

KENDELSE

afsagt mandag den 11. januar 2010

i faglig voldgiftssag, 2009.0161

FOA – Fag og Arbejde
(konsulent Mumme Thing)

mod

Dansk Industri
for
Arriva Skandinavien A/S
(chefkonsulent, advokat Marianne Lage)

Twisten

Twisten vedrører spørgsmålet, om FOAs overenskomst med Arriva omfatter garageanlægget for busser beliggende Ved Amagerbanen 37, 2300 København S.

Påstande

Klager har nedlagt påstand om, at Arriva Skandinavien A/S skal anerkende, at overenskomsten mellem FOA – Fag og Arbejde og Arriva Skandinavien A/S, som er gældende for ”Chauffører ansat i Arriva Danmarks driftsområder i København”, omfatter garageanlægget beliggende Ved Amagerbanen 37, 2300 København S.

Indklagede har påstået frifindelse.

Sagens behandling

Sagen, der er henvist til faglig voldgift af Arbejdsretten den 19. maj 2009, blev behandlet mundtligt den 14. december 2009 med højesteretsdommer Thomas Rørdam som opmand. Som sidedommere udpeget af klager fungerede konsulent Sidsel Boertmann Brüel og konsulent Tonny Selvig, og som sidedommere udpeget af indklagede fungerede personalejuridisk chef Niels Grøn Fabech og personalejuridisk chef Hans Henrik Mortensen.

Der blev under forhandlingen afgivet forklaringer af sektorformand Reiner Burgwald, afdelingsformand Bent Møller Jensen, personalechef Henning Nellemann og driftsdirektør Torben Hansen Topp.

Efter bevisførelse og procedure voterede rettens medlemmer. Der kunne ikke blandt sidedommerne opnås flertal for noget resultat. Sagen blev herefter optaget til opmandens kendelse.

Sagsfremstilling

Dansk Industri har meddelt følgende baggrundsplysninger:

”Den kollektive bustransport i københavnsområdet var oprindeligt en offentlig opgave, som blev varetaget af en række skiftende offentlige selskaber.

Således var det oprindeligt HT, der senere via Busdivision blev til Bus Danmark A/S, der stod for kørslen i København og omegn. Bus Danmark var den gamle busdivision af HT, som blev delt i 1990 i en administrationsdivision og en busdivision. Da HT blev oprettet i 1974, overtog HT 12 offentligt ejede eller dominerede selskaber. Som følge af privatiseringen af busdriften i hovedstadsområdet faldt HTs andel af busdriften sidst i 1990'erne.

I begyndelsen af marts 1999 solgte de tidligere ejere – København, Roskilde og Frederiksborg amter og København og Frederiksberg kommuner – selskabet til den britiske Arriva plc., der i 1997 etablerede sig i Danmark ved købet af aktiemajoriteten i Unibus. Bus Danmark og Unibus blev lagt sammen den 30. maj 1999 og blev den 14. juni 1999 til Arriva Danmark A/S (pr. 1. november 2006 Arriva Skandinavien A/S).”

I 2007 overtog Arriva en række aktiviteter fra det franske selskab Veolia, som gennem en årrække havde varetaget en del af busdriften i Danmark. Arriva overtog i den forbindelse bl.a. et garageanlæg til busser på Vasbygade 18, 2450 København SV.

Den 10. januar 2009 tog Arriva et nyt garageanlæg til busser i brug på adressen Ved Amagerbanen 37, 2300 København S. Samtidig lukkede Arriva garageanlægget på Vasbygade. De chauffører, der havde været tilknyttet buslinjer, der udgik fra anlægget på Vasbygade, blev overført til tre andre anlæg, nemlig de i forvejen eksisterende anlæg i Gladsaxe og Ryvang og det ny anlæg på Ved Amagerbanen. Samtlige chauffører, der blev tilknyttet det ny anlæg, kom fra anlægget på Vasbygade.

Arriva meddelte i den forbindelse FOA, at kørslen på anlægget på Ved Amagerbanen var ”planlagt udført efter reglerne i Tillægsoverenskomst til Landsoverenskomst for Rutebilkørsel indgået mellem AKT [Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik] og Fagligt Fælles Forbund [3F]” (3F-overenskomsten).

LO protesterede heroverfor med henvisning til, at FOA-overenskomsten for chauffører ansat i Arrivas driftsområde i København fandt anvendelse på det ny anlæg på Ved Amagerbanen.

I en redegørelse af 5. januar 2009, udarbejdet af afdelingsformand Bent Møller Jensen, TF, hedder det bl.a.:

”De ansatte i Veolia havde en særlig lokalaftale ovenpå overenskomsten som lå i 3F.

Den ønskede Arriva at komme ud af. Der blev derfor lokalt ført forhandlinger imellem 3F-repræsentanter ansat med Veoliavilkår og alm. 3F ansatte, samt ansatte med FOA-baggrund.

Forhandlingerne gik ud på om der kunne laves en helt ny fælles Arriva-vilkårsaftale, uanset Arrivas hidtidige forpligtelser.

Dette led skibbrud.

3F's repræsentanter blev tilbudt at de alle kunne komme til at køre på en overenskomst/lokaftale/vilkår der byggede på hvad vi havde i FOA-overenskomsten, men dette tilbud sagde 3F-forbundet og dermed de lokale tillidsrepræsentanter NEJ TAK til, og der blev i stedet lavet en overbygning/lokaftale på 3F-overenskomsten gældende for 3F'ere som løste en række af problemerne.

Aftalen er tidsbegrænset frem til næste OK-forhandling. Men den fik løst Arrivas problem med at komme ud af Veoliaaftalen.

Vi gjorde gældende at vi anså at vores overenskomst kunne gøres gældende på Vasbygade og de øvrige anlæg som var i Københavnsområdet, og som nu var kommet ind i Arriva-koncernen.

...

Vi fik under hånden at vide, at Vasbygade anlægget ville blive lukket ultimo 08. Vi fortsatte derfor ikke ud af den tangent for ikke at forværre klimaet med 3F yderligere."

Overenskomstforhold og tidligere tvister m.v.

Det fremgår af den neden for omtalte opmandskendelse af 24. september 1999, at Trafikfunktionærernes Fagforening/FOA i 1987 fik overenskomst vedrørende busdriften i HT området, og at overenskomsten indeholdt følgende bestemmelse om overenskomstens område:

"Overenskomsten omfatter HT-chauffører ansat i Hovedstadsområdets Trafikselskabs driftsområder i København. ...

Driftsområderne i København er p.t.:

Artillerivej, Islevdalvej, Ryvang, Irlandsvej og Ørnevej.

..."

Efter nedlæggelsen af garageanlægget på Irlandsvej udgik dette af overenskomsten i 1993. I 1995 udgik Artillerivej af overenskomsten, og i 1997 udgik Ørnevej.

Den 6. december 1996 afsagde Grænseudvalget kendelse i en sag mellem Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), nu 3F, og FOA vedrørende spørgsmålet, om FOA bevarede organisationsretten for buschauffører på de ruter, der ved udlicitering fra HT (Bus Danmark A/S) blev overtaget af en privat vognmand, som var medlem af Rutebilejernes Arbejdsgiverforening.

Under sagen nedlagde SiD følgende påstand:

”FOA skal anerkende, at alene SiD er berettiget til at organisere chauffører ansat hos medlemmer af Rutebilejernes Arbejdsgiverforening, samt ansat hos Bus Danmark A/S, udenfor Københavns Kommune, p.t. Nordsjælland (Hillerød, Gilleleje og Kokkedal), Ballerup og Køge, samt udenfor HT-området.

Såfremt et medlem af Rutebilejernes Arbejdsgiverforening overtager kørsel, der hidtil har været dækket af en overenskomst med FOA, og overdragelsen er omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven, kan chaufførerne dog forblive medlemmer af FOA i den løbende overenskomstperiode, således at organisationsretten derefter overgår til SiD.”

FOA erklærede under sagen at ville efterkomme påstandens 1. led. Over for 2. led påstod FOA afvisning, subsidiært frifindelse, ”således at SiD skal anerkende, at FOA som faglig organisation har en interesse i at videreføre sine medlemmers interesser ved muligheden for indgåelse af overenskomster, herunder ved paralleloverenskomster indgået mellem FOA og Rutebilejernes Arbejdsgiverforening”.

Det anføres i kendelsens sagsfremstilling, at FOAs holdning til 1. led i SiDs påstand ”indebærer, at FOA må træde ud af Ballerup som overenskomstpart, idet Ballerup aldrig har hørt til FOAs overenskomstområde”.

Ved kendelsen blev FOA frifundet for 2. led i SiDs påstand. I præmisserne hedder det bl.a.:

”Udvalget kan ikke på forhånd udelukke, at der ved de enkelte udliciteringer kan gøre sig særlige forhold gældende som nødvendiggør en konkret stillingtagen til overenskomstdækningen.

Herefter finder udvalget det overvejende betænkeligt på forhånd at fastlægge de fremtidige overenskomstforhold, således som påstået i 2. led i Specialarbejderforbundets påstand.”

I forbindelse med forhandlingerne i foråret 1997 mellem TF/FOA og Bus Danmark A/S om fornyelse af overenskomsten for chauffører ansat i Bus Danmark A/S’ driftsområder i København pr. 1. april 1997 udarbejdede Bus Danmark A/S den 6. marts 1997 et internt notat, hvori det bl.a. hedder:

- ”...
- Bus Danmark siger nej til paralleloverenskomst.
 - ...
 - TF/FOA ønsker overenskomstens område omdefineret. Foreslår liniebestemt. Bus Danmark fastholder geografisk bestemmelse.
 - ...”

I et senere udateret notat om overenskomstforhandlingerne, udarbejdet af Bus Danmark A/S, hedder det bl.a.:

”Forhandlingstemaer:

...

Overenskomstens område – løbetid

§ 1, stk. 1

Overenskomsten omfatter chauffører ansat i Bus Danmarks driftsområder på Islevdalvej og Ryvangen samt nye driftsområder, der ibrugtages inden for Københavns Kommune.”

I aftale om fornyelse af overenskomst for chauffører ansat i Bus Danmarks driftsområder i København, underskrevet af TF/FOA og Bus Danmark A/S den 15. maj 1997, hedder det bl.a.:

”§ 1, stk. 1 ændres til

”Overenskomsten omfatter chauffører ansat i Bus Danmarks driftsområder på Islev og Ryvang samt nye driftsområder, inden for Københavns-området.””

Områdebestemmelsen i overenskomstens § 1, stk. 1, er ikke senere blevet ændret. I den nugældende Overenskomst 2007-2010 mellem FOA – Fag og Arbejde og Arriva Skandinavien A/S gældende for chauffører ansat i Arriva Skandinaviens driftsområder i København (FOA-overenskomsten) hedder det således i § 1, stk. 1:

”Overenskomsten omfatter chauffører ansat i Arriva Skandinavien A/S’ driftsområder på Islev og Ryvang samt nye driftsområder inden for Københavns-området.”

I 1999 opstod der tvist mellem FOA og Arriva om overenskomstforholdene for chauffører tilknyttet buslinje 250S, efter at denne buslinje var blevet flyttet fra garageanlægget på Islevdalvej, som blev lukket, til et garageanlæg i Ballerup. Garageanlægget på Islevdalvej var før ændringerne omfattet af TF/FOA-overenskomsten, mens garageanlægget i Ballerup var omfattet af SiD(3F)-overenskomsten. Tvisten blev afgjort ved opmandskendelse i faglig voldgift den 24. september 1999. I kendelsen blev det fastslået, at Arriva ikke havde brudt en lokalaftale af 15. maj 1997 ved at flytte buslinje 250S til garageanlægget i Ballerup, og at lokalaftalen, der ikke kunne tillægges forrang frem for TF/FOA-overenskomsten, ikke indebar, at overenskomsten fandt anvendelse på linje 250S efter flytningen til Ballerup. Det anføres bl.a. i præmisserne, at lokalaftalen må fortolkes i lyset af, at overenskomstens område er defineret i selve overenskomsten, at Bus Danmark (Arriva) til stadighed og senest under overenskomstforhandlingerne i 1997 har fastholdt det geografiske kriterium og derfor har afslået FOAs ønsker om en linjebestemt definition af overenskomstens område, og at FOAs overenskomst ikke gælder for buslinjer, der som linje 250S er stationeret på garageanlægget i Ballerup.

I 2005 opstod der tvist mellem Arriva og TF/FOA om overenskomstforholdene for chauffører tilknyttet buslinje 2A, som Arriva overtog fra Connex den 23. oktober 2005.

Arriva skrev i den anledning således til TF den 29. juni 2005:

”På et møde i Arriva tidligere i juni måned 2005 har TF nævnt muligheden for at chaufførerne på linje 2A kunne være omfattet af virksomhedsoverenskomsten indgået

mellem Arriva og FOA (Ryvang-overenskomsten) uanset hvilket hjemsted Arriva måtte vælge at placere linje 2A på.

Arriva arbejder på at få placeret linje 2A på et nyoprettet anlæg i Albertslund Kommune. I den anledning skal vi meddele TF, at såfremt dette bliver den endelige placering, vil chaufførerne på linje 2A være omfattet af overenskomsten mellem SiD og AKT (Tillægsoverenskomsten, som jo dækker hele HUR-området, som tillæg til Landsoverenskomsten).

Om end den geografiske adskillelse mellem de 2 overenskomster gennem tiden har været genstand for nogen debat, betragter vi det som uomtvisteligt, at en placering i Albertslund Kommune ikke hører under FOAs overenskomstråde.

Vi skal bl.a. henvise til, at der i årene 1980-1985 eksisterede et HT-busanlæg i Albertslund Kommune. Chaufførerne på dette busanlæg (Driftsområde Glostrup) var omfattet af Amtsrådsforeningens (HTs) overenskomst med SiD.

Og endvidere til grænseudvalgskendelsen fra 1996 ifgl. hvilken FOA har erklæret at ville efterkomme 1. led i SiDs påstand. Her hedder det om SiDs dækningsområde i Bus Danmark: Chauffører ansat udenfor Københavns Kommune samt udenfor HT-området.”

I brev af 4. juli 2005 protesterede TF/FOA og anførte, at linje 2A var omfattet af overenskomsten med TF/FOA.

På en ekstraordinær generalforsamling den 7. oktober 2009 besluttede buschaufførerne i TF under FOA at gå sammen med Chaufførernes Fagforening (CF) under 3F. I en pressemeddelelse udsendt af TF og CF om beslutningen hedder det bl.a.:

”Beslutningen, der sætter endegyldigt punktum i en årelang grænsekrig om medlemmerne mellem FOA og 3F, vil styrke buschaufførerne ved de kommende overenskomstforhandlinger, fastslår lokalformændene for de to fagforeninger, Jakob Andersen, Chaufførernes Fagforening, og Bent Møller Jensen, Trafikfunktionærernes Fagforening.

- Ved at gå sammen bliver vi ikke alene stærkere, vi har også god mulighed for at samle det bedste fra vore to overenskomster i en ny overenskomst til gavn for samtlige buschauffører i Hovedstaden, siger afdelingsformand Jakob Andersen, Chaufførernes Fagforening.

- Vore medlemmer er på ingen måde utilfredse med FOA, tværtimod. Vi har været glade for samarbejdet og de resultater, vi har opnået på det kommunale område i FOA. Men vi må i dag erkende, at vi halter bagefter arbejdsgiverne, der har samlet kræfterne i Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT), mens vi på lønmodtagerside har været delt i to. 3F har forhandlingsretten til AKT-overenskomsten for buschauffører, mens vi i Trafikfunktionærernes Fagforening alene har en såkaldt virksomhedsoverenskomst med Arriva.

- Den risikerer vi at miste ved de kommende overenskomstforhandlinger, fordi arbejdsgiverne ikke længere vil acceptere to overenskomster på den samme arbejdsplads. Det har medlemmerne nu taget konsekvensen af og stemt for en sammenlægning, siger afdelingsformand Bent Møller Jensen, Trafikfunktionærernes Fagforening.

Det vides endnu ikke, hvornår sammenlægningen er en realitet, men de to lokalafdelinger forventer, at de videre forhandlinger vil fortsætte i samme konstruktive ånd som hidtil, så hovedstadens buschauffører kan gå styrkede til forårets overenskomstforhandlinger med AKT.”

Forklaringer

Reiner Burgwald har forklaret bl.a., at han er sektorformand i FOA, Teknik og Service. Han har tidligere været buschauffør.

Den områdebestemmelse, der kom ind i 1997-overenskomsten, var en konsekvens af Grænseudvalgets kendelse af 6. december 1996. Han deltog selv i overenskomstforhandlingerne i 1997 og har underskrevet aftalen af 15. maj 1997 på vegne TF. FOA og TF ønskede områdefgrænsningen fastlagt efter de enkelte buslinjer, men det kunne ikke gennemføres, da Bus Danmark fastholdt, at der skulle gælde et geografisk kriterium. Det endte med en samlet ”pakkeløsning”.

Bent Møller Jensen har forklaret bl.a., at han er afdelingsformand i TF. Han har tidligere været buschauffør. Han har udarbejdet redegørelsen af 5. januar 2009. Man stillede over for Arriva krav om, at anlægget på Vasbygade skulle omfattes af FOA-overenskomsten. Det blev imidlertid oplyst, at anlægget skulle lukke, og at et nyt anlæg skulle tages i brug på Amager, og man besluttede derfor at afvente åbningen af det ny anlæg.

Henning Nellemann har forklaret bl.a., at han er personalechef hos Arriva, og at han har deltaget i samtlige overenskomstforhandlinger siden 1990.

Bus Danmark blev i 1999 (inden overtagelsen af Arriva) indmeldt i arbejdsgiverorganisationen AHTS/RA (Rutebilejernes Arbejdsgiverforening), senere HTS/AKT og igen senere DI/AKT. På dette tidspunkt var Bus Danmark part i to transportoverenskomster, hvilket var historisk betinget. Afgrænsningen mellem de to overenskomster var baseret på et geografisk kriterium. Den ene overenskomst var med SiD (3F) og var gældende for bustransport uden for københavnsområdet. Den anden var med TF/FOA og var gældende for selskabets ”driftsområder på Islev og Ryvang, samt nye driftsområder inden for Københavns-området”. AHTS/RA var i 1999 part i en overenskomst med SiD gældende for alle anlæg i hovedstadsområdet. Da Bus Danmark indmeldte sig i AHTS/RA blev det med SiD aftalt, at selskabets allerede bestående overenskomst med SiD gældende for alle anlæg uden for københavnsområdet skulle sammenlægges med eller erstattes af AHTS/RA-overenskomsten gældende for alle anlæg i hovedstadsområdet. Samtidig blev TF/FOA-overenskomsten videreført som en virksomhedsoverenskomst med uændret dækningsområde. Dette bevirkede en vis dobbeltdækning på grund af SiD-overenskomstens generelle dækningsområde.

Ved overenskomstforhandlingerne i 1997 ønskede Bus Danmark en geografisk opdeling, for TF/FOAs vedkommende gerne afgrænset til Københavns Kommune. Der kunne imidlertid ikke opnås enighed herom, og resultatet blev, at der kom til at stå ”Københavns-området”. Baggrunden

for, at dækningsområdet ikke blot skulle være de eksisterende anlæg i Ryvang og Islev, men også ”nye driftsområder inden for Københavns-området”, var, at TF/FOA ville beskytte sig mod en udhuling af dækningsområdet, hvis der måtte blive gennemført en opsplitning af de to eksisterende anlæg.

Anlægget på Vasbygade var et anlæg, der forud for Arrivas overtagelse af det i 2007 havde været i brug længe som garageanlæg for busser. Chaufførerne på dette anlæg havde under den tidligere ejer Veolias drift udelukkende været omfattet af en 3F-overenskomst, svarende til den overenskomst, som Bus Danmark havde og Arriva har med SiD/3F. Anlægget blev af driftsmæssige grunde lukket i 2009.

Der er væsentlige forskelle mellem 3F-overenskomsten og FOA-overenskomsten, og det vil medføre store vanskeligheder, hvis begge overenskomster skal være gældende for chauffører på Amager-anlægget.

Arriva har opsagt FOAs overenskomst, som alene har virkning for anlægget i Ryvang, pr. 1. marts 2010. Herefter vil der ikke være overenskomstmæssig dobbeltdækning, medmindre FOA får medhold i den foreliggende sag.

Torben Hansen Topp har forklaret bl.a., at han er driftsdirektør i Arriva. Da Arriva i 2007 købte en række aktiviteter af Veolia og dermed overtog anlægget på Vasbygade, var det planen, at anlægget fortsat skulle anvendes, men det viste sig, at bygningerne var angrebet af skimmelsvamp, og man besluttede derfor at lukke anlægget og anskaffe et nyt. Der var ledig kapacitet på anlæggene i Gladsaxe og Ryvang, men det var på grund af afstanden til disse anlæg ikke hensigtsmæssigt at anvende dem til busser, som skulle køre på Amager.

Parternes argumenter

Der er enighed mellem parterne om, at anlægget på Ved Amagerbanen 37 er beliggende i ”Københavns-området”, og at et garageanlæg er et driftsområde. Tvisten går på, om Amager-anlægget er omfattet af udtrykket ”nye driftsområder” i overenskomsten.

Klager har anført, at der ved ”nye driftsområder” skal forstås driftsområder, der er nye for Arriva. Enhver anden fortolkning vil tømme overenskomsten for indhold. Fortolkningen må være den samme, hvad enten anlæg nedlægges eller oprettes. Der har altid været anvendt et geografisk kriterium ved afgrænsningen af anvendelsesområdet for de to overenskomster med henholdsvis 3F og FOA. Det insisterede Bus Danmark selv på ved overenskomstforhandlingerne i 1997, og det er også er fremhævet i opmandskendelsen af 24. september 1999.

Der er ikke noget til hinder for, at et anlæg kan være dækket af to forskellige overenskomster. Der er inden for arbejdsretten velbeskrevet, hvordan man skal forholde sig i en sådan situation.

Indklagede har anført, at overenskomsterne med 3F og FOA siden 1999 har været praktiseret adskilt således, at FOA-overenskomsten blev anvendt på chauffører ansat i Arrivas driftsområder i Islev og Ryvang, mens 3F-overenskomsten blev anvendt på selskabets øvrige driftsområder i hovedstaden. Formålet med FOA-overenskomsten var at opretholde status quo og at sikre FOA mod udhuling ved evt. opsplitning af de eksisterende anlæg. Formålet var derimod ikke at åbne op for, at helt nye anlæg kunne blive omfattet, idet sådanne anlæg ville være omfattet af 3F-overenskomsten.

Arrivas overtagelse i 2007 af et antal busruter, som hidtil havde været drevet af Veolia, har ikke karakter af etablering af ”nye driftsområder inden for Københavns-området”, og overflytningen fra Vasbygade til Amager, som var sagligt begrundet i driftsmæssige forhold, har ikke karakter af etablering af et nyt driftsområde i overenskomstens forstand, men er udtryk for, at et anlæg, som aldrig har været dækket af en FOA-overenskomst, er blevet erstattet af et andet anlæg, som derfor heller ikke dækkes. 3F-overenskomsten omfatter chaufførerne på Amager anlægget, og der bør ikke etableres en praktisk uhåndterbar situation, hvor to forbund, som begge er tilsluttet LO, har overenskomster med overlappende dækningsområder.

Opmandens begrundelse og resultat

Der er under sagen enighed om, at anlægget på Ved Amagerbanen 37 er beliggende i Københavns-området, ligesom der er enighed om, at anlægget udgør et driftsområde i overenskomstens forstand. Spørgsmålet under sagen er, om anlægget er omfattet af udtrykket ”nye driftsområder” i FOA-overenskomsten.

Det må efter oplysningerne om de overenskomstmæssige forhold lægges til grund, at FOAs overenskomster vedrørende busdriften i det tidligere HT-område i hvert fald fra 1987 har omfattet ”driftsområderne i København”, senere angivet som ”Københavns-området”. I 1987-overenskomsten blev det anført, at driftsområderne i København ”p.t.” var Artillerivej, Islevdalvej, Ryvang, Irlandsvej og Ørnevej. Efter at kun anlæggene i Islev og Ryvang var tilbage, blev det ved overenskomsten af 1997 aftalt, at FOA-overenskomsten omfattede chauffører ansat i driftsområderne ”på Islev og Ryvang samt nye driftsområder inden for Københavns-området”. Man var under overenskomstforhandlingerne opmærksom på afgrænsningsproblemstillingen i forhold til overenskomsten med SiD (3F) og det blev drøftet at ændre afgrænsningen, således at den blev buslinjebestemt, men det blev ikke gennemført, da Bus Danmark fastholdt, at afgrænsningen skulle ske på grundlag af et geografisk kriterium. Formuleringen af FOA-overenskomstens dækningsområde er ikke blevet ændret ved de overenskomster, der er indgået efter 1997, heller ikke efter, at Bus Danmark i 1999 indmeldte sig i arbejdsgiverorganisationen AHTS/RA, senere DI/AKT, og man gjorde dækningsområdet for 3F-overenskomsten generelt.

Efter ordlyden af FOA-overenskomsterne af 1997 og senere omfatter udtrykket ”nye driftsområder inden for Københavns-området” ethvert nyt garageanlæg inden for området, uanset om det er fremkommet ved opsplitning af eksisterende anlæg omfattet af FOA-overenskomsten, eller om der er tale om etablering af helt nye anlæg, evt. til erstatning for anlæg, som ikke har været dækket af FOA-overenskomsten. Denne forståelse er i overensstemmelse med formuleringen af 1987-overenskomsten og med det geografiske kriterium, som man fra arbejdsgiverside til stadighed har fastholdt, både ved overenskomstforhandlinger og i forbindelse med tvister som følge af flytninger m.v. af anlæg. Der er ikke heroverfor godtgjort et grundlag for en fortolkning af overenskomsten, således at den kun omfatter eksisterende anlæg, der er dækket af FOA-overenskomsten, og nye anlæg, som stammer fra en opsplitning af disse anlæg.

Jeg tager herefter klagers påstand til følge, idet det bemærkes, at der ikke herved er taget stilling til, om de pågældende chauffører, som findes at være omfattet af FOA-overenskomsten, tillige er omfattet af 3F-overenskomsten, og hvad virkningerne heraf i givet fald er.

THI BESTEMMES:

Arriva Skandinavien A/S skal anerkende, at overenskomsten mellem FOA – Fag og Arbejde og Arriva Skandinavien A/S, som er gældende for ”Chauffører ansat i Arriva Danmarks driftsområder i København”, omfatter garageanlægget beliggende Ved Amagerbanen 37, 2300 København S.

Hver part bærer sine omkostninger for voldgiftsretten. Parterne betaler opmandens honorar med halvdelen hver.