

**Udskrift
af
Arbejdsrettens dom af 4. maj 2006**

i sag nr. A2005.559:

Landsorganisationen i Danmark

for

Fagligt Fælles Forbund

(advokat Evelyn Jørgensen)

mod

Dansk Arbejdsgiverforening

for

Danske Dagblades Forenings Forhandlingsorganisation

(nu Danske Mediers Arbejdsgiverforening)

for

STS-Distribution ApS

(advokat Helge Werner)

Dommere: Poul Flemming Hansen, Carsten Holm, Poul Monggaard, Jens Pors, Steen A. Rasmussen, Poul Søgaard (retsformand), Nicolai Westergaard.

Sagen drejer sig om, hvorvidt det er et brud på Budoverenskomst for hovedstadsområdet mellem Danske Dagblades Forenings Forhandlingsorganisation (nu Danske Mediers Arbejdsgiverforening) og Kvindeligt Arbejderforbund, Afd. 1/Lager Handelsarbejdernes Forbund (nu Fagligt Fælles Forbund) (i det følgende Budoverenskomsten), at indklagede, STS-Distribution ApS (i det følgende STS), har indgået aftaler med selvstændige – uorganiserede – vognmænd om udførelsen af en del af STS' bladdistribution.

Påstande:

Klager, Landsorganisationen i Danmark for Fagligt Fælles Forbund (3F) har påstået, at indklagede, Dansk Arbejdsgiverforening for Danske Dagblades Forenings Forhandlingsorgani-

sation, nu Danske Mediers Arbejdsgiverforening (i det følgende DDFF) for STS, for brud på Budoverenskomsten skal betale en efter Arbejdsrettens skøn fastsat bod til forbundet.

Indklagede har påstået frifindelse.

Sagens nærmere omstændigheder:

Bladkompagniet, som er medlem af DDFF, udlagde i år 2000 sin bladdistribution i Danmark til en række selvstændige distributører, herunder til STS, og i forlængelse heraf blev Budoverenskomsten indgået i 2002. Af overenskomstens § 1 fremgår, at den omfatter medarbejdere over 18 år, som er beskæftiget med distribution i hovedstadsområdet.

STS, der er omfattet af Budoverenskomsten, har indgået aftale med nogle selvstændige – uorganiserede – vognmænd om udførelse af en del af sin bladdistribution, og STS har for Arbejdsretten fremlagt 3 kontrakter (kørselsaftaler) om bladdistribution indgået med følgende selvstændige vognmænd:

1. Skandinavisk Transport ved Fatan Bajrami,
2. Irfan's Trans og
3. Nagra Transport.

Om disse vognmænd fremgår det af udskrifter af 1. september 2005 af CVR-registeret, at der er tale om enkeltmandsvirksomheder. Det fremgår endvidere, at Skandinavisk Transport og Irfan's Trans hver har 1-1 ansatte, samt at Nagra Transport har 5-9 ansatte. Klager har oplyst, at angivelserne af antal ansatte tillige omfatter virksomhedsindehaveren.

Det fremgår af de indgåede kørselsaftaler, at de nævnte vognmænd har indgået aftale med STS om daglig distribution af morgenaviser og magasiner, samt at de enkelte vognmænd er ansvarlige for, at aviserne bliver leveret korrekt inden kl. 6.30, lørdag og søndag dog inden kl. 7.30. Aviserne afregnes med en stk.-pris, men afregningssatsen er ikke oplyst for Arbejdsretten. I kørselsaftalerne er antal ansatte/medhjælpere angivet til henholdsvis 3 (Skandinavisk Transport ved Fatan Bajrami), 2 (Irfan's Trans) og 1 (Nagra Transport).

Som følge af, at de af STS benyttede selvstændige vognmænd ikke var overenskomstdækket, blev der den 28. oktober 2003 afholdt mæglingsmøde mellem DDFF og Lager- og Handelsarbejdernes Forbund. Af protokollatet fremgår bl.a., at det fra arbejdstagersiden blev gjort gældende, at omkring 1/3 af distrikterne hos STS blev varetaget af vognmænd i hverdagen, samt sandsynligvis en endnu større del af søndagsdistrikterne. Endvidere havde flere bude ansat under en vognmand fået afslag på arbejde søgt hos STS. Arbejdstagersiden fandt derfor, at der var tale om en underminering af Budoverenskomsten. Heroverfor anførte arbejdsgiversiden, at STS i foråret 2003 overtog området, herunder de allerede indgåede kontrakter med vognmændene, og at man ville bestræbe sig på at finde en passende balance i brugen af vognmænd.

Herefter afholdt parterne den 13. september 2004 organisationsmøde, hvor arbejdsgiversiden fremlagde materiale til illustration af fordelingen af vognmandsprocenten, der kunne konstateres nedadgående. Der blev mellem parterne opnået enighed om, at STS fortsat skulle arbejde på at nedbringe anvendelsen af vognmænd, og at dette ville ske i samarbejde med tillidsrepræsentanten. Endvidere var der enighed om, at tillidsrepræsentanten skulle modtage oplysninger, således at det blev muligt at identificere de af STS anvendte vognmænd.

Parterne mødtes herefter på ny til organisationsmøde den 16. februar 2005 hvor det fra arbejdsgiversiden blev erkendt, at der var sket brud på protokollatet af 13. september 2004 for så vidt angik udlevering af oplysninger om vognmænd til tillidsrepræsentanten. På mødet udleverede arbejdsgiversiden imidlertid en oversigt med navne og adresser på de vognmænd, som STS havde kontraheret med. Arbejdstagersiden anførte, at man forsat var af den opfattelse, at STS' brug af vognmænd var en undergravning af Budoverenskomsten.

Endelig blev der den 19. april 2005 afholdt fællesmøde om sagen. I protokollatet herfra hedder det bl.a.:

"Fra arbejdstagerside fastholdt man klagen i sin helhed, idet man anførte, at overenskomstbruddet efter forbundets opfattelse er begået ved, "... at ovennævnte virksomhed gennem længere tid har kontraheret med en række vognmænd", og at blad-distributionen "...foregår på den måde, at vognmanden får kontrakt på et antal distrikter, hvorefter han har medarbejdere, der løber med aviserne, til en betaling forbundet ikke kender. Forbundet er af den opfattelse,[at] omfanget af denne trafik er af en sådan karakter, at det er en bevist handling fra arbejdsgiversidens side for at nedbringe omkostningerne, men også at undergrave overenskomsten."

Fra arbejdsgiverside afviste man at der var begået brud på den mellem parterne gældende overenskomst. Man understregede, at der ikke i den mellem parterne gældende overenskomst er indeholdt et forbud mod at gøre brug af selvstændige vognmænd. Såvel virksomheden som virksomhedens organisation har dog uden præjudice tilkendegivet, at man vil virke for at nedbringe anvendelsen af selvstændige vognmænd.”

Til støtte for synspunktet om, at der er tale om en omgåelse af overenskomsten, har klager fremlagt en dom af 4. oktober 2005 fra Retten i Gentofte i en sag vedrørende en række løntilgodehavender anlagt af 3F København Lager-, Post & Service som mandatar for blandt andre Vara Golu Guri mod Skandinavisk Transport ved Fatan Bajrami. Klager har navnlig henvist til, at dommen viser, at etableringen af Skandinavisk Transport ved Fatan Bajrami udelukkende var en konstruktion med STS som eneste kunde. Klager har endvidere henvist til en vidneforklaring i dommen afgivet af Vara Golu Guri, der havde været ansat som avisomdeler i M&S Transport, som blev videreført af Skandinavisk Transport, hvilket firma STS som anført har indgået kontrakt med om omdeling af aviser. Klager har endvidere henvist til en forklaring afgivet af indehaveren af Skandinavisk Transport, Fatan Bajrami, også kaldet Tony. Fatan Bajrami forklarede under sagen som sagsøgt bl.a.:

”... at han i januar 2003 blev ansat i M&S Transport. I begyndelsen var hans opgave at omdele aviser; senere kørte han aviser ud til depoterne. Han blev ansat af Mihalís. Han havde lært Mihalís at kende på Amager, hvor sagsøgte var avisbud.

Omkring en uge, før M&S Transport lukkede, sagde Mihalís til sagsøgte, at det gik lidt dårligt, og at han ville lukke firmaet. Sagsøgte ved ikke, om Mihalís sagde det samme til de andre.

To dage efter gik sagsøgte til STS og spurgte, om han kunne få nogle aviseruter. Sagsøgte vidste, det var STS, der stod for distributionen af aviserne. Han kendte dem fra sit arbejde med afhentning af aviser på Travbanevej 10, hvor der var kontor og depot, og ved Bernstorffsvejen, på hjørnet af Charlottenlundvej og Tranegårdsvej, hvor der var depot.

Sagsøgte begyndte virksomheden den 23. juni 2003.

Sagsøgte havde tidligere henvendt sig til STS Distribution, fordi han havde tænkt sig at opstarte en virksomhed, men der var ingen ledige aviseruter. Efter at Mihalís havde fortalt, at det ikke gik så godt i hans firma, spurgte sagsøgte igen hos STS, om han kunne få opgaver med avisudbringning. Claus sagde til sagsøgte, det var fint for hans vedkommende, og hvis sagsøgte startede et nyt firma, kunne han få nogle ruter.

...

Sagsøgte spurgte nogle af avisbudene, om de ville køre aviser for sagsøgte; og et af avisbudene henvendte sig selv til sagsøgte. Sagsøgte fortsatte med fem af de ansatte i sin virksomhed. Sagsøgte fik ikke nye folk. Men sagsøgte har ikke indgået aftaler med andre end STS. Der var en dame, som sagsøgte kendte, og som også kørte med aviser. Hun hjalp sagsøgte med at lave lønsedler. Ellers har hun ikke arbejdet for sagsøgte, og damen blev ikke ansat hos sagsøgte.

...

Sagsøgte kastede sig uden videre ud i selvstændig virksomhed og begyndte at drive Skandinavisk Transport...

Sagsøgte fik i juni 2004 ledige ruter af STS. Claus fra STS sagde, at sagsøgte kunne begynde den 23. juni 2003. De ruter, sagsøgte fik, var både hverdagsruter og søndagsruter, ligesom i M&S Transport, og der var ruter, som M&S Transport havde haft. Dette vidste sagsøgte, fordi han selv kendte dem.

Da sagsøgte var ansat i M&S Transport, bestod hans arbejde blandt andet i, at han fik ruterne af Mihalis og derefter kontaktede avisbudene og sagde, hvilke ruter de hver især skulle tage.

Det var omkring 3 dage, før sagsøgte fik ruterne af STS, at han havde spurgt Vara og Pavan, om de ville arbejde for sagsøgte.”

Endelig har klager henvist til en forklaring afgivet af Claus Salling, som er medejer af STS.

Claus Salling forklarede bl.a.:

”... at han er medejer af STS Distribution. De er tre indehavere. STS Distribution sørger for omdeling af morgenaviser hovedsagelig med egne ansatte avisbude. Virksomheden har omkring 60 ansatte. Da Claus Salling og hans kompagnoner overtog virksomheden, var der flere, derunder en slags underentreprenører og vognmænd, knyttet til virksomheden. M&S Transport var et af de vognmandsfirmaer, som STS Distribution overtog, da de erhvervede virksomheden. Områderne, som STS Distribution fik kontrakt med Bladkompagniet om, var Hellerup, Charlottenlund og Klampenborg. Disse områder overtog STS Distribution fra den tidligere distributør.

...

Da M&S Transport udførte arbejde for STS Distribution, havde Claus Salling adskillige møder med Mihalis, blandt andet om forbedring af avisudbringningen...

Skandinavisk Transport er nok begyndt med at arbejde for STS Distribution, før de indgik kontrakt, og Claus Salling har givetvis talt med sagsøgte, inden Skandinavisk Transport fik tildelt arbejde af STS Distribution.

...

Claus Salling erindrer ikke nogen konkret samtale, hvor Skandinavisk Transport blev anbefalet. Claus Salling kan endvidere ikke erindre, hvem der konkret har sagt noget. Måske var det sådan, at de i en slags ping-pong spil flyttede en opgave fra en til en anden, idet de skulle have løst et akut problem.”

Ved dommen blev det fastslået, at Skandinavisk Transport's overtagelse af distributionen efter M&S Transport var omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven.

Indklagede har under sagen anført bl.a., at det står klager frit for at rejse krav om overenskomst over for de selvstændige vognmænd. Som eksempel på, at dette også sker i praksis, har indklagede fremlagt en budoverenskomst for ”flyvere” – afløsere indgået mellem vognmand A-One multiservice ApS, Brønshøj og 3F Nordsjælland Syd.

Forklaringer:

Vara Golu Guri har forklaret, at han er studerende. Han har været ansat som bladbud hos Skandinavisk Transport, og forud herfor var han ansat hos M&S Transport. Jobbet hos M&S Transport fik han på baggrund af et opslag, som han havde set på Niels Brock. I forbindelse med at M&S Transport lukkede, henvendte han sig direkte til STS for at få et job, men det fik han afslag på. I stedet blev han ansat i Skandinavisk Transport, som var ejet af Fatan Bajrami (Tony). Tony havde også været ansat hos M&S Transport. Hvis der var problemer i forbindelse med udbringningen af aviser, kunne han ringe til et telefonnummer tilhørende STS. Han havde været på STS' kontor en eller to gange for at hente lønsedler. Ellers plejede han at få lønnen udbetalt på Tony's avisdepot. Det var hans opfattelse, at det var overflødigt med en mellemmand i form af Skandinavisk Transport, når det var STS, som han modtog betaling fra, og som han henvendte sig til, når der var problemer. Det var også STS, der ringede til ham, hvis han havde lavet en fejl i forbindelse med avisudbringningen. Selvom Tony var hans arbejdsgiver, opfattede han STS som ”the main guy”. Han ved ikke præcist, hvor mange ansatte de var. Han hentede aviserne hos Tony eller hos STS. Han mener, at han fik 1,70 kr. pr. avis omdelt på hverdage og 2,25 kr. pr. avis omdelt på søndage. Han meldte sig på et tidspunkt ind i 3F, idet hans lønudbetaling ofte var forsinket. Han klagede ikke over lønnens størrelse, da han slet ikke kendte tariffen.

Lars Bjørn Højby har forklaret, at han har været administrerende direktør i Bladkompagniet siden den 1. januar 2000. Han var med til at outsource bladdistributionen, således at Bladkompagniet ikke selv skulle stå for omdelingen. STS var en af de virksomheder, som Blad-

kompaniet udlagde bladdistributionen til. I forbindelse med outsourcingen blev der lavet nogle meget grundige kontrakter med de enkelte virksomheder, idet Bladkompagniet har en forsyningsforpligtelse overfor dagbladene, som skal opfyldes. Det er et krav i Bladkompagniets kontrakter med bladdistributørerne, at i det omfang, der benyttes selvstændige underleverandører til avisudbringningen, skal Bladkompagniet have oplyst de pågældende underleverandørers navne samt omfanget af anvendelsen af selvstændige underleverandører. I den seneste opgørelse af 28. december 2005 for STS fremgår det, at 18 % af STS' bladomdeling varetages af selvstændige underleverandører. Gennemsnittet herfor ligger på landsplan på 6-7 % om sommeren og 13-14 % om vinteren. At STS ligger over gennemsnittet skyldes utvivlsomt, at det i STS' område – Charlottenlund, Hellerup og Klampenborg – er meget vanskeligt at skaffe bude.

Der leveres 5-20 tons aviser dagligt til STS. På en søndag omdeles der mellem 15-16.000 aviser. Det er ganske svært at skaffe arbejdskraft, og det er nødvendigt at have afløsere. I spidsbelastningssituationer er det således helt afgørende, at der er nogle afløsere, som man kan trække på. I den forbindelse er de selvstændige vognmænd langt mere fleksible, end de faste bladomdelere. Bladkompagniet stiller ikke krav om, at deres distributørers underentreprenører skal være medlem af DDFF, eller at underentreprenørerne skal følge overenskomsten. Men Bladkompagniet kræver lovgivningen overholdt. Det er hans erfaring, at distributører, der benytter egne bude, gennemsnitligt har en bedre økonomi end distributører, der benytter underentreprenører.

Erik Seifert Thomsen har forklaret, at han er medejer af STS, som den 1. april 2003 blev distributør for Bladkompagniet. På det tidspunkt var der ca. 50 ansatte. Da STS overtog distributionen, videreførtes de bestående ansættelsesforhold og aftalerne med de selvstændige vognmænd. Efterfølgende er der blevet indgået selvstændige kørselsaftaler mellem STS og de omhandlede vognmænd. Ifølge disse kørselsaftaler er det vognmændene, der har ansvaret for avisomdelingen. Imidlertid står vognmændene også for udkørsel af de 5-20 tons aviser, der hver dag skal køres ud til de forskellige depoter. Denne funktion er meget væsentlig og vil ikke kunne udføres af STS' faste omdelere. Det er derfor afgørende for STS at have mulighed for at kontrahere med vognmændene. Det er dyrere at benytte selvstændige vognmænd til avisomdelingen, end det er at benytte STS' egne fastansatte avisomdelere, men det er ikke muligt at skaffe det nødvendige antal faste omdelere.

I dag har STS 68 personer på lønningslisten. Anvendelsen af selvstændige vognmænd til omdelingen af aviser er blevet nedbragt. STS har ingen lønmæssige forpligtelser over for de selvstændige vognmænds medarbejdere, og Vara Golu Guris forklaring om, at han fik to lønsedler hos STS, kender han ikke noget til. Lønnen bliver ikke udbetalt fra STS, som bruger dataløn. Han mener ikke, at der noget grundlag for at tro, at de selvstændige vognmænds medarbejdere får en lavere løn end efter overenskomsten. Betalingen til vognmændene kan sagtens rumme overenskomstmæssig løn til budene.

Det er korrekt, at omdelerne kan ringe til et telefonnummer hos STS, hvis der er problemer. Nummeret kan benyttes af alle omdelere uanset, om de er ansat hos vognmændene eller hos STS. Der skal være et sted, hvortil de kan ringe, hvis der mangler en avis, således at den hurtigt kan blive bragt ud til dem. Hvis der kommer klager over et bud, ringer STS til underleverandørerne, men ikke til de enkelte omdelere. STS underretter Bladkompagniet om andelen af brugen af selvstændige vognmænd. STS er hele tiden interesseret i at ansætte bude, og hvis Vara Golu Guri har fået afslag på ansættelse hos STS, så har det været på grund af travlhed i forbindelse med overtagelsen af virksomheden.

Steen Johansson har forklaret, at han er faglig sekretær i 3F Nordsjælland Syd. Han har indgået en overenskomst betegnet budoverenskomst for "flyvere" – afløsere med en uorganiseret vognmand i sit område, A-One multiservice ApS. Der er tale om et lille vognmandsfirma. Baggrunden for overenskomstens indgåelse var, at 3F fandt ud af, at ud af de 53 bladdistrikter, som findes i området, var de 20 blevet overtaget af den omhandlede vognmand, hvilket gjorde de faste bude utrygge. Vognmanden havde mange bude ansat, som var udlændinge på studentervisum, hvilket betyder, at de kun må arbejde 15 timer om ugen. De pågældende bude talte ikke dansk, og de var bange for vognmanden. Han er sikker på, at de arbejdede mere end 15 timer pr. uge, idet de arbejdede hele natten alle ugens dage. Dette stemte ikke overens med CVR-registeret, hvoraf fremgik, at vognmanden ikke havde nogen ansatte. På den baggrund skrev 3F til vognmanden og truede ham med bål og brand. Dette førte til en forhandling, hvorefter den omhandlede overenskomst blev indgået. Med den betaling, vognmanden får af sin distributør, vil han dog ikke være i stand til at overholde den indgåede overenskomst, og han ville heller ikke kunne overholde Budoverenskomsten mellem 3F og DDFF. Det er dog meget rimeligt, at en bladdistributør har et "flyverfirma", idet det ellers er nødvendigt at antage vikarer, men flyveransættelse skal foregå på en ordentlig måde.

Procedure:

Klager har gjort gældende, at STS' brug af såkaldt selvstændige vognmænd til bladdistribution uden iagttagelse af den mellem parterne gældende overenskomst udgør en overenskomststridig omgåelse af overenskomsten, da det arbejde, som udføres af vognmændene, er omfattet af overenskomsten.

De pågældende vognmænd har ingen eller kun få registrerede ansatte, og distributionsarbejdet er reelt tilrettelagt og ledet af STS, hvorfor STS i overenskomstmæssig henseende reelt må anses for arbejdsgiver for såvel vognmændene som deres ansatte.

Der er ikke tale om sædvanlige entrepriserforhold. Dette støttes af de fremlagte kørselsaftaler mellem STS og de selvstændige vognmænd, hvoraf fremgår, at afregning til vognmanden alene sker på baggrund af antallet af omdelte aviser/magasiner. STS køber sig således til nogle løntimer og ikke andet. Desuden blev i hvert fald Skandinavisk Transport ved Fatan Bajrami stiftet alene med henblik herpå og med indklagede virksomhed som eneste kunde.

Herudover savner overdragelsen af arbejdet til de selvstændige vognmænd driftsmæssig begrundelse og vil i yderste konsekvens gøre overenskomsten illusorisk. Det er udokumenteret, at det er dyrere at beskæftige vognmænd end fastansatte bude. Det forhold, at indklagede angiveligt ikke selv kunne skaffe bude, kan heller ikke føre til et andet resultat henset til oplysningerne om, at indklagede har afvist at ansætte et bud, som søgte job. Desuden er dette anbringende først kommet frem under domsforhandlingen, men ikke under den fagretlige behandling af sagen, hvor der alene blev talt om *antallet* af selvstændige vognmænd. På den baggrund har indklagede ikke godtgjort, at virksomheden har forsøgt at skaffe bude.

Det må således lægges til grund, at aftalerne med vognmændene er indgået i den hensigt at omgå overenskomsten.

Det gøres gældende, at STS' aftaler med vognmændene i det mindste må sidestilles med indlejning af arbejdskraft.

Indklagede har anført, at STS er et blandt flere selskaber, som varetager distribution af aviser mv. for Bladkompagniet. STS er medlem af DDDF og som følge heraf omfattet af denne organisations overenskomst med 3F. STS har 60-70 ansatte medarbejdere, hvis løn og ansættelsesforhold følger overenskomsten. Herudover har STS indgået aftale med 3 selvstændige vognmænd om distribution af morgenaviser og magasiner jf. de fremlagte kørselsaftaler.

Budoverenskomsten indeholder ikke bestemmelser, som forbyder eller begrænser en distributørs adgang til at kontrahere med andre selvstændige vognmænd om udførelsen af bestemte opgaver.

Klagerne har ikke ført bevis for, at kontraktforholdet mellem STS og disse selvstændige vognmænd ikke er et reelt underentrepriseforhold. Relationerne mellem STS og de selvstændige vognmænd er af ren forretningsmæssig karakter og hviler på individuelle kontrakter, som ikke giver STS nogen form for ledelses- eller instruktionsmæssige beføjelser over de pågældende vognmænd endside deres ansatte. I øvrigt har STS ikke økonomisk interesse i de pågældende selvstændige vognmandsvirksomheder, ligesom der ikke mellem STS og vognmændene har bestået nogen form for person- eller interessesammenfald. Endelig er brugen af vognmænd helt nødvendig for STS i forbindelse med den daglige udkørsel af de mange tons aviser.

Der er intet i vejen for, at klager kunne have indgået selvstændige overenskomster med de omhandlede vognmænd. Der har været rigeligt tid hertil, idet STS overtog bladdistributionen i juli 2003, og sagen er først indbragt for Arbejdsretten 2 år senere. Det bemærkes endvidere, at det er et nyt anbringende fra klagers side, at vognmændene ikke skulle være selvstændige, og dette anbringende er i modstrid med det, som klager gjorde gældende under den fagretlige behandling og i klageskriftet.

Indklagede har ikke pligt til at sikre, at underentreprenørerne udbetaler løn svarende til overenskomsten, men der er i øvrigt ikke grundlag for at antage, at der sker underbetaling.

Klagers anbringende om virkarbureauvirksomhed er først fremkommet i forbindelse med påstandsdokumentet. I denne sag er der på ingen måde tale om vikararbejde, hvilket må kræve, at der er tale om et vikarbureau eller noget, der ligner. Paralleliseringen til vikarer forudsætter endvidere en klar delt ledelsesret.

Arbejdsrettens begrundelse og resultat:

Budoverenskomsten indeholder ingen bestemmelser, der forbyder eller begrænser en distributørs adgang til at indgå aftaler med selvstændige vognmænd om udførelse af distributionsopgaver.

Arbejdsretten lægger efter bevisførelsen til grund, at de 3 vognmænd, som STS har indgået aftale med, er selvstændige i forhold til STS, og at aftalerne er udtryk for reelle underentrepriseforhold. Der er herved bl.a. lagt vægt på, at vognmændene selv antager og aflønner deres bude og udøver ledelsesretten over for dem.

Arbejdsretten finder endvidere ikke noget grundlag for at antage, at indgåelsen af aftalerne helt eller delvist er sket i den hensigt at omgå overenskomsten. Arbejdsretten lægger i den forbindelse vægt på oplysningen om, at STS selv har 68 fastansatte bude, og der er ikke grundlag for at tilsidesætte Erik Seifert Thomsens forklaring om, at det i dele af hans distrikt er vanskeligt at skaffe bude. Det er ikke sandsynliggjort, at der skulle ligge andet end rent driftsmæssige motiver bag STS's aftaler med vognmændene.

Der er endvidere intet grundlag for at sidestille vognmændene eller deres ansatte med indlejede vikarer.

Arbejdsretten tager herefter indklagedes frifindelsespåstand til følge.

Thi kendes for ret:

Dansk Arbejdsgiverforening for Danske Dagblades Forenings Forhandlingsorganisation (nu Danske Mediers Arbejdsgiverforening) for STS distribution ApS frifindes.

Landsorganisationen i Danmark for Fagligt Fælles Forbund skal i sagsomkostninger inden 14 dage betale 2.000 kr. til Arbejdsretten.

Poul Søgaard