



Udskrift af Arbejdsrettens dom af 28. september 2018

I sag nr.: AR2018.0073

Dansk Arbejdsgiverforening

for

DI Overenskomst I

for

DSB SOV

(advokat Helge Werner)

mod

Landsorganisationen i Danmark

for

Dansk Jernbaneforbund

(advokat Peter Nisbeth)

Dommere: Poul F. Hansen, Poul Dahl Jensen (næstformand), Tina Møller Madsen, Signe Friberg Nielsen, Asger Tue Pedersen, Marianne Højgaard Pedersen (næstformand, retsformand), Benny Rosberg, Thomas Rønnow og Hanne Schmidt (næstformand).

Indledning

Sagens hovedspørgsmål er, om der i DSB-lovens § 16 er hjemmel til, at DSB SOV – efter bemyndigelse fra Finansministeriet – kan melde sig ind i Dansk Industri og herved overgå fra det statslige til det private overenskomsts system. Herudover angår sagen, om den statslige hovedaftale er til hinder for, at Finansministeriet kan bemyndige DSB SOV til at træde ud af det statslige overenskomsts system, og – såfremt dette ikke er tilfældet – om DSB SOV kan blive frigjort fra det hidtidige overenskomstgrundlag på jernbaneområdet ved opsigelse af overenskomsterne til udløb, eller om det kræver iværksættelse af frigørelseskonflikt.

Sagen har været behandlet sammen med AR2018.0179.

Parternes påstande

Klageren, Dansk Arbejdsgiverforening for DI Overenskomst I, har nedlagt følgende påstande:



Dansk Jernbaneforbund skal anerkende, at Organisationsaftale mellem DSB og Dansk Jernbaneforbund af 1. april 2013, som forlænget til 31. marts 2018 ved protokollat af 13. februar 2015, bortfaldt den 31. marts 2018.

Dansk Jernbaneforbund skal anerkende, at forbundets overenskomstansatte medlemmer, beskæftiget ved DSB SOV, med virkning fra den 1. april 2018 omfattes af DI Overenskomst I's relevante overenskomster og aftaler, herunder Jernbaneoverenskomsten 2017-2020 indgået mellem forbundet og DI Overenskomst I (JA).

Indklagede, Landsorganisationen i Danmark for Dansk Jernbaneforbund, har nedlagt påstand om frifindelse.

Sagsfremstilling

På et møde i DSB SOVs bestyrelse den 14. december 2017 blev det besluttet, at DSB SOV indmeldes i Dansk Industri (DI).

Moderniseringsstyrelsen havde ved brev af samme dag meddelt, at Finansministeriet havde givet bemyndigelse til, at DSB SOV kunne indmelde sig i DI. Af brevet fremgår bl.a.:

”Transport- Bygnings- og Boligministeriet har oplyst, at man påtænker at godkende, at DSB melder sig ind i DI – Dansk Industri.

I den forbindelse har Transport- Bygnings- og Boligministeriet og DSB anmodet Finansministeriet om i medfør af § 16 i lov om DSB at godkende, at overenskomstansatte i DSB dermed kan omfattes af kollektive overenskomster indgået af DI.

Under henvisning hertil kan det oplyses, at Finansministeriet er indforstået med, at overenskomstansatte i DSB kan omfattes af relevante kollektive overenskomster indgået af DI. Staten har herefter ikke ansvar for overenskomster på disse områder.

Finansministeriet bemyndiger DSB til at opsige relevante kollektive overenskomster indgået af DSB, jf. i den forbindelse hovedaftalens § 4.

...

DSB bedes orientere de berørte faglige organisationer.

...”

Transport- Bygnings- og Boligministeriet havde forud herfor i notat af 13. oktober 2017 redegjort for ministeriets forståelse af bl.a. DSB-lovens § 16. Notatet lyder:



”De lovgivningsmæssige bindinger i DSB-loven i forhold til overgang til ny overenskomst

Følgende fremgår af Lov om DSB.

Vedr. tjenestemænd:

Tjenestemænd i DSB er omfattet af tjenestemandslvgivningen, jf. § 14, stk. 1.

DSB kan efter finansministerens nærmere bestemmelse indgå aftaler, der vedrører ansættelsesvilkår for statstjenestemænd i DSB, jf. § 14, stk. 3.

Vedr. overenskomstansatte:

DSB kan efter finansministeriets nærmere bestemmelse indgå kollektive overenskomster eller i øvrigt fastsætte løn- og andre ansættelsesvilkår for ikketjenestemænd i DSB, jf. § 16.

Det fremgår af lovbemærkningerne, at bestemmelsen i § 16 navnlig tænkes anvendt således, at finansministeren efter drøftelse med DSB's ledelse og trafikministeren fastlægger de overordnede principper for DSB's forhandlinger om indgåelse af en eventuel virksomhedsoverenskomst.

Fortolkning af lovens bestemmelser:

Det er vurderingen, at DSB's eventuelle overgang til en ny overenskomst kræver accept fra finansministeren. Der er tale om en handling, som kan rummes indenfor lovens rammer og dermed ikke kræver en lovændring.”

Notatet blev den 13. oktober 2017 sendt til DSB SOV, der ved mail af 14. oktober 2017 oplyste, at de var enige i fortolkningen.

DSB SOVs beslutning om indmeldelse i DIO I blev meddelt DI den 14. december 2017. DIO I opsigde på baggrund heraf på vegne af DSB SOV ved to breve af samme dato til OAO henholdsvis Fællesoverenskomst mellem Finansministeriet og Offentligt Ansattes Organisationer – Det Statslige Område og Fællesoverenskomst mellem Den selvstændige offentlige virksomhed DSB og Offentligt Ansattes Organisationer – Det Statslige Område. I brevene anføres, at opsigelsen medfører, at de organisationsaftaler, der er knyttet til de to fællesoverenskomster, bortfalder, og at det samme gælder øvrige aftaler, herunder forhåndsaftaler, lokalaftaler og kutymmer. Opsigelsen skete til endeligt ophør den 31. marts 2018. Parterne har efterfølgende forlænget opsigelsesvarslet til den 30. september 2018.



Den 15. december 2017 offentliggjorde Dansk Jernbaneforbund på sin hjemmeside en orientering til sine medlemmer om, at DSB SOV havde meldt sig ind i Dansk Industri. Orienteringen indeholdt en fællesudtalelse fra DSB SOV og Dansk Jernbaneforbund, der lyder:

”DSB og DJF er blevet enige om følgende udtalelse til medlemmer af DJF

DSB og Dansk Jernbaneforbund har en fælles interesse i at sikre medlemmerne en god overgang til den nye overenskomst, herunder information om, hvad det betyder for den enkelte medarbejder. DSB og DJ har derfor aftalt at have tæt dialog i forbindelse med overgangen til de nye overenskomster.

De konkrete ændringer for medlemmerne af DJ vil blive drøftet i forbindelse med de kommende forhandlinger, som vil ske frem mod overgangen til jernbaneoverenskomsten pr. 1. april 2018.

Der er i dag en overenskomst mellem Dansk Jernbaneforbund og Dansk Industri. Den vil overenskomstansatte medarbejdere, der i dag er dækket af DJ's overenskomst med DSB, bliver omfattet af. Hvad angår tjenestemænd vil indmeldelsen i DI ikke i sig selv ændre på, at tjenestemænd fortsat vil være omfattet af reglerne i staten, herunder aftaler og cirkulærer mv., hvor DSB og DJ ikke aftaler noget andet.”

Orienteringen indeholdt herudover information fra Dansk Jernbaneforbund til sine medlemmer om, hvem indmeldelsen havde betydning for, hvilken betydning indmeldelsen ville få, hvordan de fremtidige løn- og ansættelsesvilkår ville blive, hvem der deltog i forhandlingerne, og hvordan medlemmerne skulle forholde sig.

Ved brev af 17. januar 2018 meddelte Dansk Jernbaneforbund Dansk Industri, at Dansk Jernbaneforbund ikke kunne anerkende, at DSB SOV havde indmeldt sig i Dansk Industri, hvorfor de overenskomstansatte i DSB SOV fortsat var omfattet af de statslige overenskomster og aftaler.

Den 22. januar 2018 blev der på baggrund heraf afholdt møde mellem Dansk Jernbaneforbund, DI og DSB SOV, og den 23. januar 2018 besvarede DI Dansk Jernbaneforbunds brev af 17. januar 2018, idet Dansk Industri fastholdt, at DSB SOVs indmeldelse i DI var lovlig og gyldig.

Forklaringer

Der er afgivet forklaring af Henrik Horup, Preben Steenholdt Pedersen, Dan Richardsen, Flemming Jensen og Michael Birch.



Henrik Horup har forklaret bl.a., at han siden 2012 har været formand for Dansk Jernbaneforbund. Han har tidligere været lokomotivfører.

Dansk Jernbaneforbund har ca. 3.000 medlemmer, der er ansat i DSB SOV. Det drejer sig bl.a. om stationsbetjente, togførere og lokomotivførere. DSB SOVs indmeldelse i DI har skabt uro og usikkerhed blandt medarbejderne, da det er uklart, hvad det hele ender med.

De tjenestemand- og overenskomstansatte arbejder sammen i DSB SOV, og de to grupper udfører samme arbejdsopgaver. Tjenestemændenes forhold er reguleret af lokalaftaler, og reguleringen af de overenskomstansatte er sket ud fra et ønske om, at de to grupper skal have nogenlunde samme forhold vedrørende arbejdstid og løn.

Overenskomsten mellem Dansk Jernbaneforbund og DI kom i stand, da togdriften blev delvist privatiseret. I dag omfatter DI-overenskomsten medarbejdere i Arriva, Metroselskabet samt medarbejdere hos godsoperatørerne.

DSB Vedligehold A/S har også en DI-overenskomst. Overenskomsten omfatter ca. 300 medarbejdere. DSB Vedligehold A/S meldte sig ind i DI i 2016. Dansk Jernbaneforbund havde ikke nogen indsigelser mod denne indmeldelse. Dansk Jernbaneforbund havde forhørt sig hos CO-industri, som mente, at indmeldelse i DI var den bedste løsning. Det støttede Dansk Jernbaneforbund sig til.

Han er tilfreds med den overenskomstaftale, som DSB Vedligehold A/S har med DI, men man kan ikke sammenligne DSB Vedligehold A/S med DSB SOV, idet der er forskel på, om der er tale om et aktieselskab eller en selvstændig offentlig virksomhed.

Han hørte første gang om DSB SOVs overvejelser om indmeldelse i DI i slutningen af november 2017. Han fik orienteringen herom på et møde, der havde en helt anden dagsorden. Som han husker det, deltog Preben Steenholdt Pedersen, Flemming Jensen og Tine Moe Svendsen i mødet. Orienteringen blev givet i slutningen af mødet, og han tog udmeldingen til efterretning, da han var sikker på, at der ville komme yderligere drøftelser af forholdet, før beslutningen blev truffet. Han hørte imidlertid ikke mere til overvejelserne, før indmeldelsen i DI fandt sted den 14. december 2017.



Da Dansk Jernbaneforbund på sin hjemmeside den 15. december 2017 orienterede medlemmerne om indmeldelsen i DI, var der enighed mellem Dansk Jernbaneforbund og DSB SOV om indholdet. Han havde på det tidspunkt tillid til, at indmeldelsen var lovlige og i orden, og han gik derfor med til at lave fællesudtalelsen. Han kender DSB-loven, men ikke ned i en sådan detalje, at han kunne vurdere, om indmeldelsen var lovlige.

I januar 2018 begyndte nogle medlemmer at rejse tvivl om, at indmeldelsen i DI var i orden. Dansk Jernbaneforbund rettede derfor henvendelse til sin advokat, som ikke umiddelbart kunne se, at der var lovhjæmmel. Herefter blev det besluttet, at man ville gå videre med sagen.

Da Dansk Jernbaneforbund den 17. januar 2018 gjorde indsigelse mod indmeldelsen i DI, var realitetsforhandlingerne om de nye overenskomster ikke gået i gang. Alt var opsagt, og der var ikke noget nyt på bordet.

Preben Steenholdt Pedersen har forklaret bl.a., at han siden 2010 har været en ud af tre medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer i DSB SOV, som også dækker DSBs datterselskaber. Medarbejderrepræsentanterne repræsenterer ikke de enkelte forbund. Ved siden af sit bestyrelsesarbejde er han næstformand i Dansk Jernbaneforbund. Som forberedelse til et bestyrelsesmøde afholder de tre medarbejderrepræsentanter typisk et formøde, hvor punkterne på dagsordenen drøftes. Han har ingen juridiske rådgivere eller andre former for rådgivere, som han drøfter bestyrelsesarbejdet med.

De drøftelser, der har været på bestyrelsesmøderne om indmeldelse i DI, er gengivet korrekt i bestyrelsesreferaterne. Han har ikke set det notat om modellen for eventuelt medlemskab i DI, der ifølge referat fra bestyrelsesmøde af 24. september 2014 er udarbejdet i samarbejde med Transportministeriet.

Som det fremgår af referat fra bestyrelsesmødet af 9. december 2015, stemte han imod DSB Vedligehold A/S' indmeldelse i DI. Baggrunden herfor var – som det også fremgår af referatet – at han manglede information om, hvilke ændringer indmeldelse i DI ville medføre. Han efterspurgte yderligere information, men blev affejet af bestyrelsesformanden, som mente, at der var tale om spørgsmål af operativ karakter. Det blev ikke drøftet, om der i DSB-loven var hjemmel til indmeldelse i DI. Det var ikke relevant, da DSB Vedligehold A/S er et aktieselskab.



DSB SOVs indmeldelse i DI blev kort drøftet på bestyrelsesmødet den 9. februar 2017. Til bestyrelsesmødet den 14. december 2017 var der en indstilling om godkendelse af DSB SOVs indmeldelse i DI. Han mener ikke, at han drøftede indstillingen med andre end de to øvrige medarbejderrepræsentanter.

Han stemte imod indstillingen, da han var meget bekymret for, hvad en indmeldelse i DI ville betyde for ansættelsesvilkårene. Der var flere uklarheder, herunder om, hvad indmeldelsen ville betyde for de eksisterende lokalaftaler. Det var også uklart, om der overhovedet var taget højde for, at der hos DSB SOV både var ansat tjenestemænd og overenskomstansatte. Han overvejede ikke, om indmeldelsen var i strid med DSB-lovens § 16, da han regnede med, at det, som direktionen foreslog, var lovligt.

Dan Richardsen har forklaret bl.a., at han er sekretariatsmedarbejder i OAO, hvor han har været ansat siden 1996. Han tager sig af det statslige område, som også indgår de aftaler, der dækker tjenestemænd. I relation til DSB SOV har det indtil nu forholdt sig således, at OAO har forhandlet de generelle aftaler, mens de specifikke aftaler er blevet forhandlet af bl.a. Dansk Jernbaneforbund. DSB har været et delegationsområde siden 1990'erne. Selv om der er delegeret forhandlingskompetence, skal Moderniseringsstyrelsen godkende forhandlingsresultatet. Det er sket, at Moderniseringsstyrelsen ikke har villet godkende det forhandlede resultat.

Da han blev bekendt med DSB SOVs beslutning om indmeldelse i DI, rettede han den 18. december 2017 henvendelse til Poul Gemzøe-Enemark, der er forhandlingschef i DSB. Baggrunden herfor var, at det for ham var uklart, hvad der skulle ske med de tjenestemandsansatte hos DSB SOV. Han spurgte derfor, om det var tanken, at der skulle laves en udlånsordning, idet han kendte til udlånsordninger fra andre områder. Han spurgte også, om de tjenestemandsansatte skulle overføres til ministeriet.

Den 24. januar 2018 rettede han på ny henvendelse til Poul Gemzøe-Enemark, idet det fortsat var uklart, hvad der skulle ske med tjenestemændene. Han ville endvidere have oplyst, hvad hjemmelsgrundlaget for beslutningen om indmeldelse i DI var. Det var åbenbart, at DI ikke ville kunne forhandle vilkårene for de tjenestemandsansatte. Hvis tjenestemændene skulle forblive ansat i DSB SOV, ville det alene kunne ske, fordi DSB SOV er en statsejet virksomhed. Men hvis det var begrundelsen, ville det ikke give mening at lade de overenskomstansat-



te overgå til en privat overenskomst. DSB SOV kunne ikke som statslig virksomhed frigøre sig fra de statslige overenskomster og aftaler, og han ville derfor vide, hvor der var hjemmel til indmeldelse i DI.

Han har ikke set Dansk Jernbaneforbunds orientering af 15. december 2017, inden den blev sendt ud, og han har ikke haft noget med den at gøre.

Han deltog i overenskomstforhandlingerne i 2018 (OK-18). Det er korrekt, at de ansatte i DSB SOV blev trukket ud af beregningerne af kravene i forhandlingerne, men det skyldtes alene praktiske beregningsmæssige årsager. De kunne hurtigt sættes ind igen.

Flemming Jensen har forklaret bl.a., at han siden 1. maj 2015 har været administrerende direktør i DSB SOV.

Beslutningen om at indmelde DSB SOV i DI var begrundet i flere forhold. DSB SOV har en overordnet strategi om at blive mere markedsorienteret. Det er således et ønske, at DSB SOV skal klare sig uden subsidier og så meget som muligt minde om en privat virksomhed. Dette ønske kunne imødekommes bl.a. ved indmeldelse i DI. Det er vigtigt f.eks. i rekrutteringsøjemed, at DSB SOV kan tilbyde de samme vilkår som konkurrenterne, idet mange af de personer, DSB SOV ansætter, kommer fra private virksomheder. Det var også et ønske at få en forenkling af overenskomstaftalerne, som var komplekse. En indmeldelse i DI ville endvidere betyde, at DSB SOV kunne deltage i de forskellige udvalg i DI på lige fod med andre operatører og give DSB SOV et talerør, som man ellers ikke havde.

Han deltog selv i det sonderingsmøde, der blev holdt med Dansk Jernbaneforbund i november 2017. Det var på baggrund af mødet hans indtryk, at Dansk Jernbaneforbund som udgangspunkt var positivt indstillet over for indmeldelsen i DI, og at DSB SOV måtte gøre, som virksomheden ønskede, så længe vilkårene for medlemmerne var i orden. Han havde indtrykket af, at Dansk Jernbaneforbund var meget tilfredse med den overenskomst, som de selv havde forhandlet med DI, og at man oplevede færre konflikter på dette område end på det offentlige område. DSB SOV orienterede også HK'erne og AC'erne om, at man ville opsig lokalaftalerne.



Indmeldelse i DI var blevet drøftet flere gange i bestyrelsen, inden beslutningen blev truffet. Det blev ikke problematiseret, om der var hjemmel til indmeldelsen – hverken i forbindelse med, at beslutningen blev truffet den 14. december 2017, eller i forbindelse med de forudgående drøftelser. Hjemmelspørgsmålet blev heller ikke problematiseret, da DSB Vedligehold A/S blev indmeldt i DI i 2015.

Der er forskel mellem den gældende statslige overenskomst og DI-overenskomsten bl.a. i relation til, hvordan lønnen er sammensat. I grove træk er der en markant højere startløn efter DI-overenskomsten, mens slutlønnen til gengæld er lavere. De var klar over, at det kunne give anledning til bekymringer hos medarbejderne, at der var disse forskelle, og det blev derfor meldt ud, at indmeldelsen i DI ikke ville betyde, at der var nogen, der skulle gå ned i løn. Dette ville blive sikret ved konkrete aftaler. Visse medarbejdere ville imidlertid få en højere løn, hvorfor overgangen ville betyde en meromkostning for DSB.

Preben Steenholdt Pedersen stemte imod indstillingen om indmeldelse i DI. Han fik indtrykket af, at det skyldtes en række forhold, som bekymrede Preben, navnlig i relation til hvilken betydning indmeldelsen i DI ville have for ansættelsesvilkårene. Han forventede ikke, at de bekymringer, som Preben og de øvrige medarbejderrepræsentanter rejste, kunne give anledning til en arbejdsretlig tvist om hjemlen.

Han drøftede med Poul Gemzøe-Enemark, om DSB SOV kunne lave en fælles udmelding med Dansk Jernbaneforbund om indmeldelsen i DI, da det var vigtigt, at der kunne laves en fælles udmelding. Han blev derfor meget glad, da Dansk Jernbaneforbund indvilligede heri, og også da han læste Dansk Jernbaneforbunds orientering af 15. december 2017 til medlemmerne. Orienteringen gav efter hans opfattelse en tryghed for medarbejderne.

I DSB SOV indrettede man sig i tillid til, at en indmeldelse i DI var lovlig. DSB SOV foretog ikke selv undersøgelser af indmeldelsens lovlighed. Der var ikke rejst spørgsmål herom, og der var ikke noget, der gav anledning til en undersøgelse.

Efter indmeldelsen i DI var blevet udmeldt, gik man i gang med at tilrettelægge den forestående forhandlingsproces med Dansk Jernbaneforbund. Det blev i januar 2018 aftalt, at der skulle være en møderække, ligesom det blev aftalt, hvad der skulle drøftes på de enkelte mø-



der. Der var et fælles ønske om, at de største spørgsmål blev behandlet først, dvs. spørgsmål om arbejdstid, ferie og lignende.

Det var først ved Dansk Jernbaneforbunds brev af 17. januar 2018, at DSB SOV blev klar over, at der kunne komme en arbejdsretlig sag ud af indmeldelsen i DI. Der var tale om en helt ny udmelding fra Dansk Jernbaneforbund, som kom meget bag på ham. Han havde haft en klar forståelse af, at Dansk Jernbaneforbund var positivt indstillet i forhold til indmeldelsen i DI. Han havde ikke tidligere observeret dårlige miner fra Dansk Jernbaneforbund i relation til indmeldelsen.

Michael Birch har forklaret bl.a., at han er selskabsdirektør i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og bistår ministeren med at varetage ejerskabet af de virksomheder, der hører under ministeriet, herunder DSB. Han har været ansat i ministeriet siden 1995, og han har været selskabsdirektør siden 2005. Han var involveret i sagen om DSB SOVs indmeldelse i DI.

Baggrunden for, at DSB i sin tid blev omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed, var et ønske om, at DSB skulle have større frihedsgrader. I 1990'erne forudså man, at der ville ske en liberalisering af markedet. Der var en forventning om, at der ville komme nye aktører på markedet. Lovgiver valgte i det lys at give DSB en friere stilling. Noget tilsvarende var allerede sket med Post Danmark. DSB havde på daværende tidspunkt reelt monopolstatus, og de begrænsninger, der i DSB-loven er gjort i DSBs frihedsgrader, skal ses i det lys.

Administrationen af DSB-lovens § 16 hører under hans kontor. Forud for indmeldelsen i DI var der i kontoret flere drøftelser herom, som omhandlede hensigtsmæssighed og økonomi og den lovgivningsmæssige ramme, herunder DSB-lovens § 16.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets notat af 13. oktober 2017 om de lovgivningsmæssige bindinger i DSB-loven blev udarbejdet på grundlag af de overvejelser om DSB-SOVs indmeldelse i DI, som havde fået fornyet næring i 2017. Der havde også været overvejelser herom på et tidligere tidspunkt, men i 2017 vurderede man i ministeriet, at sandsynligheden for, at indmeldelse faktisk ville ske, var steget. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet havde også drøftet sagen med Finansministeriet, og det var hans opfattelse, at Finansministeriet støttede op om indmeldelsen i DI. Notatet beskriver og vurderer den lovgivningsmæssige ramme for DSB SOVs indmeldelse i DI og blev udarbejdet som et rutinetjek af, om lovgrund-



laget var i orden. Det blev udarbejdet som led i sagens afslutning, bl.a. også med det formål, at ministeriet over for Rigsrevisionen ville kunne påvise, at ministeriet havde overvejet hjemmelsspørgsmålet, hvis Rigsrevisionen måtte spørge ind til det.

Notatet blev sendt til DSB SOV, som var enig i notatets konklusioner. Han var også enig i notatets konklusion om, at DSB SOVs eventuelle overgang til en ny overenskomst krævede accept fra finansministeren, og at der var tale om en handling, som kunne rummes inden for DSB-lovens rammer. Han mener, at DSB-lovens § 16 er meget klar, og at forarbejderne ikke giver grundlag for en indskrænkende fortolkning af ordlyden. Lovens opbygning viser også, at det var et klart ønske fra lovgivers side, at DSB SOV skulle have en række friheder. De begrænsninger, der ifølge forarbejderne skulle være heri, angår bl.a. adgangen til låneoptagelse samt regler for udarbejdelse af regnskaber. Der er intet i forarbejderne, der begrænser DSB SOVs mulighed for at indmelde sig i DI.

Det forhold, at notatet kun er på én side, svækker ikke dets værdi. Hans erfaring er, at korte notater ofte er de bedste og klareste. Hvis ministeriet havde været i tvivl herom, eller hvis det var uklart, hvad retsstillingen var, ville notatet have været længere.

Det spillede ikke nogen rolle, at indmeldelse i DI ville betyde, at Finansministeriet ikke længere havde indflydelse på overenskomstforhandlingerne. Situationen var den, at DSB SOV ville have flyttet sine overenskomster over i et nyt regime hos DI. Det var ikke noget ukendt regime, da Dansk Jernbaneforbund allerede havde en overenskomst med DI. Der var altså ikke tale om en ”Wild West”-model, der indebar, at der ikke længere ville være ordnede forhold i DSB SOV. Det var hans fornemmelse, at Dansk Jernbaneforbund var tilfreds med den eksisterende overenskomst med DI, og det var betryggende for ham, at DSB SOV ville gå over til en overenskomst, som Dansk Jernbaneforbund i forvejen var tilfreds med.

Det havde tidligere været oppe, om DSB SOV kunne indmeldes i DI. Af forskellige grunde blev sagen dog ikke fremmet dengang. Der var en anden stor sag, der fyldte meget for regeringen på daværende tidspunkt, og man ønskede ikke, at DSB SOVs overenskomstforhold skulle tage fokus. Det blev derfor besluttet, at man ikke ville gå videre med indmeldelsen i DI på daværende tidspunkt. Der var ikke nogen bekymring for, om indmeldelsen i DI ville være i strid med DSB-lovens § 16.



DSB Vedligehold A/S' indmeldelse i DI skete ud fra et ønske om, at virksomheden skulle stå bedst muligt, bl.a. i relation til rekruttering af medarbejdere. Da DSB Vedligehold A/S blev indmeldt i DI, var det absolut vurderingen, at indmeldelsen kunne rummes inden for rammerne af DSB-lovens § 16. Det spillede i den forbindelse ingen rolle, at DSB Vedligehold A/S var et aktieselskab. DSB-lovens § 16 sonderer ikke mellem, om der er tale om et aktieselskab eller en selvstændig offentlig virksomhed.

I 2017 var meldingen fra DSB SOV klar. Man ønskede mere tidssvarende overenskomster, der svarede til det, man kendte fra det private arbejdsmarked. Når der var statslige overenskomstforhandlinger, var DSB bare én af mange aktører, mens det var muligt at komme mere i centrum af forhandlingerne, hvis der var tale om en overenskomst i det private.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har to andre lignende selvstændige offentlige virksomheder under sig, nemlig Naviair og Fjordforbindelsen Frederikssund. Det forhold, at forarbejderne til § 10 i Naviair-loven, der svarer til § 16 i DSB-loven, er formuleret anderledes, betyder ikke, at bestemmelserne skal forstås forskelligt. Også DSB-lovens § 16 må forstås således, at det er muligt at indgå overenskomster, der er knyttet op til det private overenskomstsystem.

Selvstændige offentlige virksomheder er helt særlige konstruktioner. Der findes ingen generel lovgivning herom, og lovgiver har i hvert enkelt tilfælde fastlagt de specifikke vilkår. Der er forskelle og ligheder i de enkelte love, og lovene må læses i deres egen kontekst.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets notat af 15. december 2017, der indeholder en orientering om DSB's indmeldelse i DI, er udarbejdet i hans kontor. Han havde indstillet til ministeren, at trafikordførerne for Venstre, De Konservative, Liberal Alliance og Dansk Folkeparti blev orienteret om, at DSB SOV havde meldt sig ind i DI. Baggrunden for notatet var, at man altid laver en orientering i sådanne sager. Han havde ikke forestillet sig, at sagen ville kunne ende i Arbejdsretten. Det var nogle travle dage omkring indmeldelsen, men han sad med en god fornemmelse, da ministeriet sendte orienteringen til de fire ordførere. Det var navnlig DSB SOV og Dansk Jernbaneforbunds fællesudtalelse om indmeldelsen, som betryggede ham i, at Dansk Jernbaneforbund bakkede op om indmeldelsen. Det var en god dag, da de kunne sende orienteringen til ordførerne.



Lovgrundlag

Statsvirksomheden DSB (Dansk Statsbaner) blev ved lov nr. 485 af 1. juli 1998 med virkning fra den 1. januar 1999 omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed, jf. lovens § 1.

Af forarbejderne til DSB-loven fremgår bl.a. følgende (Folketingstidende 1997-1998, 2. samling, tillæg A, lovforslag nr. L 85, s. 2127, de almindelige bemærkninger pkt. 1 og 2):

”1. Baggrunden for lovforslaget

...

Mens der således er en række begrundelser for at omdanne statsvirksomheden DSB til en selvstændig offentlig virksomhed, er der samtidig behov for at bevare en indsigt og kontrol med virksomhedens dispositioner, der er mere vidtgående end den, der normalt gælder, f.eks. for statslige aktieselskaber.

Det skyldes for det første, at langt den største del af DSBs aktiviteter indtil videre vil bestå i at udføre passagertrafik som offentlig service med et betydeligt tilskud fra staten og på grundlag af en kontrakt, der er forhandlet og ikke afprøvet på markedet gennem et udbud.

For det andet vil DSB i henhold til forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v. skulle varetage en række særlige opgaver som følge af den dominerende stilling, som virksomheden har på jernbaneområdet i Danmark.

...

På den baggrund lægger dette lovforslag begrænsninger på DSBs handlefrihed. Større investeringsbeslutninger skal godkendes af Folketingets Finansudvalg, ligesom der fastlægges rammer for virksomhedens låneoptagelse. Hertil kommer de rammer, som følger af forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v., vedrørende regnskabsreglement og kontrakter om trafik udført som offentlig service m.v., og som principielt gælder alle jernbanevirksomheder.

2. Lovforslagets indhold

...

For at DSB kan være ligestillet med konkurrenter, vil virksomheden blive omfattet af skattelovgivningens almindelige regler gældende for aktieselskaber. Herudover vil DSB bl.a. blive omfattet af ejendomsbeskatning samt pligten til at betale registreringsafgift af motorkøretøjer.

DSB vil efter virksomhedens karakter falde uden for lovgivningen om statens byggeri.

Virksomheden vil skulle etablere den nødvendige forsikringsdækning, idet den ikke længere vil være omfattet af statens selvforsikringsordning.



DSBs årsregnskaber vil blive revideret af en valgt statsautoriseret revisor, jf. årsregnskabslovens regler herom, samt af rigsrevisor.

DSBs og DSB S-tog A/S' aktiviteter som led i udførelsen af forhandlet trafik, jf. forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v. § 8, vil være omfattet af lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand. Øvrige aktiviteter i DSB, der i almindelighed vil blive udøvet i konkurrence med andre virksomheder, omfattes ikke af de tre love.

Trafikministeren vil føre tilsyn med, at DSB overholder denne lov, og DSB vil på begæring skulle stille enhver oplysning om sin virksomhed til rådighed for ministeren.

...”

Af de specielle bemærkninger til lovens § 1 fremgår bl.a. (Folketingstidende 1997-1998, 2. samling, tillæg A, lovforslag nr. L 85, s. 2131):

”DSB bliver ved omdannelsen en selvstændig juridisk person i lighed med Post Danmark og kan – inden for de begrænsninger, der fastlægges i lovgivning, vedtægter og kontrakter – optræde som sådan.”

DSB-lovens § 14, stk. 3, regulerer DSB SOVs adgang til at indgå aftaler om ansættelsesvilkår vedrørende tjenestemænd, mens lovens § 16 regulerer DSB SOVs adgang til at indgå kollektive overenskomster mv. for ikketjenestemandsansatte. Bestemmelserne lyder:

”§ 14. Tjenestemænd i DSB er omfattet af tjenestemandsløvgivningen.

Stk. 2. Trafikministeren kan bemyndige DSB til at træffe de afgørelser, der efter tjenestemandsløvgivningen henhører under ministeren. Dette gælder dog ikke, for så vidt angår sager om afsked efter tjenestemandsløvens § 26.

Stk. 3. DSB kan efter finansministerens nærmere bestemmelse indgå aftaler, der vedrører ansættelsesvilkår for statstjenestemænd i DSB.

Stk. 4. For tjenestemænd i DSB betaler virksomheden de af finansministeren fastsatte bidrag m.v. til dækning af statens pensionsudgifter.

Stk. 5. DSB udbetaler løn m.v. til de tjenestemænd, som udlånes fra DSB. DSB indbetaler pensionsbidrag m.v. til staten, jf. stk. 4.

§ 16. DSB kan efter finansministeriets nærmere bestemmelse indgå kollektive overenskomster eller i øvrigt fastsætte løn- og andre ansættelsesvilkår for ikke tjenestemandsansatte i DSB.”

Af de specielle bemærkninger til § 16 fremgår (Folketingstidende 1997-1998, 2. samling, tillæg A, lovforslag nr. L 85, s. 2141):



”Det fastlægges ved bestemmelsen, at DSB efter finansministerens nærmere bestemmelse kan indgå kollektive overenskomster eller i øvrigt fastsætte løn- og andre ansættelsesvilkår for ikke-tjenestemandsansatte i DSB. Bestemmelsen tænkes navnlig anvendt således, at finansministeren efter drøftelse med DSBs ledelse og trafikministeren fastlægger de overordnede principper for løn- og ansættelsesvilkår, herunder rammerne for DSBs forhandlinger om indgåelse af en eventuel virksomhedsoverenskomst.

DSB S-tog A/S er omfattet af ”samrådsmodellen” med Finansministeriet, medmindre andet fastsættes af finansministeren. For øvrige virksomheder i DSB, som måtte blive omdannet til selskabsform, træffer finansministeren nærmere bestemmelse om kompetencen til at fastsætte løn- og ansættelsesvilkår i hvert enkelt tilfælde.”

DSB-lovens § 19, stk. 1, der regulerer DSB SOVs forhold til offentlighedsloven, forvaltningsloven og ombudsmandsloven, har følgende ordlyd:

”§ 19. Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for sager om de ansatte i DSB og for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB som led i udførelsen af forhandlet trafik. De i 1. pkt. nævnte love gælder ikke for den øvrige virksomhed, der udøves af DSB.”

Af de specielle bemærkninger til § 19, stk. 1, fremgår (Folketingstidende 1997-1998, 2. samling, tillæg A, lovforslag nr. L 85, s. 2142):

”Som selvstændig offentlig virksomhed vil DSB være en del af den offentlige forvaltning og således som udgangspunkt være omfattet af offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand.

DSB vil efter omdannelsen have karakter af en driftsvirksomhed og vil som led heri bl.a. få adgang til at drive virksomhed i konkurrence med andre, dels som udbudt offentlig service trafik dels som fri trafik, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 2. Den væsentligste del af DSBs virksomhed vil dog være omfattet af de kontrakter om forhandlet trafik, som skal indgås med trafikministeren, og som vil blive dækket af offentlige bevillinger.

Den del af DSBs virksomhed, som udøves på basis af kontrakter om forhandlet trafik, vil være omfattet af offentlighedsloven m.v.

Derimod vil konkrete sager vedrørende de dele af DSBs virksomhed, som drives i konkurrence, ofte være omfattet af undtagelsesbestemmelserne i offentlighedsloven og forvaltningsloven. Det er derfor fundet naturligt at undtage de dele af DSBs virksomhed, som ikke er omfattet af kontrakter med trafikministeren om forhandlet trafik, fra offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand.

...



Efter forslaget er sager vedrørende de ansatte i DSB omfattet af de nævnte love. Det svarer til den ordning, der gælder for Post Danmark.”

DSB-lovens § 16 har samme ordlyd som en række andre bestemmelser i lovgivningen om omdannelse af statsvirksomheder til selvstændige offentlige virksomheder.

Forud for DSB-loven var Post Danmark ved lov nr. 88 af 8. februar 1995 blevet etableret som en selvstændig offentlig virksomhed. I lovens § 6, stk. 9, blev det bestemt:

”§ 6...

...

Stk. 9. Post Danmark kan efter finansministerens nærmere bestemmelse indgå kollektive overenskomster eller i øvrigt fastsætte løn- og andre ansættelsesvilkår for ikketjenestemandsansatte i Post Danmark.”

Af de specielle bemærkninger til denne bestemmelse fremgår (Folketingstidende 1994-1995, tillæg A, lovforslag nr. 81, s. 850)

”Til stk. 9

Det forslås, at Post Danmark efter finansministerens nærmere bestemmelse kan indgå kollektive overenskomster eller i øvrigt fastsætte løn- og andre ansættelsesvilkår for ikke-tjenestemandsansatte i Post Danmark. Bestemmelsen tænkes navnlig anvendt således, at finansministeren efter drøftelse med Post Danmarks ledelse og trafikministeren fastlægger de overordnede principper for løn- og ansættelsesvilkårene, herunder rammerne for Post Danmarks forhandlinger om indgåelse af en virksomhedsoverenskomst.

Det vil i forlængelse heraf i vedtægterne for Post Danmark blive fastsat, at virksomheden ikke kan indmeldes i en privat arbejdsgiverorganisation.”

Ved lov nr. 409 af 6. juni 2002 blev Post Danmark omdannet til et aktieselskab.

Efter at DSB var blevet omdannet til en SOV, blev også Naviair og Danpilot etableret som SOV'er. Lov om Naviair har i § 10 og lov om Danpilot har i § 11 bestemmelser om personale, der svarer til § 16 i DSB-loven.

I de specielle bemærkninger til § 10 i lov nr. 529 af 26. maj 2010 om Naviair (Folketingstidende 2009-2010, tillæg A, lovforslag nr. L 139, s. 16) er anført:

”Til § 10



Det fastlægges ved bestemmelsen, at Naviair efter finansministerens nærmere bestemmelse kan indgå kollektive overenskomster eller i øvrigt fastsætte løn- og andre ansættelsesvilkår for ikke-tjenestemandsansatte i Naviair. Bestemmelsen giver mulighed for, at finansministeren efter drøftelse med Naviairs ledelse fastlægger de overordnede principper for løn- og ansættelsesvilkår, herunder rammerne for Naviairs forhandlinger om indgåelse af f.eks. en eventuel virksomhedsoverenskomst. For øvrige virksomheder (datterselskaber) i Naviair, som måtte blive omdannet til selskabsform, træffer finansministeren tilsvarende bestemmelse om kompetencen til at fastsætte løn- og ansættelsesvilkår i hvert enkelt tilfælde.

Der lægges op til en ordening uden løsrivelse fra det statslige aftalesystem, men således at Naviair efter finansministerens nærmere bestemmelse kan få råderum til f.eks. at indgå mere virksomhedsspecifikke aftaler med konkurrencedygtige vilkår, hvor der tages højde for de særlige vilkår i det operative miljø samtidig med, at der er mulighed for at aftale fælles vilkår for de ansatte i Naviair generelt. Med bemyndigelsesbestemmelsen skabes der mulighed for en udvikling, hvor Naviair selvstændigt inden for rammerne af de gældende regler om opsigelse og genforhandling af overenskomster både vil kunne indgå aftaler, som i større eller mindre omfang er knyttet op på det statslige overenskomstsysteem, og aftaler, der ikke er knyttet op på det statslige aftalesystem.

Ved omdannelsen af Naviair til selvstændig offentlig virksomhed fortsætter medarbejderne deres ansættelsesforhold i Naviair og bevarer de rettigheder og pligter, der gjaldt for dem under ansættelsen i statsvirksomheden Naviair.”

Af de specielle bemærkninger til § 11 i lov nr. 600 af 12. juni 2013 om Danpilot (Folketings-tidende 2012-2013, tillæg A, lovforslag nr. L 187, s. 15) fremgår:

”Efter den foreslåede bestemmelse, kan DanPilot efter finansministerens nærmere bestemmelse indgå kollektive overenskomster eller i øvrigt fastsætte løn- og andre ansættelsesvilkår i DanPilot. Bestemmelsen giver mulighed for, at finansministeren efter drøftelse med DanPilots ledelse fastlægger de overordnede principper for løn- og ansættelsesvilkår, herunder rammerne for DanPilots forhandlinger om indgåelse af f.eks. en eventuel virksomhedsoverenskomst. For øvrige virksomheder (datterselskaber) i DanPilot, som måtte blive omdannet til selskabsform, træffer Finansministeren tilsvarende bestemmelse om kompetencen til at fastsætte løn- og ansættelsesvilkår i hvert enkelt tilfælde. Der lægges op til en ordening uden løsrivelse fra det statslige aftalesystem, således at DanPilot efter finansministerens nærmere bestemmelse og inden for rammerne af de gældende regler om opsigelse og genforhandling af overenskomster vil kunne indgå aftaler, der er knyttet op på det statslige overenskomstsysteem. Efter omdannelsen af det statslige lodsvæsen til den selvstændige offentlige virksomhed DanPilot fortsætter medarbejderne deres ansættelsesforhold i DanPilot og bevarer de rettigheder og pligter, der gjaldt for dem under ansættelsen i det statslige lodsvæsen. Efter omdannelsen vil Moderniseringsstyrelsen dog fortsat have den gældende overenskomst for DanPilot under observation, jf. pkt. 5.2. ovenfor.”

Af de almindelige bemærkninger fremgår følgende:

”Med lovforslaget vil DanPilot overtage forhandlingsretten fra Moderniseringsstyrelsen, dog således at Finansministeriet skal give mandat til overenskomstforhandlingerne, jf.



den foreslåede § 11 og bemærkningen hertil. En tilsvarende konstruktion gælder for forhandling af løn og andre ansættelsesvilkår for ikke-tjenestemandsansatte i DSB og Naviair, jf. § 16 i DSB-loven (lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2012 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S) og § 10 i lov om Naviair (lov nr. 529 af 26. maj 2010 om Naviair).”

Overenskomstgrundlag

Af Hovedaftale mellem Finansministeriet og Offentligt Ansattes Organisationer – Det Statslige Område fremgår bl.a.:

”Denne hovedaftale har bindende virkning for

- de ministerier, styrelser og institutioner, der er omfattet af en kollektiv aftale, indgået af eller efter bemyndigelse fra Finansministeriet og StK [nu OAO] eller en organisation, der er medlem af StK, og for
- StK og organisationer, der er tilsluttet StK og har indgået en aftale som nævnt samt for medlemmer af disse organisationer, der er omfattet af en sådan aftale.

§ 1. Samarbejde og organisationsfrihed

Finansministeriet og StK er enige om at fremme et godt samarbejde samt virke for rolige og stabile arbejdsforhold på tjenestestederne.

Stk. 2. Finansministeriet vil hverken direkte eller indirekte lægge hindringer i vejen for, at medarbejderne organiserer sig i en organisation tilsluttet StK.

...

§ 3. Overenskomstindgåelse og -opsigelse

Finansministeriet anerkender StK som forhandlingsberettiget organisation på det af nærværende hovedaftale omfattede område.

Stk. 2. Parterne er enige om, at bestemmelser om løn- og øvrige arbejdsvilkår bør fastsættes ved kollektiv aftale med StK eller StK's medlemsorganisationer.

...

Stk. 4. Såfremt kollektiv aftale med StK (fællesoverenskomsten) opsiges, betragtes alle hertil knyttede aftaler (organisationsaftaler mv.) ligeledes som opsagt.

Stk. 5. Såfremt kollektiv aftale med en medlemsorganisation (organisationsaftale) opsiges, betragtes tilknytningen til fællesoverenskomsten ligeledes som opsagt.

§ 4. Fredspligt

Selv om en kollektiv aftale er opsagt og udløbet, er aftalens parter dog forpligtet til at overholde dens bestemmelser, indtil anden aftale er indgået, eller arbejdsstandsning er iværksat i overensstemmelse med reglerne i § 5.

...”

Af Fællesoverenskomst mellem den selvstændige offentlige virksomhed DSB og Offentligt Ansattes Organisationer – Det Statslige Område fremgår bl.a.:



”Afsnit I. Fællesbestemmelser for måneds- og timelønnede

§ 1. Overenskomstens dækningsområde

Stk. 1. Denne overenskomst, der er indgået i henhold til hovedaftalen af 21. juni 1991 mellem Finansministeriet og Statens Kartel, har bindende virkning for

- 1) DSB og for
- 2) organisationer, der er tilsluttet OAO-S, og som har indgået organisationsaftaler, jf. stk. 2.

...

Stk. 3. Overenskomsten omfatter ikke

- 1) tjenestemænd og tjenestemandslignende ansatte,

...

Stk. 4. Dækningsområdet i øvrigt for de enkelte forhandlingsområder vil fremgå af organisationsaftalerne.

...

§ 27. Hovedaftale

De ansatte er omfattet af hovedaftale af 21. juni 1991 mellem Finansministeriet og Statens Kartel.

...

Afsnit IV. Opsigelse af overenskomsten

§ 32. Opsigelse af overenskomsten

Stk. 1. Overenskomsten har virkning fra den 1. april 2015 og kan af parterne opsiges skriftligt med 3 måneders varsel til en 31. marts, dog tidligst den 31. marts 2018.

Stk. 2. En opsigelse af overenskomsten medfører, at de indgåede organisationsaftaler, bortfalder samtidig med overenskomsten med virkning fra varslets udløb, jf. stk. 1.”

Af Fællesoverenskomst mellem Finansministeriet og Offentligt Ansattes Organisationer – Det Statslige Område (OAO-S) fremgår bl.a.:

”Kapitel 1. Overenskomstens område mv.

§ 1. Dækningsområde

Denne overenskomst er indgået i henhold til hovedaftalen mellem Finansministeriet og Statsansattes Kartel (StK) (nu Offentligt Ansattes Organisationer – Det Statslige Område (OAO-S)). Den har bindende virkning for

1. de ministerier, styrelser og institutioner, der er omfattet af en organisationsaftale indgået i henhold til denne overenskomst af, eller efter bemyndigelse fra Finansministeriet, og OAO-S eller en organisation, der er medlem af OAO-S, og for
2. organisationer, der er tilsluttet OAO-S, og som har indgået organisationsaftale.

Stk. 2. Overenskomsten suppleres og/eller fraviges af de organisationsaftaler, der er tilknyttet overenskomsten, jf. stk. 1.

Stk. 3. Finansministeriet og Offentligt Ansattes Organisationer – Det Statslige Område kan optage drøftelse om delegationsoverenskomsters inddragelse under fællesoverenskomsten.

...

Kapitel 9. Forhandlingsregler mv.



...
§ 38. Ikrafttrædelse og opsigelse
Overenskomsten har virkning fra 1. april 2015.

...
Stk. 4. Overenskomsten kan af parterne opsiges skriftligt med 3 måneders varsel til en 31. marts, dog tidligst 31. marts 2018.

Stk. 5. En opsigelse af overenskomsten medfører, at de indgåede organisationsaftaler er opsagt fra samme tidspunkt.”

Af Organisationsaftale mellem DSB SOV og Dansk Jernbaneforbund af 1. april 2013 fremgår bl.a.:

”§ 1. Organisationsaftalens dækningsområde
Organisationsaftalen omfatter:

- Stationsbetjente, kontorbetjente og vagtbetjente
- Stationsbetjente, som holdledere, samt
- Produktionsgruppeledere, der ikke overvejende har administrative opgaver, men hvor hovedvægten af arbejdsopgaverne er forankret i de beskæftigelsesområder, som er dækket af denne organisationsaftale.

...
- Togførere og
- Tuginstruktører,

...
- Lokomotivførere,
- Lokomotivførere – kørelærer (k) og
- Lokomotivinstruktører

...

§ 32. Ikrafttrædelse og opsigelse

Stk. 1. Generelt

Organisationsaftalen har virkning fra den 1. april 2013 og kan af hver af parterne opsiges med 3 måneders varsel til en 31. marts, dog tidligst den 31. marts 2015, jævnfør Fællesoverenskomsten mellem DSB og OAO-S.”

Ved overenskomstforhandlingerne i 2015 mellem DSB SOV og Dansk Jernbaneforbund blev det bestemt, at organisationsaftalen af 1. april 2013 skulle videreføres i overenskomstperioden 2015-2018.

Af Jernbaneoverenskomsten 2017-2020 mellem DI Overenskomst I (JA) og Dansk Jernbaneforbund fremgår bl.a.:

”§ 1. Dækningsområde



Stk. 1. Denne overenskomst har bindende virkning for fremførelse af lokomotiver, selvkørende tog m.v. samt banevedligeholdelse på de tekniske områder, serviceydelse til fremførelse m.v. samt arbejdslederfunktioner (funktionsledere, gruppeledere, formænd m.fl. i henhold til traditionel opfattelse).

Stk. 2. For overenskomstparterne er Hovedaftalen mellem Dansk Arbejdsgiverforening og Landsorganisationen i Danmark gældende.”

Parternes argumentation

Klager har anført navnlig, at DSB SOV efter at have fået Finansministeriets bemyndigelse hertil den 14. december 2017 var berettiget til at opsig de relevante kollektive overenskomster, der var indgået af DSB. Det var ligeledes berettiget, at DI Overenskomst I på vegne af DSB SOV samme dag opsigde såvel Fællesoverenskomsten mellem Finansministeriet og Offentligt Ansattes Organisationer som Fællesoverenskomsten mellem DSB SOV og Offentligt Ansattes Organisationer. Opsigelserne blev sendt i kopi til Dansk Jernbaneforbund, og det fremgår udtrykkeligt af opsigelserne, at overenskomsterne blev opsagt til bortfald og endelige ophør den 31. marts 2018.

Dansk Jernbaneforbund gjorde i første omgang ikke indsigelse mod opsigelserne, og der blev på sædvanlig vis indledt drøftelser mellem DI Overenskomst I og fagforbundet om, på hvilke vilkår overgangen til DI's overenskomster og aftaler skulle ske. Dansk Jernbaneforbund tilkendegav således også den 15. december 2017 og flere gange senere, at forbundet var enig i og indforstået med opsigelserne, hvilket DSB SOV indrettede sig i tillid til. Først den 17. januar 2018 gjorde Dansk Jernbaneforbund indsigelse om, at opsigelserne havde været uberettiget.

DI Overenskomst I og Dansk Jernbaneforbund har sammen indgået Jernbaneoverenskomsten 2017-2020. Det faglige og personlige gyldighedsområde for Jernbaneoverenskomsten svarer i det væsentligste til gyldighedsområdet af organisationsaftalen mellem DSB SOV og Dansk Jernbaneforbund. På samme måde er det faglige og personlige gyldighedsområde for den opsagte Fællesoverenskomst mellem DSB SOV og Offentligt Ansattes Organisationer i det væsentligste identisk med Jernbaneoverenskomstens gyldighedsområde. Det er uden betydning, om den paraplyorganisation, der indgås overenskomstaftale med, hedder Offentligt Ansattes Organisationer eller CO-industri, når realiteten er, at det er de samme forbund, der hører under de to organisationer.



Det følger af § 38, stk. 5, i Fællesoverenskomsten mellem DSB SOV og Offentligt Ansattes Organisationer, at indgåede organisationsaftaler, herunder organisationsaftalen mellem DSB SOV og Dansk Jernbaneforbund, automatisk bortfalder samtidig med Fællesoverenskomsten, dvs. den 31. marts 2018. Tilsvarende fremgår af § 32, stk. 2, i organisationsaftale mellem DSB SOV og Dansk Jernbaneforbund. De nævnte bestemmelser udgør således en undtagelse til det almindelige princip i Hovedaftalens § 4 om, at en part er forpligtet til at overholde en kollektiv aftale, selv om den er opsagt og udløbet, indtil en anden aftale er indgået eller arbejdsstandsning iværksat.

Finansministeriet har bemyndiget DSB SOV til at melde sig ind i DI, ligesom ministeriet har tilkendegivet, at ministeriet som følge heraf ikke længere har ansvar for overenskomsterne på området. Bemyndigelsen har karakter af en begunstigende forvaltningsakt, som DSB SOV har indrettet sig i tillid til.

Indklagede har anført navnlig, at DSB som selvstændig offentlig virksomhed er en del af den offentlige forvaltning og dermed underlagt de almindelige forvaltningsretlige principper og grundsætninger, herunder hjemmelskravet. Udtræden af det statslige aftalesystem må kræve klar lovhjemmel, hvilket ikke foreligger ved DSB-lovens § 16.

Klager har ikke påvist, at DSB-lovens § 16 giver hjemmel til, at DSB SOV kan løsrive sig fra det statslige overenskomstsysteem og lade en privat arbejdsgiverforening indgå kollektive overenskomster for ikke-tjenestemandsansatte på sine vegne. DI Overenskomst I og DSB kan ikke støtte ret på en ulovlig og dermed ugyldig bemyndigelse fra Finansministeriet ved Moderniseringsstyrelsen.

Det følger af DSB-lovens forarbejder, at lovgiver har ønsket, at DSB efter omdannelsen til en selvstændig offentlig virksomhed skulle kunne fortsætte med at forhandle kollektive aftaler. Det blev bestemt, at DSB SOV kunne fortsætte som et delegationsområde. Af forarbejderne til DSB-lovens § 16 fremgår således, at finansministeren fortsat skal fastsætte de overordnede rammer og principper, og at der tænkes i retning af en ”virksomhedsoverenskomst”, som også efterfølgende blev indgået. Muligheden for overenskomster knyttet til det private arbejdsmarked nævnes ikke i forarbejderne.



Finansministerens adgang til at fastlægge de overordnede principper for løn- og ansættelsesvilkår for DSB SOV må antages at have til formål at sikre, at staten fortsat har indflydelse på rammerne for DSB SOVs forhandlingsmandat. Ved DSB SOVs indmeldelse i Dansk Industri vil finansministeren ikke længere have denne indflydelse, idet forhandlingerne og rammerne forhandles af aktørerne på det private arbejdsmarked.

Forarbejderne til DSB-loven indebærer, at loven må fortolkes således, at finansministeren ikke har hjemmel til at lade private arbejdsgiverforeninger forhandle løn- og ansættelsesvilkår for ikke-tjenestemandsansatte i DSB. Lovgiver har ment, at DSB skulle være en del af det statslige overenskomssystem.

Af lovgivningen vedrørende andre selvstændige offentlige virksomheder fremgår det af de enkelte loves forarbejder, om det har været hensigten, at virksomheden fortsat skulle være en del af det statslige overenskomssystem. Af forarbejderne til lov om DanPilot fremgår, at der i lighed med DSB tænkes en model ”uden løsrivelse fra det statslige aftalesystem”. Modsat fremgår det udtrykkeligt af lov om Energi Danmark, at Energinet.dk ikke indgår i det statslige overenskomst- og aftalesystem. Tilsvarende fremgår af forarbejderne til lov om etablering af Post Danmark A/S, hvorved Post Danmark blev omdannet fra et SOV til et A/S. Lovgivningen vedrørende andre selvstændige offentlige virksomheder støtter således synspunktet om, at der ikke i DSB-lovens § 16 er hjemmel til at udtræde af det statslige overenskomst- og aftalesystem.

DSB har både tjenstemands- og overenskomstansatte. DSB har i forhold til tjenstemændene været ”ankerhavn”, idet aktieselskaber, der har staten som hovedaktionær, f.eks. DSBs datterselskaber og enkelte private, låner tjenstemænd af DSB til de dele af jernbanedriften, der udføres i selskabsregi. DSB indtager dermed som ansættelsesmyndighed en særlig position som passende statslig arbejdsgiver for statstjenestemænd, jf. herved f.eks. den nu ophævede bestemmelse i DSB lovens § 15. I praksis har DSB også indgået fælles aftaler for tjenstemænd og overenskomstansatte.

DSB ville selvsagt ikke kunne indtræde i en privat arbejdsgiverforening med den virkning, at tjenstemænds forhold bliver reguleret af en privat overenskomst. Når bemyndigelsesbestemmelserne DSB-lovens § 14, stk. 3, og § 16, der regulerer henholdsvis tjenstemænd og



overenskomstansatte, har samme ordlyd, indebærer det, at DSB heller ikke med virkning for de overenskomstansatte kan indtræde i en privat arbejdsgiverforening.

Det fremgår af DSB-lovens § 16, at ”DSB kan indgå” kollektive overenskomster, og af forarbejderne fremgår, at finansministeren kan fastlægge de overordnede principper og rammer for ”DSBs forhandlinger”. Modsætningsvist er der således ikke hjemmel til, at finansministeren kan lade andre end DSB forhandle og indgå overenskomst.

Det forhold, at DSB Vedligehold A/S er blevet indmeldt i Dansk Industri har ikke betydning, idet DSB Vedligehold A/S er et aktieselskab og ikke en selvstændig offentlig virksomhed. DSB Vedligehold A/S har i øvrigt ikke tjenestemænd ansat, men låner tjenestemænd af DSB SOV. DSB Vedligehold A/S har i øvrigt ikke umiddelbart været omfattet af det statslige aftale- og overenskomstsysteem, men har tilvalgt et overenskomstsysteem, der ligner det statslige. DSB Vedligehold A/S har således haft virksomhedsoverenskomst med Offentligt Ansattes Organisationer og en organisationsaftale med Dansk Jernbaneforbund. I virksomhedsoverenskomsten var der henvist til Finansministeriets og Offentligt Ansattes Organisationers Hovedaftale, men der gjaldt den begrænsning i relation hertil, at Moderniseringsstyrelsen havde afvist at behandle fagretlige sager, idet DSB Vedligehold A/S ikke er en del af staten.

Da Finansministeriets bemyndigelse til DSB SOV er ulovlig og ugyldig, kan DSB SOV ikke støtte ret herpå. Der er ingen indrettelseshensyn eller lignende, der kan føre til, at den ulovlige bemyndigelse kan opretholdes.

Den statslige hovedaftale forhindrer i øvrigt også, at Finansministeriet ved Moderniseringsstyrelsen kan bemyndige DSB SOV til at træde ud af det statslige overenskomstsysteem. DSB SOV er omfattet af hovedaftalen og er derfor forpligtet til at indgå kollektive aftaler med Offentligt Ansattes Organisationer og de hertil knyttede organisationer. DSB SOV kan alene frigøre sig fra fællesoverenskomsten, hvis der træder en ny overenskomst mellem de samme parter i dens sted, eller hvis der etableres en frigørelseskonflikt. Fællesoverenskomsten gælder således også efter den 1. april 2018 og frem til, at en anden overenskomst træder i dens sted.

Dansk Jernbaneforbunds tilkendegivelser umiddelbart efter, at de blev orienteret om DSBs indmeldelse i Dansk Industri er uden betydning, idet Finansministeriets bemyndigelse til indmeldelsen lider af en hjemmelsmangel. En organisation må gives tid til at overveje en så



kompliceret problemstilling, som den foreliggende, der har afgørende betydning for de fleste af organisationens medlemmer, uden at en umiddelbar tilkendegivelse kan lægges til last.

Arbejdsrettens begrundelse og resultat

Ved breve af 14. december 2017 til Offentligt Ansattes Organisationer (OAO) opsigde DI på vegne af DSB SOV henholdsvis Fællesoverenskomst mellem Finansministeriet og Offentligt Ansattes Organisationer – Det statslige Område og Fællesoverenskomst mellem Den selvstændige offentlige virksomhed DSB og Offentligt Ansattes Organisationer – Det statslige Område. Begrundelsen herfor var, at DSB SOV med virkning fra den 14. december 2017 havde indmeldt sig i DI Overenskomst I. I brevene anføres, at opsigelsen medfører, at organisationsaftaler, der var knyttet til de to fællesoverenskomster, bortfalder, og at det samme gjaldt øvrige aftaler som forhåndsftaler, lokalftaler og kutymmer. Opsigelsen skete til endeligt ophør af overenskomsterne den 31. marts 2018.

Opsigelsen skete på baggrund af en bemyndigelse af samme dato fra Finansministeriet ved Moderniseringsstyrelsen til DSB, hvorefter Finansministeriet var indforstået med, at overenskomstansatte i DSB kan omfattes af relevante kollektive overenskomster indgået af DI. Finansministeriet bemyndigede samtidig DSB til at opsigte relevante kollektive overenskomster indgået af DSB, jf. i den forbindelse hovedaftalens § 4.

DSB-lovens § 16

Sagen angår i første række, om Finansministeriet havde hjemmel i DSB-lovens § 16 til at give DSB SOV bemyndigelse til at indmelde sig i DI. Efter § 16 kan DSB efter finansministerens nærmere bestemmelse indgå kollektive overenskomster eller i øvrigt fastsætte løn- og andre ansættelsesvilkår for ikketjenestemandsansatte i DSB.

DSB-lovens § 16 har samme ordlyd som en række tilsvarende bestemmelser i lovgivningen om omdannelse af statsvirksomheder til særlige offentlige virksomheder (SOV'er). En SOV er en selvstændig forvaltningsenhed, der i henhold til lov varetager en bestemt del af den offentlige forvaltning og har en selvstændig indtægt og formue. I nogle tilfælde fremgår det af forarbejderne, at der lægges op til en ordning uden løsrivelse fra det statslige aftalesystem (Post Danmark (SOV) og DanPilot), mens der i andre tilfælde lægges op til en udvikling, der muliggør aftaler, der ikke er knyttet op på det statslige aftalesystem (Naviair). I forarbejderne til DSB-loven er der ikke taget stilling til spørgsmålet om, hvorvidt DSB SOV fremover skal



indgå aftaler inden for eller uden for det statslige aftalesystem. Det forhold, at DSB er en selvstændig offentlig virksomhed, er således ikke i sig selv afgørende for, om virksomheden kan eller ikke kan træde ud af det statslige aftalesystem.

Af DSB-loven og dens forarbejder fremgår i øvrigt bl.a., at DSB på nogle områder skal optræde selvstændigt på forretningsgrundlag og indgå i konkurrencen på markedet på linje med de øvrige aktører, mens DSB på andre punkter er omfattet af reglerne på det offentlige område. DSB skal således drives på forretningsmæssigt grundlag under ledelse af en bestyrelse, og DSB er omfattet af skattelovgivningens almindelige regler for aktieselskaber. DSB er ikke længere omfattet af statens selvforsikringsordning, og DSBs årsregnskaber skal revideres af en valgt statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. DSBs aktiviteter som led i forhandlet trafik vil være omfattet af lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand, mens øvrige aktiviteter, der i almindelighed vil blive udøvet i konkurrence med andre virksomheder, ikke omfattes af de tre love.

Arbejdsretten finder på denne baggrund, at der ikke er grundlag for at indlægge den begrænsning i DSB-lovens § 16, at Finansministeriet ved Moderniseringsstyrelsen ikke kunne bemyndige DSB til at indmelde sig i DI med den virkning, at DSB kunne overgå fra det statslige til det private aftaleområde.

DSB-lovens § 14, stk. 3, der omhandler tjenestemænd, har til dels samme formulering som § 16 om ikketjenestemandsansatte. Selv om tjenestemændene efter omdannelsen af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed bevarer deres ansættelsesforhold uændret og ikke vil kunne overgå til det private aftaleområde, finder Arbejdsretten, at det ikke kan udledes af formuleringen af de to bestemmelser, at § 16 skal forstås således, at bestemmelsen ikke giver mulighed for, at ikketjenestemænd kan overgå til det private aftaleområde.

Arbejdsretten finder herefter, at finansministerens bemyndigelse til DSB SOV var gyldig.

Overenskomstgrundlaget

LO har yderligere gjort gældende, at § 3 i Hovedaftale mellem Finansministeriet og Offentligt Ansattes Organisationer – Det Statslige Område er til hinder for, at DSB SOV kan udtræde af det statslige overenskomstsistem.



Efter § 3 i hovedaftalen anerkender Finansministeriet Offentligt Ansattes Organisationer (OAO) som forhandlingsberettiget organisation på det af hovedaftalen omfattede område, og parterne er enige om, at bestemmelser om løn- og øvrige arbejdsvilkår bør fastsættes ved kollektiv aftale med OAO eller OAO's medlemsorganisationer.

Arbejdsretten finder, at der med bestemmelserne i § 3 ikke er taget stilling til, om en selvstændig offentlig virksomhed som f.eks. DSB kan udtræde af det statslige overenskomstsysteem, således at OAO ikke længere er forhandlingsberettiget organisation i forhold til virksomheden. Det bemærkes herved, at hovedaftalens § 4 in fine forudsætter, at en kollektiv aftale kan opsiges, uden at der indgås en ny aftale. På den baggrund kan hovedaftalens § 3 ikke forstås på den måde, at den indeholder et forbud mod, at DSB SOV træder ud af det statslige overenskomstsysteem.

Spørgsmålet er herefter, om DSB SOV efter indmeldelsen i DIO I er blevet frigjort fra det hidtidige overenskomstgrundlag ved den opsigelse, som Dansk Industri på vegne af DSB SOV afgav den 14. december 2017, eller om DSB SOV kun kan frigøre sig fra de hidtidige overenskomster ved en frigørelseskonflikt, jf. i det hele hovedaftalens § 4.

De to fællesoverenskomster, som Finansministeriet og DSB SOV har indgået, er indgået med OAO, som ikke har overenskomster med DIO I. De organisationer, som er knyttet til ”paraplyorganisationen” OAO, herunder Dansk Jernbaneforbund, har på det private område indgået overenskomster med DI, herunder Jernbaneoverenskomsten, der har samme dækningsområde som fællesoverenskomsterne og organisationsaftalerne. Efter DSB SOVs indmeldelse i DI er DSB SOV blevet omfattet af DI's overenskomster, som er indgået med de organisationer, som er tilknyttet OAO, herunder Dansk Jernbaneforbund. Arbejdsretten finder, at DI-overenskomsterne indgået med de enkelte forbund, der på det statslige område er knyttet til OAO, og overenskomsterne indgået af OAO på de pågældende forbunds vegne, må anses for at være indgået af reelt identiske parter på forbundsniveau.

Da DI-overenskomsterne, herunder Jernbaneoverenskomsten, herefter må anses for nye aftaler med samme dækningsområde og indgået mellem samme parter som de hidtidige overenskomster, følger det direkte af den statslige hovedaftales § 4, at OAO's fællesoverenskomst med DSB SOV med tilhørende organisationsaftaler og OAO's fæl-



lesoverenskomst med Finansministeriet med frigørende virkning kan opsiges til overenskomsternes udløb uden frigørelseskonflikt.

Arbejdsretten tager herefter Dansk Arbejdsgiverforenings påstande til følge.

T h i k e n d e s f o r r e t :

Dansk Jernbaneforbund skal anerkende, at Organisationsaftale mellem DSB og Dansk Jernbaneforbund af 1. april 2013, som forlænget til 31. marts 2018 ved protokollat af 13. februar 2015, bortfaldt den 31. marts 2018.

Dansk Jernbaneforbund skal endvidere anerkende, at forbundets overenskomstansatte medlemmer, beskæftiget ved DSB SOV, med virkning fra den 1. april 2018 omfattes af DI Overenskomst Is relevante overenskomster og aftaler, herunder Jernbaneoverenskomsten 2017-2020 indgået mellem forbundet og DI Overenskomst I (JA).

I sagsomkostninger skal Landsorganisationen i Danmark for Offentligt Ansattes Organisationer inden 14 dage efter afsigelsen af denne dom betale 2.000 kr. til Arbejdsretten.