



HØJESTERETS DOM

afsagt onsdag den 9. april 2025

Sag BS-34985/2024-HJR

(2. afdeling)

Centralorganisationen af 2010
for Dansk Told & Skatteforbund
som mandatar for A
(advokat Jacob Goldschmidt)

mod

Administrations- og Servicestyrelsen
(advokat Lene Damkjær Christensen)

og

Sag BS-35254/2024-HJR

Administrations- og Servicestyrelsen
(advokat Lene Damkjær Christensen)

mod

Centralorganisationen af 2010
for Dansk Told & Skatteforbund
som mandatar for
B
og
C
(advokat Jacob Goldschmidt)

Biintervenienter til støtte for Centralorganisationen af 2010 for Dansk Told & Skatteforbund som mandatar for A, B og C:

Akademikerne, Offentligt Ansattes Organisationer, Lærernes
Centralorganisation og Centralorganisationen af 2010
(advokat Jacob Goldschmidt for alle)

Biintervenient til støtte for Administrations- og Servicestyrelsen:
Medarbejder- og Kompetencestyrelsen
(advokat Lene Damkjær Christensen)

I tidligere instans er afsagt dom af Østre Landsrets 7. afdeling den 12. juni 2024
(BS-49060/2021-OLR).

I pådømmelsen har deltaget fem dommere: Poul Dahl Jensen, Michael Rekling,
Jan Schans Christensen, Ole Hasselgaard og Julie Arnth Jørgensen.

Påstande

Centralorganisationen af 2010 for Dansk Told & Skatteforbund som mandatar
for B, A og C har vedrørende A gentaget påstandene for landsretten og har
vedrørende B og C påstået stadfæstelse.

Administrations- og Servicestyrelsen har vedrørende A påstået stadfæstelse af
landsrettens dom om frifindelse og har vedrørende B og C gentaget påstanden
for landsretten om frifindelse.

Administrations- og Servicestyrelsen har herudover nedlagt påstand om, at
Centralorganisationen af 2010 for Dansk Told & Skatteforbund som mandatar
for B, A og C skal tilbagebetale 75.000 kr., som Administrations- og Service-
styrelsen har betalt til opfyldelse af landsrettens omkostningsafgørelse, med
procesrente fra den 6. december 2024.

Heroverfor har Centralorganisationen af 2010 for Dansk Told & Skatteforbund
som mandatar for B, A og C påstået frifindelse.

Supplerende sagsfremstilling

Der er for Højesteret fremlagt yderligere materiale, herunder en skriftlig vidne-
erklæring fra D.

Det fremgår af SKATs notat af 2. februar 2018 om anvendelse af ledelsesværktø-
jer ved de geografiske flytninger bl.a.:

"Anvendelse af ledelsesværktøjer ved de geografiske flytninger

Der kan være behov for at iværksætte tiltag for medarbejdere på opga-
ver, som er særligt udfordrede som følge af de geografiske flytninger,

med henblik på at fastholde viden og kompetencer i skatteforvaltningen. Dette kan understøtte sikker drift, opbygningen af enheder og stærke faglige miljøer.

Gennem dialog med dine medarbejdere kan du afklare hvilke tiltag, der kan motivere til enten at vælge at flytte med opgaverne eller til at blive længere i jobbet og bidrage til opgaveløsningen i en periode. Derved kan du sikre opgaveløsningen før, under, og efter flytningerne og understøtte, at der er ressourcer til oplæringen af nye kolleger.

Hvilke muligheder har du for fastholdelse?

Du har en række ledelsesværktøjer til varig eller midlertidig fastholdelse. Dels er der de almindelige ledelsesværktøjer, som du altid har haft mulighed for at bruge. Dels har du ud over det almindelige ledelsesrum yderligere tre særlige ledelsesværktøjer i flytteperioden fra 2018 til 2020.

De tre særlige ledelsesværktøjer er:

1. Udvidet brug af fleksibel arbejdstilrettelæggelse.
2. Fastholdelsestillæg på 15 pct. af lønnen (ex pension, fast sats) i en periode på 6 mdr., evt. med mulighed for forlængelse.
3. Udvidet individuel kompetenceudvikling.

Nedenstående beskriver både de almindelige værktøjer og de særlige værktøjer. Samlet åbner det op for forskellige muligheder for fastholdelse i forskellige kombinationer, med fleksibilitet som hjørnesten. Du vælger efter dialog med din medarbejder, hvordan det giver mening at kombinere ledelsesværktøjerne.

...

De særlige ledelsesværktøjer

I flytteperioden har du også de tre særlige ledelsesværktøjer, som kan bruges til fastholdelse af medarbejdere, hvis arbejdssted flyttes geografisk. Perioden for anvendelse er som udgangspunkt op til 6 måneder, men med mulighed for at aftale en længere periode, med henblik på at få den rigtige løsning for at sikre fastholdelse af kompetencer.

De særlige ledelsesværktøjer bruges i tilfælde, hvor eksisterende ledelsesværktøjer ikke slår til. Kriterierne for at anvende de særlige ledelsesværktøjer er:

- Et særligt forretningsbehov for fastholdelse baseret på den lokale ledelses vurdering.
- En konkret ledelsesmæssig vurdering af, at fastholdelsen i en periode understøtter opgaveløsningen på særligt udfordrede opgaver både før, under og efter flytningen.

1. Udvidet fleksibel arbejdstilrettelæggelse i en overgangsperiode efter den geografiske flytning

Individuelle aftaler indgås i den enkelte styrelse mellem personaleleder og medarbejder, og omfatter:

- *Omlægning af arbejdstid*, fx ændret daglig arbejdstid med kortere arbejdsuge
- Hel eller delvis *indregning af transporttid i arbejdstiden*, fx under tog-transport
- Udvidet brug af *hjemmearbejdsdage* eller delvis virtuel tilstedeværelse
- Mulighed for at arbejde på andre lokationer end det faste arbejdssted, også kaldet "*flyver-pladser*".

2. Fastholdelsestillæg

Med henblik på at fastholde medarbejdere i en given periode, er der mulighed for at indgå individuelle aftaler om fastholdelsestillæg. De individuelle aftaler indstilles fra den enkelte styrelse, og forhandles og aftales mellem personaleorganisationerne og Administration og Service. Procentsatsen for fastholdelsestillæg er 15% (fast sats) beregnet af enten årslønnen for engangstillæg eller månedslønnen for månedlige tillæg.

Fastholdelsestillæg kan vælges som én af nedenstående muligheder eller en kombination af disse:

- *Løbende udbetaling af et tillæg på 15 pct. af lønnen* (ex pension). Udgangspunktet er 6 mdr., men dette kan rettes til efter situationen.
- Alternativt kan det i nogle situationer give mening at *udbetale fastholdelsestillægget som ét stort engangsbeløb* (fx 15 pct./md. x 12 mdr.) til slut, betinget af, at medarbejderen bliver i sit job frem til et aftalt tidspunkt. Dette kan fx være frem til afslutningen af et vigtigt projekt et år fremme i tiden, der indebærer en særlig risiko for sikker drift, og hvor medarbejderen kan være på vej væk.

Du kan kombinere tillæg med andre fastholdelsestiltag. Midler prioriteres fra den fælles ramme på 20 mio. kr.

...

Hvad kan du gøre som leder i omstillingsperioden?

Du har en afgørende rolle i omstillingsperioden. Det centrale er, at du i omstillingsperioden har fokus på særligt udfordrede opgaver og afdækker konkrete og individuelle behov for fastholdelse, samt har fokus på, hvordan du kan iværksætte fastholdelsestiltag."

Der er af B fremlagt to skemaer til belysning af, hvilken mertransporttid han ville have haft i henholdsvis uge 46 2022 og uge 15 2023. I de to skemaer er transporttid opgjort ved brug af Google Maps:

Transportvej: UGE 46 2022	Transporttid:	Tidligere transporttid:	Mertransport:
Mandag, Hjem - Toldbuen	1 time 30 min.	15. min	75 min.
Mandag, Toldbuen - hjem	1 time 18 min.	15. min	63 min.
Tirsdag, Hjem - Toldbuen	1 time 36 min.	15. min	81 min.
Tirsdag, Toldbuen – Hjem	1 time 16 min.	15. min	61 min.
Onsdag, Hjem - Toldbuen	1 time 19 min.	15. min	64 min.
Onsdag, Toldbuen - hjem	1 time 17 min.	15. min	62 min.
Torsdag, Hjem - Toldbuen	1 time 18 min.	14 min	64 min.
Torsdag, Toldbuen - hjem	1 time 20 min.	14. min	66 min.
Fredag, Hjem - Toldbuen	1 time 11 min.	14. min	57 min.
Fredag, Toldbuen – hjem	1 time 12 min.	14. min	58 min.

Transportvej: UGE 15 (ugen efter påske)	Transporttid:	Tidligere transporttid:	Mertransport:
Mandag, Hjem - Toldbuen	Helligdag	15. min	
Mandag, Toldbuen - hjem	Helligdag	15 min.	
Tirsdag, Hjem - Toldbuen	1 time 19 min.	15 min.	64 min.
Tirsdag, Toldbuen – Hjem	1 time 18 min.	15 min.	63 min.
Onsdag, Hjem - Toldbuen	1 time 17 min.	15 min.	62 min.
Onsdag, Toldbuen - hjem	1 time 18 min.	15 min..	63 min.
Torsdag, Hjem - Toldbuen	1 time 20 min.	15 min.	65 min.
Torsdag, Toldbuen - hjem	1 time 18 min.	15 min.	63 min.
Fredag, Hjem - Toldbuen	1 time 12 min.	14 min.	58 min.
Fredag, Toldbuen – hjem	1 time 14 min.	15 min.	59 min.

Højesterets begrundelse og resultat

Sagens baggrund og problemstilling

I perioden 2017-2021 blev der gennemført en administrativ reform, hvorved det daværende SKAT blev erstattet af Skatteforvaltningen bestående af syv specialiserede styrelser. Reformen indebar flytning af 1.500-2.000 medarbejdere.

B og A, der begge var tjenestemandsansatte, og C, der var overenskomstansat, modtog den 29. april 2019 et brev om, at deres respektive arbejdssteder ville blive flyttet med virkning fra den 1. december 2019. B skulle flytte arbejdssted fra Fredensborg til Næstved. A og C skulle flytte arbejdssted fra Høje-Taastrup til Fredensborg. Som følge af pålægget om flytning af deres arbejdssted op-sagde de deres stillinger.

Sagen angår, om flytningerne kunne meddeles som en del af ledelsesretten, eller om de lå ud over, hvad B, A og C var forpligtet til at tåle.

Tre dommere – Poul Dahl Jensen, Jan Schans Christensen og Julie Arnth Jørgensen – udtaler:

Metode for vurdering af tålegrænsen

Flytning af medarbejderne i forbindelse med reformen af det daværende SKAT blev varetaget af Administrations- og Servicestyrelsen. Der var som nævnt tale om en omfattende omorganisering, der indebar flytning af et betydeligt antal medarbejdere. Administrations- og Servicestyrelsen anvendte en standardiseret metode ved vurderingen af, om en flytning lå ud over, hvad den enkelte medarbejder var forpligtet til at tåle.

Efter bevisførelsen lægger vi til grund, at den standardiserede metode, som styrelsen anvendte, indebar, at det alene var mertransporttid til og fra arbejde, der var afgørende for, om flytningen skulle tåles.

Flytning skulle tåles, hvis mertransporttiden hver vej ikke oversteg 60 minutter for tjenestemænd med kommunal baggrund og 45 minutter for overenskomstansatte.

Mertransporttiden blev opgjort ved brug af krak.dk baseret på kørsel i bil, hvis medarbejderen havde kørekort, og der var en bil i husstanden, der kunne anvendes til transport til og fra arbejde. Hvis dette ikke var tilfældet, blev mertransporttiden opgjort ved brug af rejseplanen.dk baseret på offentlig transport.

Indsigelser fra medarbejdere om relevante konkrete individuelle forhold kunne føre til, at den standardiserede metode blev fraveget.

Flytning blev i almindelighed meddelt med et varsel på mindst 6 måneder. I denne periode kunne der med ledelsen på det enkelte arbejdssted indgås aftaler med henblik på at afbøde virkningerne af de geografiske flytninger og fastholde viden og kompetencer i Skatteforvaltningen. Der var i den forbindelse indført mulighed for at gøre brug af bl.a. fleksibel arbejdstilrettelæggelse, herunder omlægning af arbejdstid og hjemmearbejdsdage, jf. SKATs notat af 2. februar 2018 om anvendelse af ledelsesværktøjer ved de geografiske flytninger.

Vi finder, at Administrations- og Servicestyrelsens metode for fastlæggelse af talegrænsen klart holder sig inden for rammerne af de principper, der i forbindelse med en generel administrativ reform gælder for tjenestemænd med kommunal baggrund og overenskomstansatte, jf. herved Højesterets dom af 23. november 2010 (UfR 2011.551/2) og Højesterets dom af 29. april 2011 (UfR 2011.2104).

B, A og C måtte derfor – ligesom alle andre, der blev pålagt at flytte arbejdssted – som udgangspunkt acceptere at blive bedømt efter den standardiserede metode.

Spørgsmålet er herefter, om de indsigelser, som de tre medarbejdere er fremkommet med, fører til, at den standardiserede metode skal fraviges.

B

B var oprindelig kommunal ansat tjenestemand, og i forbindelse med kommunalreformen overgik han i 2005 til statslig ansættelse.

Ifølge hans ansættelsesbrev af 2008 var hans ansættelsesområde ”Skatteministeriet med tilhørende institutioner og samtlige andre ministeriers departementer.”

Som led i reformen af det daværende SKAT blev B som nævnt pålagt at flytte arbejdssted fra Fredensborg til Næstved. Pålægget indebar ingen ændringer i hans stillingsbetegnelse, aflønning og arbejdsopgaver.

Bs mertransporttid hver vej blev opgjort til 57 minutter ved brug af krak.dk og baseret på, at han kørte i bil.

Han har gjort indsigelse mod Administrations- og Servicestyrelsens opgørelse af hans mertransporttid og har henvist til, at krak.dk ikke giver et retvisende billede af hans reelle mertransporttid, når der tages hensyn til myldretidstrafikken.

Efter bevisførelsen, herunder de af B fremlagte opgørelser af transporttiden på grundlag af Google Maps, finder vi, at der ikke foreligger sådanne særlige omstændigheder, der giver grundlag for at fravige den standardiserede metodes brug af krak.dk. Vi lægger herved vægt på, at krak.dk er en sædvanlig anvendt og anerkendt måde at opgøre køretid på, jf. herved også Højesterets dom i UfR 2011.2104, og at opgørelsen efter krak.dk ikke påvirkes af skiftende eller tilfældige trafikale- og vejrmæssige forhold, køretidspunkt mv.

Administrations- og Servicestyrelsen var derfor berettiget til at fastholde opgørelsen af mertransporttiden efter den standardiserede metode, herunder anvendelsen af krak.dk. Da Bs mertransporttid ifølge denne metode ikke oversteg 60 minutter hver vej, var han forpligtet til at tåle flytningen.

A

A var oprindelig kommunal ansat tjenestemand, og i forbindelse med kommunalreformen overgik hun i 2005 til statslig ansættelse.

Ifølge hendes ansættelsesbrev af 2008 var hendes ansættelsesområde "Skatteministeriet med tilhørende institutioner og samtlige andre ministeriers departementer."

Som led i reformen af det daværende SKAT blev A som nævnt pålagt at flytte arbejdssted fra Høje-Taastrup til Fredensborg. Pålægget indebar ingen ændringer i hendes stillingsbetegnelse, aflønning og arbejdsopgaver.

As mertransporttid hver vej blev opgjort til ca. 33 minutter ved brug af krak.dk og baseret på, at hun kørte i bil. Hun har selv fremlagt oplysninger om, at hendes mertransporttid hver vej ved brug af offentlig transport ville have været ca. 1 time og 15 minutter.

Hun har gjort indsigelse mod, at hendes mertransporttid opgøres med udgangspunkt i, at hun kørte til arbejde i bil. Hun har herved henvist til, at hun hidtil cyklede på arbejde, at hun ikke kunne lide at køre bil uden for sit nærområde, og at hendes mand, der er pensionist, skulle anvende deres bil til forskellige gøremål.

Vi lægger efter sagens oplysninger til grund, at A havde kørekort, og at der var en bil i hendes husstand, som hun kunne bruge til transport til og fra arbejde.

Vi finder, at hun ikke har oplyst om sådanne særlige omstændigheder, der kan føre til, at hendes transporttid til det nye arbejdssted i Fredensborg skal opgøres på grundlag af rejsetiden ved offentlig transport. Det forhold, at hun stort set ikke har benyttet bil til og fra det hidtidige arbejdssted i Høje-Taastrup, giver således efter vores opfattelse ikke grundlag for at fravige den standardiserede metode, hvorefter transporttiden til det nye arbejdssted i Fredensborg opgøres på grundlag af kørsel i bil. Det bemærkes herved, at den standardiserede metode bygger på den forudsætning, at medarbejderen normalt vil anvende den transportform, der er den tidsmæssigt mest fordelagtige. Når det mest fordelagtige er kørsel i bil, opgøres mertransporttiden efter en geografisk flytning af arbejdsstedet derfor på grundlag af kørsel i bil, når en sådan er til rådighed for medarbejderen.

Administrations- og Servicestyrelsen var derfor berettiget til at fastholde opgørelsen af mertransporttiden efter den standardiserede metode, herunder baseret på kørsel i bil. Da As mertransporttid ifølge denne metode ikke oversteg 60 minutter hver vej, var hun forpligtet til at tåle flytningen.

C

C var oprindelig kommunal overenskomstansat. I forbindelse med kommunalreformen overgik hun i 2005 til statslig ansættelse, og hun fik i den forbindelse samme ansættelsesområde som andre, der blev ansat i den nye told- og skatteforvaltning.

I 2015 blev hendes arbejdssted flyttet fra Holbæk til Høje-Taastrup, og hun fik i en periode svarende til opsigelsesvarslet økonomisk kompensation for forøget rejsetid og forøgede rejseudgifter. Efter det oplyste havde C siden 2017 haft hjemmearbejde i betydeligt omfang.

Som led i reformen af det daværende SKAT blev C som nævnt pålagt at flytte arbejdssted fra Høje-Taastrup til Fredensborg. Pålægget indebar ingen ændringer i hendes stillingsbetegnelse, aflønning og arbejdsopgaver.

Cs mertransporttid ved flytning af hendes arbejdssted fra Høje-Taastrup til Fredensborg blev opgjort til ca. 31 minutter hver vej ved brug af krak.dk og baseret på, at hun kørte i bil. Hun har selv fremlagt oplysninger om, at hendes mertransporttid hver vej ved brug af offentlig transport ville have været ca. 1 time og 25 minutter.

Hun har gjort indsigelse mod, at hendes mertransporttid opgøres med udgangspunkt i, at hun kørte til arbejde i bil. Hun har herved henvist til, at hun normalt anvendte offentlig transport, og at hendes mand, der er pensionist, skulle have adgang til deres bil, da de boede på landet. Hun har endvidere henvist til, at mertransporttiden skulle opgøres med udgangspunkt i hendes tidligere arbejdssted i Holbæk.

Under hensyn til hendes ansættelsesområde i staten, som havde været gældende for hende siden 2005, finder vi, at der ikke er grundlag for at fastslå, at mertransporttiden skulle opgøres i forhold til hendes tidligere arbejdssted i Holbæk og ikke hendes arbejdssted i Høje-Taastrup.

Vi lægger efter sagens oplysninger til grund, at C havde kørekort, og at der var en bil i hendes husstand, som hun kunne bruge til transport til og fra arbejde.

Vi finder, at hun ikke har oplyst om sådanne særlige omstændigheder, der kan føre til, at hendes transporttid til det nye arbejdssted i Fredensborg skal opgøres på grundlag af rejsetiden ved offentlig transport. Det forhold, at hun stort set ikke har benyttet bil til og fra det hidtidige arbejdssted i Høje-Taastrup, giver

således efter vores opfattelse ikke grundlag for at fravige den standardiserede metode, hvorefter transporttiden til det nye arbejdssted i Fredensborg opgøres på grundlag af kørsel i bil. Som anført ovenfor bygger den standardiserede metode på den forudsætning, at medarbejderen normalt vil anvende den transportform, der er den tidsmæssigt mest fordelagtige. Når det mest fordelagtige er kørsel i bil, opgøres mertransporttiden efter en geografisk flytning af arbejdsstedet derfor på grundlag af kørsel i bil, når en sådan er til rådighed for medarbejderen.

Administrations- og Servicestyrelsen var derfor berettiget til at fastholde opgørelsen af mertransporttiden efter den standardiserede metode, herunder baseret på kørsel i bil. Da Cs mertransporttid ifølge denne metode ikke oversteg 45 minutter hver vej, var hun forpligtet til at tåle flytningen.

Vi stemmer herefter i det hele for at frifinde Administrations- og Servicestyrelsen og for at tage styrelsens selvstændige påstand om tilbagebetaling af sagsomkostninger til følge.

Dommerne Michael Rekling og Ole Hasselgaard udtaler:

Generelt

Ved flytning af arbejdssted for medarbejdere i forbindelse med den pågældende reform tog Administrations- og Servicestyrelsen udgangspunkt i de grænser for mertransporttid hver vej til og fra arbejde på 45 og 60 minutter, som styrelsen havde opstillet som tålegrænse for henholdsvis overenskomstansatte og tjenestemænd, der havde en kommunal baggrund fra tiden før sammenlægningen af de kommunale og statslige skattemyndigheder i 2005. I de tilfælde, hvor styrelsen modtog indsigelser fra medarbejdere, som var blevet varslet om ændret arbejdssted, skulle der foretages en konkret og individuel vurdering af, om mertransporttiden lå under de nævnte grænser på 45 og 60 minutter.

Vi tiltræder, at Administrations- og Servicestyrelsen herved har været berettiget til at tage udgangspunkt dels i transport i bil, dels i et tidsestimat, der følger af krak.dk, jf. herved også Højesterets dom i UfR 2011.2104.

Imidlertid er der som anført af landsretten alene tale om et udgangspunkt, og en konkret, begrundet indsigelse fra en medarbejder om individuelle forhold, herunder f.eks. særlige helbredsmæssige forhold, hidtidigt kørselsmønster, adgang til bil, kørekortsforhold og myldretidstrafik på strækningen, må derfor indgå i vurderingen af, om medarbejderen har pligt til at acceptere flytningen af arbejdssted.

Vi lægger efter det foreliggende til grund, at compensation for gener forbundet med flytningen er tilbudt lokalt og retligt uafhængigt af beslutningerne om flyt-

ning af arbejdssted truffet af Administrations- og Servicestyrelsen. Herefter finder vi, at det ved vurderingen af, om B, A og C har pligt til at acceptere flytningerne af arbejdssted, ikke kan tillægges nogen særlig vægt, at den lokale ledelse må forventes i et eller andet omfang at ville have tilbudt dem mulighed for hjemmearbejde eller anvendelse af andre ledelsesværktøjer til at kompensere for gener forbundet med flytningen.

B

B var tjenestemand med tidligere kommunal baggrund. Vi lægger til grund, at han som følge af en flytning af arbejdssted fra Fredensborg til Næstved fremover ville skulle køre på tværs af Københavnsområdet bl.a. i tidsrum, hvor der er betydelig myldretidstrafik, sådan at den reelle transporttid ville blive forlænget ud over, hvad der fremgår af opgørelsen baseret på krak.dk. Netop fordi en sådan forlænget transporttid ville skyldes, at der er betydelig myldretidstrafik på de pågældende vejstrækninger, er de opgørelser over mertransporttid, som B har fremlagt, og som er baseret på Google Maps, efter vores opfattelse udtryk for mere permanente trafikale forhold.

Efter en samlet bedømmelse af Bs individuelle forhold finder vi ligesom landsretten, at mertransporttiden har en sådan længde, at flytningen af arbejdssted fra Fredensborg til Næstved indebærer så væsentlige gener for ham i forhold til hidtil, at det går ud over, hvad han skal tåle i medfør af tjenstemandslovens § 12.

Vi stemmer derfor for at tage CO10's påstande vedrørende B til følge.

A

A var tjenestemand med tidligere kommunal baggrund. Vi lægger til grund, at hun som udgangspunkt ikke hidtil havde anvendt bil ved transport mellem bopæl og arbejdssted, og at der ikke var en bil til rådighed udelukkende for hende.

Efter en samlet bedømmelse af As individuelle forhold, herunder af oplysningerne om varigheden af den reelle transporttid ved brug af offentlig transport, finder vi, at en flytning af arbejdsstedet fra Høje-Taastrup til Fredensborg indebærer så væsentlige gener for hende i forhold til hidtil, at det går ud over, hvad hun skal tåle i medfør af tjenstemandslovens § 12.

Vi stemmer derfor for at tage CO10's påstande vedrørende A til følge.

C

C var overenskomstansat med tidligere kommunal baggrund. Vi lægger til grund, at hun som udgangspunkt ikke hidtil havde anvendt bil ved transport mellem bopæl og arbejdssted, og at der ikke var en bil til rådighed udelukkende for hende.

Efter en samlet bedømmelse af Cs individuelle forhold, herunder af oplysningerne om varigheden af den reelle transporttid ved brug af offentlig transport, finder vi ligesom landsretten, at en flytning af arbejdsstedet fra Høje-Taastrup til Fredensborg indebærer en så væsentlig ændring i hendes ansættelsesforhold i forhold til hidtil, at det kan sidestilles med en opsigelse af hende.

Vi stemmer derfor for at tage CO10's påstande vedrørende C til følge.

Konklusion

Der træffes afgørelse efter stemmeflertallet.

Højesteret stadfæster herefter landsrettens frifindende dom vedrørende A, og frifinder Administrations- og Servicestyrelsen for de påstande, der er nedlagt vedrørende B og C.

Administrations- og Servicestyrelsens påstand om tilbagebetaling af sagsomkostninger for landsretten tages til følge som nedenfor bestemt.

I sagsomkostninger for landsret og Højesteret skal CO10 betale 138.500 kr. til Administrations- og Servicestyrelsen. Heraf er 130.000 kr. til dækning af advokatudgift og 8.500 kr. til dækning af retsafgift.

THI KENDES FOR RET:

Landsrettens dom stadfæstes for så vidt angår A.

Administrations- og Servicestyrelsen frifindes for så vidt angår B og C.

Centralorganisationen af 2010 for Dansk Told & Skatteforbund som mandatar for A, B og C skal til Administrations- og Servicestyrelsen tilbagebetale 75.000 kr. med procesrente fra den 6. december 2024.

I sagsomkostninger for landsret og Højesteret skal Centralorganisationen af 2010 for Dansk Told & Skatteforbund som mandatar for A, B og C betale 138.500 kr. til Administrations- og Servicestyrelsen.

De idømte beløb skal betales inden 14 dage efter denne højesteretsdoms afsigelse. Sagsomkostningsbeløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.