchauffører også har andre opgaver end egentlig kørsel.

Det anføres supplerende, at hvis man indrømmede særskilt aflønning for andre typer af merarbejde, for eksempel administrativt arbejde, udført af ministerchauffører, ville det have den utilsigtede og

uheldige konsekvens, at den ministerchauffør, der har meget administrativt arbejde ville blive (muligt væsentligt) bedre aflønnet end den kollega, der ikke eller kun i begrænset omfang havde administrativt arbejde – og det i øvrigt selv om de præsterede samme antal arbejdstimer.

Opmandens begrundelse og resultat

Tillægget, som kontorbetjente, der virker som chauffører for ministre og visse styrelseschefer, modtager i henhold til § 5 i Cirkulære af 5. april 2019 om organisationsaftale for vagtfunktionærer i staten mv., ydes efter ordlyden ” som godtgørelse for, at de pågældende ikke er omfattet af arbejdstidsreglerne for statens tjenestemænd”.

Der er ikke i ordlyden nogen henvisning til, at tillægget er begrænset til kun at omfatte fravigelse af arbejdstidsreglerne for så vidt angår kørselsarbejde.

§ 5 henviser til aftale af 27. september 1982 (mellem finansministeren og Statstjenestemændenes Centralorganisation I). Der foreligger ikke oplysninger om forarbejder til aftalen af 27. september 1982, eller om drøftelser i forbindelse med denne aftales indgåelse.

Efter bevisførelsen lægger jeg til grund, at det ikke er ualmindeligt, at ministerchauffører – ud over selve kørslen – tillige har visse opgaver af administrativ eller driftsmæssig karakter.

Jeg finder efter ordlyden af § 5 sammenholdt med ordlyden af § 3 i aftalen af 27. september 1982, at § 5 mest naturligt må forstås således, at tillægget kompenserer for, at arbejdstidsreglerne er fraveget for så vidt angår de arbejdsopgaver, som er omfattet af ministerchaufførens ansættelsesvilkår.

Heroverfor finder jeg, at klager ikke har godtgjort, at tillægget er begrænset til kun at omfatte kørselsarbejde. På den anførte baggrund tager jeg derfor indklagedes frifindelsespåstand til følge.

Derfor bestemmes:

Medarbejder- og Kompetencestyrelsen for Økonomistyrelsen frifindes.

Hver part bærer egne omkostninger og betaler halvdelen af udgiften til opmand.

Den 8. oktober 2021

Jytte Scharling