

Kendelse faglig voldgiftssag FV2010.0163,

afsagt den 9. december 2010

FOA – Fag og Arbejde

(advokat Nicolai Westergaard)

mod

DI

for

Arriva Skandinavien A/S

(advokat Marianne Lage)

**Uoverensstemmelsen** angår, om Arriva Skandinavien A/S over for FOA er forpligtet til at anvende FOA's virksomhedsoverenskomst som den eneste chaufføroverenskomst for chaufførarbejdet ved Arrivas garageanlæg Ryvang.

**Påstande mv.**

Klager har nedlagt følgende påstande:

*Principalt:* Indklagede skal anerkende, at alene overenskomsten mellem FOA – Fag og Arbejde og Arriva Skandinavien A/S gældende for "Chauffører ansat i Arriva Skandinavien's driftsområder i København" er gældende for chaufførarbejdet med udgangspunkt fra garageanlægget Ryvang beliggende Borgervænget 25, 2100 København Ø.

*Subsidiært:* Indklagede skal anerkende, at klagers overenskomst med Arriva Skandinavien A/S skal anvendes frem for den mellem 3F og Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Transport (AKT) indgåede Tillægsoverenskomst for rutebilchauffører og garagearbejdere i HT-området til Landsoverenskomst for Rutebilkørsel for så

vidt angår alle, subsidiært en af voldgiftsretten nærmere bestemt del af de chauffører, der er beskæftiget fra Arriva Skandinavien A/S' driftsanlæg i Ryvangen.

Indklagede har påstået

*principalt*: Afvisning,

*subsidiært*: Frifindelse.

Klager har til støtte for sine påstande navnlig gjort gældende, at der mellem FOA og 3F samt Arriva og dette selskabs forgængere har været en for parterne retligt bindende fælles forudsætning om, at alene FOA-overenskomsten finder anvendelse for buschaufførernes beskæftigelse fra driftsanlægget Ryvang.

Indklagede har til støtte for afvisningspåstanden gjort gældende, at sagen reelt angår Arrivas forhold til 3F, der ikke er part i den faglige voldgiftssag.

Til støtte for frifindelsespåstanden har indklagede gjort gældende, at Arriva lige siden erhvervelsen af Busdanmark har været bundet af den landsdækkende RA/AKT-overenskomst med SiD/3F og derfor ikke er afskåret fra at sætte denne overenskomst i værk også på anlægget Ryvang ved siden af overenskomsten med FOA.

Sagen blev mundtligt forhandlet den 25. november 2010 med fhv. højesteretsdommer Poul Sørensen som opmand. Som sidedommere medvirkede fra klagers side forbundsformand Dennis Kristensen og forbundskonsulent Tony Selvig og fra klagers side personalejuridisk chef Niels Grøn Fabech og direktør Knud Erik Linius.

### **Baggrunden for sagen**

Den kollektive bustransport i Hovedstadsområdet var oprindeligt en offentlig opgave, der i slutningen af 1990'erne blev udført af Busdanmark A/S. Busdanmark var part i en overenskomst med SiD (nu 3F) vedrørende bustransport uden for Københavnsområdet og en overenskomst med Trafikfunktionærernes Fagforening (TF) / FOA gældende for "driftsområder på Islev og Ryvang samt nye driftsområder inden for Københavns-området", sva-

rende til området for den nugældende chaufføroverenskomst mellem Arriva og FOA. I 1999 indmeldte Busdanmark sig i Rutebilejernes Arbejdsgiverforening (RA), der havde indgået overenskomst med SiD om rutebilkørsel i Danmark. Samme år blev Busdanmark overtaget af Arriva Danmark A/S (nu Arriva Skandinavien A/S).

Arriva og SiD indgik derefter den 8. december 1999 et protokollat, hvori det bl.a. hedder:

1. *Overenskomstforholdet mellem ARRIVA Danmark og SiD med udløb pr. 1.3. (på HT-området) overgår til RA/SiD overenskomsten med virkning fra køreplansskift 1.7. år 2000.*

...

4. *For ARRIVA Danmark/SiD-overenskomsten for øvrige land/provins betragtes denne overenskomst som værende opsagt til bortfald med virkning pr. 1.4. år 2000. Dette overenskomstforhold overgår i henhold til aftale mellem parterne fuldt ud pr. køreplansskiftet ultimo maj 2000.*

*Regulering af dette overenskomstforhold fra 1.3. til overgang til RA/SiD-overenskomsten sker ...*

Arriva søgte imidlertid ikke i forbindelse med sin erhvervelse af Busdanmark at frigøre sig fra virksomhedsoverenskomsten med FOA, og i de følgende år blev FOA-overenskomsten som den eneste anvendt for Arrivas buskørsel fra garageanlægget Ryvang, mens Rutebiloverenskomsten blev anvendt dels for kørsel i Provinsen – Landsoverenskomsten – dels i Hovedstadsområdet i øvrigt – Tillægsoverenskomsten til Landsoverenskomsten og Landsoverenskomsten i øvrigt.

I februar 2009 opsagde Arriva chaufføroverenskomsten med FOA med virkning fra den 1. marts 2010. Men ved Arbejdsrettens dom af 31. marts 2010 (A2009.0255) blev det med henvisning til Hovedaftalens § 7, stk. 2, fastslået, at Arriva ikke ved en simpel opsigelse kunne frigøre sig fra overenskomsten med FOA.

Endvidere fremgår det, at LO i 2008 for 3F anlagde sag ved Arbejdsretten mod Arriva (A2008.411) i anledning af, at Arriva i 2007 havde købt busselskabet Veolia og i 2008 bl.a. havde besluttet at nedlægge sit anlæg i Ballerup. Derved var ca. 150 chauffører, der hidtil havde arbejdet efter 3F-overenskomsten, blevet flyttet til Ryvang, hvor Arriva ville flytte dem til FOA-overenskomsten. Denne sag blev for så vidt blev forligt mod Arrivas anerkendelse af, at chaufførerne senest den 1. marts 2010 ville blive omfattet af overenskomsten mellem 3F og Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT).

Ved en opmandskendelse af 11. januar 2010 (FV2009.0161) i en sag mellem FOA og DI for Arriva – ligeledes som en følge af købet af Veolia og overførsel af chauffører uden for FOA-overenskomstens område til en nyt anlæg Ved Amagerbanen, København S – blev det bestemt, at Arriva skulle anerkende, at FOA-overenskomsten omfatter garageanlægget beliggende Ved Amagerbanen 37, 2300 København S. Opmanden bemærkede i sin kendelse, at der ikke herved var taget stilling til, om de pågældende chauffører, som fandtes omfattet af FOA-overenskomsten, tillige var omfattet af 3F-overenskomsten, og hvad virkningerne heraf i givet fald var.

I 2009 har TF besluttet sammenlægning med Chaufførernes Fagforening (CF) under 3F Transport, og i dag er langt størstedelen af de ca. 600 chauffører på anlægget i Ryvang medlemmer af CF/3F.

Til dels i konsekvens af forliget med 3F i A2008.411, med respekt af Arbejdsrettens dom af 31. marts 2010 (A2009.0225) og i øvrigt for rent praktisk at muliggøre kørsel efter de to overenskomster anvender Arriva nu både FOA's chaufføroverenskomst og 3F's Tillægs-overenskomst for chaufførerne på garageanlægget Ryvang, således at chaufførerne har kunnet vælge, hvilken af de to overenskomster de ønsker at køre efter. Arriva har samtidig indgået en lokalaftale med 3F om tilrettelæggelsen af vagtplaner mv., der i hvert fald indtil videre har gjort det muligt for selskabet i så henseende at respektere begge overenskomster.

### **Forklaringer**

Sektorformand Reiner Burgwald, FOA, har bl.a. forklaret, at FOA's overenskomstrettinger på buschaufførområdet går tilbage til 1987 og senest er fornyet i 2010. Der er 5-600 chauffører på Ryvang-anlægget og heraf er de 75 aktive FOA-medlemmer. Der har altid været en høj organisationsprocent blandt chaufførerne, så de øvrige chauffører må næsten alle være medlemmer af CF. Der kan dog være chauffører med dobbelt medlemskab. Indtil den 1. november 2010 var chaufførerne næsten alle medlemmer hos FOA. FOA-overenskomsten er en funktionæroverenskomst, der efter hans opfattelse indebærer 70 timer mindre årlig arbejdstid end 3F-overenskomsten som følge af færre arbejdsdage. FOA-overenskomsten har sin rod i hovedstadstrafikken med mange kørsler morgen og aften og har i det

hele taget bedre arbejdstids- og pauseregler end 3F-overenskomsten. Dette er også baggrunden for den lokaloverenskomst, som Arriva nu har måttet indgå med 3F, og som reelt blot skriver FOA-overenskomsten af.

Personalechef Henning Nellemann, Arriva Skandinavien A/S, har forklaret, at Arriva har været medlem af RA, nu AKT, siden 1996. Da Busdanmark A/S stod for at skulle sælges, indmeldte selskabet sig i RA pr. 1. januar 1999. Arriva købte Busdanmark i foråret 1999. Busdanmark havde dengang indgået chaufføroverenskomsten med FOA for København samt overenskomster med SiD for Hovedstadsområdet uden for København og for det øvrige land. Disse overenskomster udløb i 2001. Arriva valgte imidlertid efter købet af Busdanmark at lade chaufføroverenskomsten med FOA fortsætte, idet Arriva ikke dengang ville tage den konflikt, det ville have medført at komme ud af FOA-overenskomsten. Også efter overenskomstfornyelserne i 2001 har der altså i København været dobbeltoverenskomster på chaufførområdet, hvilket hverken FOA eller 3F gjorde indsigelse imod i de følgende år.

Arrivas tilrettelæggelse af buskørslen forudsætter, at der er ensartede arbejdsvilkår for chaufførerne. Selv om det i praksis kun var FOA-overenskomsten, der blev anvendt i København, har Arriva derfor altid ønsket, at der kun skulle være én chaufføroverenskomst i København, og har forgæves forhandlet med FOA og 3F herom.

Efter Arrivas køb af Veolia blev en del chauffører, der hidtil havde kørt efter 3F-overenskomsten, dvs. Tillægsoverenskomsten til Landsoverenskomsten, i 2008 flyttet til driftsanlægget Ryvang. Det havde til følge, at 3F krævede sin overenskomst aktiveret på Ryvang. Dette modsatte Arriva sig først, fordi arbejdstidsbestemmelserne mv. var forskellige i de to overenskomster, fx mht. pauser og mødesteder. Arriva ønskede i første omgang at opsigte overenskomsten med 3F fsv. ang. Københavnsområdet, men måtte erkende, at man ville tabe en sag herom mod 3F, der jo i sin tid, havde indgået overenskomst med RA – som ifølge protokollatet af 8. december 1999 også gjaldt for Arriva – for hele chaufførområdet i Danmark. Efter at arbejdsretssagen A2008.411 for så vidt var blevet forligt, har Arriva i stedet af rent driftsmæssige hensyn valgt at indgå i en forsøgsordning med 3F i form af lokalaf-talen for Ryvang. Arriva ville imidlertid ikke have to overenskomster på samme garageanlæg og søgte så i stedet at komme ud af chaufføroverenskomsten med FOA ved at

opsige den, hvilket som bekendt heller ikke lykkedes, jf. Arbejdsrettens dom i sagen A2009.0259.

Nu er der så yderligere sket det, at langt størstedelen af chaufførerne pr. 1. november 2010 efter sammenlægningen af TF med CF er overgået til CF/3F. Arriva blander sig ikke i chaufførernes organisationstilknytning, men chaufførerne på Ryvang har herefter kunnet vælge, hvilken overenskomst de vil arbejde efter, og Arriva kan konstatere, at kun 29 af de ca. 600 chauffører har valgt fortsat at køre på FOA-overenskomsten. En lignende situation foreligger i øvrigt på Amager-anlægget, hvor der ligeledes er indgået en lokalaftale, der dog ikke helt svarer til Ryvang-aftalen.

Der er flere forskelle på de to overenskomster. Generelt kan man vel sige, at chaufførerne på 3F-overenskomsten kører mere, men mod en højere betaling, men den ene af overenskomsterne kan ikke siges at være dyrere eller billigere for Arriva end den anden.

Gruppeformand Jan Villadsen, 3F Transport, har forklaret, at FOA's virksomhedsoverenskomst med Busdanmark var bedre end det daværende SiD's overenskomst med RA. Når der i årene efter Arrivas af Busdanmark blev overført nye buslinjer til Ryvang, skiftede chaufførerne derfor til FOA, hvilket var baggrunden for, at 3F ikke krævede sin overenskomst aktiveret i København. Man havde jo ingen medlemmer.

3F havde mange grænsesager med FOA ude i landet, og parterne forhandlede i flere år om at få sammenskrevet overenskomsterne under ét chaufførforbund, men forhandlingerne lykkedes ikke.

I 2008 overførte Arriva bl.a. en del tidligere Veolia-chauffører, der hidtil havde kørt efter 3F-overenskomsten, til Ryvang, hvor Arriva ville lade dem køre efter FOA-overenskomsten. En del af disse chauffører ville imidlertid blive hos 3F, og 3F forlangte derfor sin overenskomst aktiveret på anlægget Ryvang, hvilket Arriva i første omgang modsatte sig. Dette var sammen med TF's beslutning om sammenlægning med CF baggrunden for arbejdsretssagen A2008.411, der så blev forligt ved, at Arriva anerkendte 3F-overenskomsten også i København. Arriva indgik i tilslutning hertil lokalaf-talen for Ryvang.

Driftsanlæggene Ryvang og Amager er de eneste i Hovedstadsområdet, der har dobbelt overenskomstforhold.

I dag er FOA-overenskomsten ikke bedre end 3F-overenskomsten. De to overenskomster er forskellige, men chaufførerne har generelt valgt at forlade FOA til fordel for 3F, og de foretrækker helt åbenbart at arbejde efter 3F-overenskomsten. Den midlertidige lokalaftale er for så vidt uden betydning for sammenligningen af de to overenskomster. Den har kun karakter af en praktisk løsning for Arriva.

### **Parternes argumenter**

Klager har over for indklagedes afvisningspåstand anført, at en faglig voldgiftssag selvsagt kun er bindende for sagens parter. I givet fald vil afgørelsen ganske vist kunne forpligte Arriva over for 3F. Men den problemstilling har også eksisteret i de andre sager om buschaufførernes overenskomstforhold, og det har ikke forhindret en realitetsafgørelse af disse sager.

Arriva søger nu bevidst at tømme FOA-overenskomsten i stedet for at tage den frigørelseskonflikt, som Arriva ifølge Arbejdsrettens dom i A2009.0255 er forpligtet til, hvis selskabet vil ud af FOA-overenskomsten.

Denne faglige voldgiftssag angår kun driftsanlægget Ryvang, hvor kun FOA-overenskomsten i årevis efter både FOA's, Arrivas og 3F's fælles forståelse og forudsætninger har fundet anvendelse. Og denne overenskomstforpligtelse kan Arriva ikke nu ensidigt frigøre sig fra. Det følger af Arbejdsrettens dom, at buskørslen fra anlægget Ryvang skal udføres efter FOA-overenskomsten, som Arriva tidligst kan forsøge at frigøre sig fra ved overenskomstens udløb til marts 2012. Busdanmarks indmeldelse i RA og Arrivas erhvervelse af Busdanmark er herved uden betydning. Også efter Busdanmarks indmeldelse i RA har det alene været FOA's chaufføroverenskomst, der er blevet anvendt på Ryvang, og efter Arrivas erhvervelse af Busdanmark er FOA-overenskomsten blevet fornyet både i 2001, 2004 og 2007, uden at spørgsmålet om overenskomstens geografiske afgrænsning over for 3F-overenskomsten er blevet bragt op. Heller ikke 3F har anfægtet den hidtidige geografiske opdeling.

Denne fast etablerede geografiske fordeling mellem de to overenskomstområder kan Arriva ikke nu ændre blot efter aftale med 3F og AKT. Det er et overenskomstbrud over for

FOA, at Arriva nu har indført en paralleloverenskomst med 3F for anlægget Ryvang. En sådan praksisændring er tillige en omgåelse af Arbejdsrettens dom i A2009.0255, der fastslår, at en frigørelseskonflikt er nødvendig herfor.

Til støtte for den subsidiære påstand har klager anført, at hvis det fastslås, at der eksisterer dobbeltoverenskomster på Ryvang, er det den for medarbejderne bedste overenskomst, der ifølge almindelig arbejdsretlig teori og praksis skal anvendes. Denne sammenligning skal foretages uden inddragelse af lokalaftalen, og i hvert fald på det grundlag er FOA's overenskomst samlet set klart den bedste. Vel kan det arbejdsretlige udgangspunkt fraviges, hvis der foreligger særlige omstændigheder. Men det gør der end mindre i denne situation, hvor Arriva ved at indgå lokalaftalen med 3F åbenlyst modarbejder FOA-overenskomsten og Arbejdsrettens dom i A2009.0255..

FOA har ikke forholdt sig passiv over for Arriva i spørgsmålet om 3F-overenskomstens geografiske område. FOA er først under denne sag blevet gjort bekendt med ordlyden af protokollatet af 8. december 1999, som i øvrigt lige så vel kan forstås således, at Landsoverenskomsten skal erstatte Arrivas (Busdanmarks) hidtidige overenskomst med SiD med den samme geografiske begrænsning. Endvidere var det først i 2008, at 3F overhovedet anfægtede FOA-overenskomstens enegyldighed på Ryvang, og i fortsættelse heraf blev både arbejdsretssagen og den faglige voldgiftssag anlagt.

Indklagede har anført, at tvisten reelt angår to LO-forbunds strid om organiseringen af samme arbejde, buskørslen fra anlægget Ryvang. FOA vil ikke forhandle med 3F om en løsning på denne strid, men rejser nu en faglig voldgiftssag 10 år efter, at Arriva blev bundet af 3F's landsdækkende overenskomst med RA/AKT. Arriva har på sin side erkendt, at der er indgået paralleloverenskomster på dette område, og ved at indgå lokalaftalen har Arriva fået tilrettelæggelsen af kørslen til at lykkes. Det er TF og TF's medlemmer, der selv har valgt denne løsning og derved reelt nu har sikret buschaufførerne på Ryvang i et fælles forbund.

FOA søger nu, navnlig som den subsidiære påstand er formuleret, at gøre 3F til part i sagen mod Arriva, og afgørelsen vil få direkte betydning for 3F. Den reelle tvist består dermed



mellem FOA og 3F. Men en sådan tvist bør afgøres i LO-regi og i hvert fald ikke ved en faglig voldgiftssag mod Arriva, som 3F ikke er part i. Sagen skal derfor afvises.

Til støtte for frifindelsespåstanden har indklagede anført, at det stedse har været SiD/3F, der har haft Landsoverenskomsten med RA/AKT, som også gælder for Københavns-området, og Arriva er, som det fremgår af protokollatet fra 1999, overgået til Landsoverenskomsten uden begrænsning eller forbehold for FOA's chaufføroverenskomst i København. Det er da også typisk, at en virksomhedsoverenskomst afløses af en brancheoverenskomst ved virksomhedens indmeldelse i en arbejdsgiverforening. FOA skulle have gjort indsigelse dengang, men det skete ikke, og FOA har derfor reelt accepteret det dobbelte overenskomstforhold på Ryvang.

Der er heller ikke etableret nogen bindende overenskomstfravigende kutyme om, at 3F-overenskomsten ikke finder anvendelse på Arrivas anlæg i København. Arriva har aldrig været interesseret i nogen dobbeltoverenskomst og havde derfor ikke problemer med, at 3F ikke håndhævede sin overenskomst på Ryvang. 3F og FOA havde en række grænseforhandlinger på buschaufførområdet, som endte med, at 3F måtte inddrage tredjemand, nemlig Arriva, således som dette skete i Arbejdsrettens sag A2008.411. 3F's overenskomst var oprindeligt dårligere end FOA-overenskomsten, og det er ubestridt, at alene FOA-overenskomsten uden indsigelse fra 3F blev anvendt på Ryvang indtil 2008. Men heller ikke da 3F i 2008 rejste krav over for Arriva om at få sin overenskomst aktiveret, gjorde FOA indsigelse. I øvrigt forudsætter også Arbejdsrettens dom i 2009.0255, at 3F-overenskomsten gælder på Ryvang.

Arriva har indtil nu, til dels efter eget valg, måttet leve med det dobbelte overenskomstforhold og har nu ladet chaufførerne selv vælge, hvilken overenskomst de hver for sig vil køre efter. I hvert fald i en situation som den foreliggende, hvor den ene overenskomst ikke er klart bedre end den anden, må valget kunne træffes af den enkelte arbejdstager som sket, og chaufførerne har i alt væsentligt valgt at køre efter 3F-overenskomsten.

Indklagede kan for så vidt tilslutte sig klagers mest subsidiære påstand forstået som svarende til Arrivas praksis med hensyn til, hvorledes fordelingen af kørslen i dag finder sted efter de to overenskomster.

### **Opmandens begrundelse og resultat**

Sagen angår overenskomstforholdet mellem FOA og Arriva, nemlig om Arriva over for FOA er forpligtet til at anvende FOA's virksomhedsoverenskomst som den eneste chaufføroverenskomst for chaufførarbejdet ved Arrivas garageanlæg Ryvang. Afgørelsen herom vil, navnlig således som klagers subsidære påstand er formuleret, selvsagt kunne have stor betydning for Arrivas overenskomstforhold til 3F, der ikke er part i sagen. Samme forhold har imidlertid kunnet foreligge i de tidligere sager om chaufføroverenskomsterne i Københavnsområdet, både for Arbejdsretten og for faglig voldgiftsret, uden at det har hindret en realitetsafgørelse af disse sager.

I hvert fald på denne baggrund kan indklagedes afvisningspåstand ikke tages til følge.

Efter bevisførelsen må det lægges til grund, at Arriva gennem sit medlemskab af RA/AKT er blevet forpligtet af SiD/3F-overenskomsten med RA/AKT. Dette fremgår udtrykkeligt af protokollatet af 8. december 1999, hvorefter denne overenskomst sættes i kraft på HT-området fra køreplansskift 1. juli 2000. Det kan endvidere lægges til grund, at 3F's brancheoverenskomst med RA/AKT, dvs. Landsoverenskomsten og til dels Tillægsoverenskomsten hertil, omfatter hele landet og ikke gør nogen undtagelse med hensyn til Arrivas garageanlæg i Københavns Kommune. Det må på den baggrund lægges til grund, at 3F-overenskomsten fra den 1. juli 2000 også omfattede driftsanlægget Ryvang.

Uanset denne forpligtelse efter 3F-overenskomsten valgte Arriva imidlertid dengang ikke at frigøre sig fra den virksomhedsoverenskomst, som FOA havde indgået med Busdanmark, som Arriva netop havde overtaget.

Fra den 1. juli 2000 var Arriva således blevet bundet af to overenskomster i Københavnsområdet.

Navnlig af driftsmæssige grunde har Arriva stedse ønsket, at der for et garageanlæg kun skal gælde én overenskomst. Dette gav heller ikke problemer i årene efter 2000, idet det kun var FOA-overenskomsten, der var virksom på garageanlægget Ryvang, allerede fordi 3F ikke havde medlemmer på dette garageanlæg. Det er herved oplyst, at chauffører, der blev flyttet fra en 3F-overenskomst til Ryvang, dengang foretrak FOA-overenskomsten

som den bedste overenskomst. 3F var på den baggrund uden interesse i at hævde sine overenskomstmæssige rettigheder på Ryvang dengang.

Det er ubetænkeligt at lægge til grund, at FOA i 1999/2000 måtte være klar over, at Arrivas medlemskab af RA/AKT indebar, at Arriva ville blive bundet af SiD/3F's brancheoverenskomst. Eftersom Arriva fortsat alene praktiserede FOA-overenskomsten på Ryvang, havde FOA dog ikke nogen særlig anledning til dengang at gøre indsigelse vedrørende Arrivas forpligtelser efter 3F-overenskomsten, og der er derfor ikke grundlag for at anse FOA's nu fremsatte indsigelser mod Arrivas anvendelse af 3F-overenskomsten for fortabt pga. passivitet.

Men heller ikke det forhold, at Arriva i tiden fra 2000 til 2007/08 alene har anvendt FOA-overenskomsten på Ryvang, og at dette er sket uden indsigelse fra 3F, findes at afskære hverken Arriva eller 3F fra nu at praktisere 3F-overenskomsten på Ryvang som sket, dvs. parallelt med FOA-overenskomsten. I det overenskomstmæssige forhold mellem parterne er der heller ikke grundlag for at kritisere, at Arriva, der stedse har ønsket, at der kun skulle gælde én overenskomst på Ryvang, vel reelt nu har valgt side til fordel for 3F ved at indgå lokalaftalen.

Uanset sit ønske om, at der kun skal gælde én overenskomst på det samme garageanlæg, har Arriva besluttet at lade chaufførerne selv vælge, hvilken overenskomst de vil køre efter. Allerede som følge heraf er der ikke anledning til at afgøre, om den ene overenskomst måtte være så fordelagtig for chaufførerne frem for den anden overenskomst, at den efter almindelige arbejdsretlige regler kan fortrænge den anden overenskomst. Det bemærkes dog, at oplysningerne om indholdet af de to overenskomster ikke giver det fornødne grundlag for en sådan antagelse.

Hertil kommer, at nu – som det må lægges til grund – ca. 95 % af chaufførerne på Ryvang har valgt at køre efter 3F-overenskomsten.

Efter det således anførte kan alene klagers mest subsidiære påstand tages til følge i det omfang, den er anerkendt af indklagede, nemlig blot som svarende til Arrivas praksis i dag med hensyn til, hvorledes fordelingen af kørslen fra Ryvang finder sted efter de to overenskomster.

I øvrigt må indklagede frifindes for klagers påstande.

Herefter bestemmes:

Indklagede skal anerkende, at klagers chaufføroverenskomst med Arriva Skandinavien A/S skal anvendes frem for den mellem 3F og Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Transport (AKT) indgåede Tillægsoverenskomst for rutebilchauffører og garagearbejdere i HT-området til Landsoverenskomst for Rutebilkørsel for så vidt angår de chauffører, der er beskæftiget fra Arriva Skandinavien A/S' driftsanlæg Ryvang, og som nu har valgt at køre efter klagers overenskomst.

I øvrigt frifindes indklagede for klagers påstande.

Hver part bærer egne omkostninger og skal betale halvdelen af opmandens honorar mv.

Poul Sørensen