

Kendelse
i
Faglig Voldgift
(FV 2012.0128)

FOA – Fag og Arbejde
(advokat Nicolai Westergaard)

mod

DI Overenskomst I v/ DI
for Arriva Danmark A/S
(advokat Rasmus Wandal Jelshøj)

afsagt den 5. august 2013

1. Indledning

Sagen angår overenskomstdækningen af buschauffører, der er beskæftiget ved Arriva Danmark A/S' driftsanlæg i Ryvangen, København. Ved kendelse af 9. december 2010 i en faglig voldgift (FV 2010.0163) mellem samme parter blev det fastslået, at der foreligger en paralleloverenskomst-situation, idet både Arrivas overenskomst med FOA og selskabets overenskomst med 3F dækker chaufførernes arbejde. Ved kendelsen blev Arriva tilpligtet at anerkende, at FOA's overenskomst skulle anvendes frem for overenskomsten med 3F for så vidt angår de chauffører, der er beskæftiget ved driftsanlæg Ryvang, og "som nu har valgt at køre efter [FOA's] overenskomst".

Den foreliggende sag angår chaufførernes adgang til under det løbende ansættelsesforhold at vælge mellem overenskomsterne; sagen angår tillige berettigelsen af Arrivas nægtelse af at anerkende valget af Leif Nørregaard, der er medlem af FOA, men har valgt at køre efter 3F overenskomsten, som tillidsrepræsentant.

Parternes uoverensstemmelse er indbragt for en faglig voldgiftsret med forhandlingschef Jacob Bang og sektorformand Reiner Burgwald (valgt af FOA) samt advokat Torben Vistisen og personalejuridisk chef Christoffer Thomas Skov (valgt af DI) som medlemmer og med undertegnede højesteretsdommer Poul Søgaard som opmand. Voldgiftsforhandling er afholdt den 27. juni 2013.

2. Parternes påstande

Klager, FOA – Fag og Arbejde, har nedlagt følgende påstande:

1. Arriva Danmark A/S tilpligtes at anerkende, at de chauffører, der beskæftiges fra virksomhedens driftsanlæg i Ryvangen, også under det løbende ansættelsesforhold kan vælge, om de vil være ansat på den mellem virksomheden og FOA gældende overenskomst eller den mellem virksomheden og 3F gældende overenskomst.
2. Arriva Danmark A/S tilpligtes at anerkende at have været uberettiget til at nægte at anerkende valget af Leif Nørregaard som tillidsrepræsentant.

Indklagede, DI Overenskomst I v/ DI for Arriva Danmark A/S, har nedlagt påstand om frifindelse over for begge FOA's påstande.

3. Sagsfremstilling

I kendelsen af 9. december 2010 er om baggrunden for sagen anført:

"Den kollektive bustransport i Hovedstadsområdet var oprindelig 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" svarende 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 ...

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 forliget 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 (FV 2009.0161) 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 et 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 virkningen 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 (A2009.0255) og i øvrigt for rent praktisk at muliggøre kørsel efter de to overenskomster anvender Arriva nu både FOA's chaufføroverenskomst og 3F's Tillægsoverenskomst 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."

Opmanden anførte i kendelsens afsnit "Opmandens begrundelse og resultat" bl.a.:

"... 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 lokalafalen.

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 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."

I kendelsens konklusion hedder det bl.a.:

"Indklagede [DI for Arriva] skal anerkende, at klagers [FOA's] chaufføroverenskomst med Arriva ... skal anvendes frem for den mellem 3F og Arbejdsgiveforeningen for Kollektiv Transport (AKT) indgåede Tillægsoverenskomst for Rutebilkørsel for rutebilschauffører og garagearbejdere i HT-området til Landsoverenskomst for Rutebilkørsel for så vidt angår de chauffører, der er beskæftiget fra [Arrivas] driftsanlæg Ryvang, og som nu har valgt at køre efter klagers overenskomst."

I brev af 18. februar 2011 fra Arriva til FOA hedder det:

"Fremtidig kørselstilrettelæggelse

For at kunne håndtere situationen med 2 forskellige chaufføroverenskomster på Ryvang optimalt fremover arbejder vi på en model, hvor der i videst muligt omfang kan tages højde for dette.

... det var oprindeligt vores mål, at vi fra et kommende køreplansskift kunne samle alle chauffører, der kører efter denne overenskomst [FOA-overenskomsten], på én og samme linje.

Det har imidlertid vist sig, at der er så få chauffører, der har valgt at køre efter FOA-overenskomsten, at det ikke vil være muligt at etablere en linje med udelukkende FOA-chauffører.

Derfor overvejer vi i stedet en alternativ løsning, hvor samtlige chauffører på FOA-overenskomsten placeres på rammeturnus (løs tjeneste).

Denne løsning indebærer den store fordel, at de vagter, der efter vagtudarbejdelsen opfylder begge overenskomsters krav, kan tildeles FOA-chaufførerne løbende.

... "

Brevet gav anledning til en lokal forhandling, hvor enighed ikke kunne opnås. Derefter blev der den 11. april 2011 på foranledning af LO for FOA afholdt fællesmøde, hvorunder arbejdstagersiden gjorde gældende, at Arriva med sin adfærd havde handlet organisationsfjendtligt og dermed i strid med Hovedaftalens § 1. Dette blev bestridt af arbejdsgiversiden, og enighed blev ikke opnået. Arbejdstagersiden tog forbehold for at videreføre sagen for Arbejdsretten.

I brev af 27. maj 2011 fra Arriva til FOA hedder det bl.a.:

"Vi skal herved bekræfte, at vi er enige i, at den igangsatte varsling af chauffører til ændret vagtplan i december måned 2011, sker med individuelt varsel idet vi betragter det som en væsentlig ændring af deres ansættelsesvilkår.

I den forbindelse er vi tillige enige i FOAs opfattelse, at såfremt en chauffør ikke måtte ønske at arbejde på disse vilkår kan chaufføren betragte det som en opsigelse."

Varslingerne bevirkede, at yderligere et antal chauffører valgte at skifte fra FOA-overenskomsten til 3F-overenskomsten. I klageskriftet af 25. februar 2013 er det oplyst, at der da kun var fem chauffører tilbage, der fastholdt at ville arbejde efter FOA-overenskomsten. Under voldgiftforhandlingen blev det oplyst, at dette antal nu var reduceret til to chauffører.

I april 2011 valgte FOA-chaufførerne på Ryvang-anlægget Leif Nørregaard som tillidsrepræsentant. Valget blev anmeldt til Arriva, som imidlertid ved brev af 12. april 2011 gjorde indsigelse mod valget. I brevet hedder det bl.a.:

"Den valgte tillidsrepræsentant, Leif Nørregaard, viser sig imidlertid at være ansat på overenskomsten mellem AKT og 3F, hvilket han selv har valgt pr. 1. november 2010, hvor samtlige chauffører på Ryvang blev spurgt om hvilken af de 2 overenskomster, man ville ansættes efter.

Da vi betragter dette valg som bindende for ansættelsen, skal vi hermed gøre indsigelse mod valget, idet vi mener, at en medarbejder, som således er ansat på en anden overenskomst, ikke kan repræsentere de medarbejdere, der er ansat på FOA overenskomsten.

Vi mener grundlæggende at den valgte tillidsrepræsentant både skal være medlem af FOA samt være ansat på FOA overenskomsten."

En anmodning fra Leif Nørregaard og yderligere en chauffør om at skifte til FOA-overenskomsten blev ved brev af 26. april 2011 afvist af Arriva, som i brevet gentog, at man betragtede medarbejdernes valg af overenskomsttilknytning som bindende for ansættelsen. FOA gjorde indsigelse mod Arrivas standpunkt og anmodede om en forhandling. Et mæglingsmøde den 11. juli 2011 endte uden enighed.

I overenskomsten mellem FOA og Arriva hedder det bl.a.:

"§ 30. Tillidsrepræsentantregler

...

Stk. 2.

Valg

Tillidsrepræsentanten skal vælges blandt de anerkendt dygtige medarbejdere på virksomheden. ...

...

Valget er ikke gyldigt, før det er blevet godkendt af FOA og af dette forbund meddelt Arriva Danmark. ...

Stk. 3.

Opgaver

Tillidsrepræsentantens opgaver er at varetage kollegernes interesser i forholdet til arbejdsgiveren. Samtidig er tillidsrepræsentanten den naturlige kontaktperson til den faglige organisation.

Såfremt der opstår en fagretslig uenighed, er tillidsrepræsentanten forpligtet til at indlede drøftelse med arbejdsgiveren eller dennes repræsentant. Bliver spørgsmålet ikke løst tilfredsstillende ved arbejdsgiverens afgørelse, er det tillidsrepræsentanten, der kan indbringe spørgsmålet for sin egen organisation.

...”

4. Forklaringer

Tony Selvig, der er faglig konsulent i FOA, har forklaret bl.a., at han siden 2006 har været ansvarlig for transportområdet. Han har løbende deltaget i forhandlinger med Arriva, herunder om Ryvang-anlægget og om de uoverensstemmelser, der i begyndelsen af 2008 opstod efter Arrivas overtagelse af Vasbygade-anlægget fra Veolia. Da chaufførerne på Ryvang-anlægget skulle vælge mellem de to overenskomster, anbefalede tillidsrepræsentanterne, uanset at de var medlemmer af FOA, kollegerne at vælge 3F-overenskomsten frem for FOA-overenskomsten. Det var vanskeligt for FOA at få lov til at kontakte de chauffører, der var medlemmer af FOA. Han sendte derfor et faktaark til chaufførerne; ca. 100 af disse svarede, at de ønskede at forblive på FOA-overenskomsten. Efterfølgende fik han et brev, hvoraf det fremgik, at 28 af de 100 havde besluttet at gå over på 3F-overenskomsten, dvs. landsoverenskomsten plus en lokalaftale med indskrivning af FOA-arbejdstidsregler mv. Senere kom der drypvis besked om flere, der havde valgt 3F-overenskomsten, således at der var ca. 50 chauffører tilbage på FOA-overenskomsten, og der blev færre og færre, efter at Arriva besluttede at sætte de tilbageværende chauffører, der kørte efter FOA-overenskomsten, på rammeturnus. Han gav medlemmerne det råd, at de, indtil denne sag er afgjort, gik over på 3F-overenskomsten. Ca. 45 chauffører på Ryvang-anlægget er fortsat medlemmer af FOA; tallet er dog svagt nedadgående. For tiden kører kun to af chaufførerne efter FOA-overenskomsten. Nye chauffører ansættes på 3F-overenskomsten, og reelt er andet ikke muligt for dem.

Det er hans opfattelse, at FOA-overenskomsten som udgangspunkt er bedre end 3F-overenskomsten, navnlig for så vidt angår arbejdstiden, fleksibiliteten og fuld løn under sygdom. Han får løbende henvendelser fra FOA-medlemmer, som ønsker at komme tilbage på FOA-overenskomsten, bl.a. fra Leif Nørregaard, som oprindeligt svarede, at han ville blive på FOA-overenskomsten, men senere valgte at skifte til 3F-overenskomsten.

Henning Nellemann, der er personalechef i Arriva Danmark, har forklaret bl.a., at han har deltaget i hele forløbet vedrørende overenskomstdækningen. Da Arriva overtog Veolia i 2007, blev ca. 150

chauffører flyttet fra Vasbygade-anlægget, hvor de var omfattet af 3F-overenskomsten, til Ryvang-anlægget. Han tilbød dem at skifte til FOA-overenskomsten, som da blev anvendt på Ryvang-anlægget. 3F protesterede, og det endte med, at Arriva ikke kunne sige sig fri for 3F-overenskomstforholdet. Efter det forgæves forsøg på at opsiges FOA-overenskomsten uden frigørelseskonflikt førte han løbende drøftelser med tillidsrepræsentanterne på Ryvang-anlægget om håndteringen af driften. Tillidsrepræsentanterne, der var FOA-medlemmer, og som kørte efter FOA-overenskomsten, ønskede en løsning, hvor der ikke skulle ske en opdeling med ”kridtstreg” mellem de buslinjer, hvor 3F’erne kunne køre, og de linjer, som FOA-chaufførerne kunne køre. De forhandlede sig frem til ”Ryvang-aftalen”, hvorefter chaufførerne stort set kunne fortsætte den hidtidige turnus. Chaufførerne fik via tillidsrepræsentanterne valget mellem at blive på FOA-overenskomsten eller at gå over på Ryvang-aftalen, som består af Tillægsoverenskomsten til 3F’s landsoverenskomst med lokale tilpasninger vedrørende bl.a. arbejdstid. Ca. 95 % af chaufførerne valgte Ryvang-aftalen, mens kun ca. 30 chauffører valgte FOA-overenskomsten. Han har ikke agiteret for den ene frem for den anden overenskomst, men har sagt, at Arriva af driftsmæssige grunde ville foretrække kun at arbejde med én overenskomst. De resterende chauffører på FOA-overenskomsten var for få til at dække en linje eller et kompleks af linjer. Kun ved at sætte dem på rammeturnus kan de passes ind i driften. Efter hans opfattelse er det ikke entydigt dårligere at køre i rammeturnus, idet en del foretrækker den variation i arbejdsdagene, som dette medfører. Der er nu kun to chauffører, der kører efter FOA-overenskomsten. Han har ikke hørt fra nogen, at der skulle være chauffører, der ønsker at komme tilbage på FOA-overenskomsten. Ved ansættelse af nye chauffører tilbydes de ansættelse på 3F-overenskomsten. Hvis en nyansat ønsker at blive omfattet af FOA-overenskomsten, vil han få at vide, at han så vil komme på rammeturnus. Han kan ikke sige, at den ene overenskomst alt i alt er dyrere eller bedre end den anden. Lønnen er højere på 3F-overenskomsten, og arbejdstidsreglerne er forskellige. Han har ikke kendskab til, at et så højt tal som 100 chauffører oprindeligt foretrak FOA-overenskomsten. Det tal, han husker, er ca. 40. Han vil tro, at tillidsrepræsentanternes anbefaling og ønsket om solidaritet nok er årsagerne til, at der er så få tilbage på FOA-overenskomsten.

Hans Erik Rasmussen, der er tillidsrepræsentant for 3F på Ryvang-anlægget, har forklaret bl.a., at han siden 1982 har været ansat på dette anlæg. I 1989 blev han, der da var medlem af FOA og omfattet af FOA-overenskomsten, valgt som tillidsrepræsentant. Ved privatiseringen af busdriften skete der det, at flere og flere ruter gik fra det offentlige til private selskaber, som kørte på 3F-over-

enskomst. Fra 1999 var kun Ryvang-anlægget tilbage på FOA-overenskomsten. Efter Arrivas overtagelse af Veolia blev en større gruppe chauffører overflyttet fra anlægget i Vasbygade til Ryvang-anlægget og nogle fra Ballerup til Ryvang. Disse chauffører ønskede at fortsætte på 3F-overenskomsten, som hidtil havde været gældende for dem. Arriva og den faglige klub på Ryvang-anlægget ønskede derimod, at FOA-overenskomsten fortsat skulle gælde på anlægget. Efter forliget mellem Arriva og 3F og mens arbejdsretssagen vedrørende gyldigheden af Arrivas opsigelse af FOA-overenskomsten verserede, arbejdede tillidsrepræsentanterne på at sikre den bedst mulige aftale med bl.a. fastholdelse af FOA-arbejdstiderne. Der blev i den forbindelse afholdt en konference, hvori den lokale TF-afdeling (under FOA) deltog. Hverken forbundet FOA eller 3F deltog. En efterfølgende generalforsamling i den lokale TF-afdeling besluttede at sende spørgsmålet om indgåelse af Ryvang-aftalen og om sammenlægning af afdelingen med Chaufførernes Fagforening under 3F til urafstemning blandt chaufførerne. Ved urafstemningen, hvori 71 % af chaufførerne deltog, var der stort flertal (85 %) for at sammenlægge TF-afdelingen med Chaufførernes Fagforening og for indgåelse af Ryvang-aftalen. Forud for chaufførernes valg af, hvilken overenskomst hver enkelt ønskede at være omfattet af, skrev han en pjece, der efter at være godkendt af klubbestyrelsen blev sendt til chaufførerne sammen med et spørgeskema. Af svarene fremgik, at 561 chauffører ønskede Ryvang-aftalen, mens 36, herunder tre tjenestemænd, ønskede FOA-overenskomsten. Han opfattede det sådan, at han varetog chaufførernes interesser og ikke 3F's interesser. Arriva har ikke presset chaufførerne til at træffe valget. Med så få chauffører på FOA-overenskomsten er det driftsmæssigt vanskeligt at forbeholde en bestemt linje for dem. Rammeturnus er derfor reelt den eneste mulighed, hvis FOA-overenskomsten skal overholdes. Der er i øvrigt også mange chauffører på 3F-overenskomsten, som kører på rammeturnus. Mange chauffører har valgt at forblive medlemmer af FOA, selv om de har valgt at køre efter Ryvang-aftalen. Han har ikke hørt, at andre end Leif Nørregaard, som oprindeligt sagde ja til Ryvang-aftalen og til at skifte til Chaufførernes Fagforening, har ønsket at vælge sig tilbage til FOA-overenskomsten. Hvis der ikke var konkurrence mellem busselskaberne, ville han nok selv foretrække FOA-overenskomsten.

5. Parternes hovedsynspunkter

Klager har anført, at der som fastslået i kendelsen af 9. december 2010 foreligger en parallelloverenskomstsituation, hvilket også er ubestridt under denne sag. Både FOA-overenskomsten og 3F-overenskomsten dækker fuldt ud det chaufførarbejde, som udføres fra Arrivas Ryvang-anlæg. Det

indebærer, at chaufførerne har ret til at vælge, hvilken af overenskomsterne de foretrækker. Som nærmere beskrevet i kendelsen af 9. december 2010 havde chaufførerne efter Arbejdsrettens dom af 31. marts 2010 adgang til hver især at vælge den overenskomst, de foretrak.

Det gøres gældende, at chaufførerne ikke er afskåret fra senere at ændre deres valg af overenskomst. Det fremgår ikke af den nævnte kendelse, at valgretten kun skulle kunne udnyttes én gang. Der er endvidere ikke indgået nogen aftale – eller har været en indbyrdes forståelse – mellem overenskomstparterne herom. Heller ikke i øvrigt er der nogen støtte for, at der i en paralleloverenskomstsituation som den foreliggende ikke skulle bestå en mulighed for at vælge mellem overenskomsterne mere end én gang. Klager bemærker herved, at overenskomsterne ændres over tid, og der vil meget vel kunne opstå forskydninger med hensyn til, hvilken af overenskomsterne der er den mest gunstige for arbejdstagerne. Hvis den berørte medarbejder kun kunne vælge overenskomst én gang, ville dette være uforeneligt med det faste arbejdsretlige udgangspunkt om, at arbejdstagere i en paralleloverenskomstsituation har ret til at vælge den overenskomst, der er den mest fordelagtige for dem. At paralleloverenskomsterne kan give driftsmæssigt besvær for Arriva, er ikke en grund til at nægte chaufførerne valgret mere end én gang.

Dertil kommer, at spørgsmålet om chaufførernes valgret må ses i lyset af Arrivas ageren. Arriva har ikke lagt skjul på, at selskabet ønsker, at der kun skal være én overenskomst for chaufførerne på Ryvang-anlægget. Som anført i kendelsen af 9. december 2010 har Arriva valgt side til fordel for 3F-overenskomsten. Arriva har imidlertid ikke valgt den lovlige vej til at slippe af med FOA-overenskomsten, nemlig opsigelse kombineret med frigørelseskonflikt, men har i stedet valgt den ulovlige vej, nemlig reelt at tømme FOA-overenskomsten for indhold ved gennem tillidsrepræsentanterne at lægge pres på chaufførerne for at få dem til at vælge 3F-overenskomsten, ved at lade de tilbageværende chauffører på FOA-overenskomsten overgå til rammeturnus og ved, at nyansatte reelt ikke gives mulighed for at komme på FOA-overenskomsten. Arriva har endvidere tilladt chauffører at vælge om fra FOA-overenskomsten til 3F-overenskomsten, men har modsat sig omvalg fra 3F-overenskomsten til FOA-overenskomsten. Dette er efter klagers opfattelse udtryk for organisationsfjendtlig virksomhed og er baggrunden for klagers forbehold for at indbringe en sag herom for Arbejdsretten.

Særligt vedrørende påstand 2 har klager anført, at allerede fordi Leif Nørregaard, der er medlem af FOA, er berettiget til at vælge at overgå til FOA-overenskomsten, skal Arriva anerkende ham som tillidsrepræsentant for FOA-chaufførerne. Hertil kommer, at det ikke efter FOA-overenskomstens

tillidsmandsregler er et krav for at blive valgt som tillidsrepræsentant for FOA-chaufførerne, at den pågældende arbejder efter FOA-overenskomsten, men alene at vedkommende er medlem af FOA.

Indklagede har anført, at valgretten mellem to overenskomster i en paralleloverenskomstsituation ganske vist som udgangspunkt tilkommer medarbejderne, som kan vælge den for dem mest fordelagtige overenskomst. Men dette gælder ikke ubetinget, jf. herved Per Jacobsen, Kollektiv Arbejdsret, 5. udgave, side 530-532, og Jens Kristiansen, Den Kollektive Arbejdsret, 2. udgave, side 228-229. I det foreliggende tilfælde, hvor det som anført i kendelsen af 9. december 2010 ikke kan fastslås, at den ene overenskomst er mere fordelagtig end den anden, har Arriva oprindeligt valgt at lade 3F-chaufførerne køre efter 3F-overenskomsten og FOA-chaufførerne efter FOA-overenskomsten. Det er af driftsmæssige grunde imidlertid uhensigtsmæssigt at skulle arbejde med to forskellige overenskomster for det samme arbejde. Arriva undersøgte derfor i samarbejde med tillidsrepræsentanterne mulighederne for at finde frem til en løsning, herunder at indgå en særlig aftale for Ryvang-anlægget med udgangspunkt i 3F-overenskomsten og med tilpasning til FOA-overenskomstens arbejdstidsregler. Det var for Arriva ikke afgørende, hvilken overenskomst der skulle anvendes, men driftsmæssigt var det ønskeligt med kun én overenskomst. Efter arbejdsretsdommen af 31. marts 2010 blev der på tillidsrepræsentanternes foranledning afholdt en afstemning blandt chaufførerne. Det viste sig, at langt størsteparten af chaufførerne valgte at arbejde efter 3F-overenskomsten med tillæg af den lokalt indgåede forsøgsordning (Ryvang-aftalen). Da der herefter kun var ganske få chauffører, som ønskede at arbejde efter FOA-overenskomsten, kunne det ikke hænge sammen med de forskellige arbejdstidsregler at lave vagtplaner for chaufførerne efter begge overenskomster. Derfor besluttede Arriva at sætte chaufførerne på FOA-overenskomsten på rammeturnus.

Det bestrides, at virksomheden har forsøgt at tømme FOA-overenskomsten eller i øvrigt har udøvet organisationsfjendtlig adfærd. Det var i det hele chaufførerne, der tog initiativ til og gennemførte informationsmøder mv. for at kunne overgå til ansættelse på 3F-overenskomsten. Chaufførernes valg af overenskomst må være bindende for dem, og det savner hjemmel i praksis, at chauffører senere skulle have ret til at kræve sig overført til den anden overenskomst. Et sådant krav, hvorefter chaufførerne efter forgodtbefindende løbende kunne skifte fra den ene overenskomst til den anden, ville stille virksomheden i en helt urimelig og uacceptabel driftsmæssig situation. Det ændrer ikke herved, at virksomheden i nogle tilfælde har accepteret, at chauffører, som i første omgang havde valgt FOA-overenskomsten, har ønsket sig overført til 3F-overenskomsten.

For så vidt angår klagers påstand 2 har indklagede gjort gældende, at det er et almindeligt arbejdsretligt princip, at man kun kan vælges til og fungere som tillidsrepræsentant for medarbejdere på en overenskomst, som man selv arbejder under. Arriva var derfor berettiget til at afvise at anerkende Leif Nørregaard som tillidsrepræsentant for medarbejderne på FOA-overenskomsten, da han har valgt at arbejde efter 3F-overenskomsten. Det er ikke tilstrækkeligt, at han er medlem af FOA. Indklagede har herved henvist til Steen A. Rasmussen og Mogens Falk, Tillidsmanden og Sikkerhedsrepræsentanten, side 14, og Ole Hasselbalch, Tillidsmandsret og repræsentation, 3. udgave 2013, side 93 f.

6. Opmandens bemærkninger og afgørelse

Der har ikke blandt de partsvalgte medlemmer af voldgiftsretten kunnet opnås flertal for en afgørelse. Afgørelsen træffes derfor af opmanden, som udtaler:

Som fastslået ved den faglige voldgiftskendelse af 9. december 2010 – og ubestridt under denne sag – foreligger der en paralleloverenskomstsituation, idet både FOA-overenskomsten og 3F-overenskomsten dækker arbejdet for chaufførerne ansat på Arrivas Ryvang-anlæg. I en sådan situation er medarbejderne efter fast arbejdsretlig praksis berettiget til at vælge den mest fordelagtige overenskomst. Der er under denne sag imidlertid ikke spørgsmål om, hvorvidt den ene overenskomst er mere fordelagtig for chaufførerne end den anden. Sagen angår derimod, om chauffører, som én gang har valgt, hvilken overenskomst der skulle være gældende for deres ansættelsesforhold, har ret til løbende under ansættelsesforholdet at kræve at kunne vælge mellem overenskomsterne.

Paralleloverenskomstsituationen var en følge af dels forliget i arbejdsretssagen A2008.0411, hvorved Arriva anerkendte, at chaufførerne, der blev flyttet fra anlægget i Ballerup til Ryvang-anlægget, ville blive omfattet af 3F-overenskomsten, dels af Arbejdsrettens dom af 31. marts 2010 (A2009.0255), hvorved det blev fastslået, at Arriva ikke ved simpel opsigelse uden frigørelseskonflikt kunne frigøre sig fra overenskomsten med FOA. Chaufførernes faglige klub med tillidsrepræsentanterne i spidsen gennemførte i efteråret 2010 en afstemning blandt chaufførerne om bl.a., hvilken af overenskomsterne den enkelte chauffører ønskede at arbejde efter. Langt størsteparten valgte 3F-overenskomsten, og det må lægges til grund, at Arriva respekterede valgene, således at den enkelte chaufførs valg af overenskomst blev en del af den pågældendes ansættelsesaftale. Der er

efter bevisførelsen ikke grundlag for at fastslå, at Arriva skulle have lagt pres på chaufførerne for at få dem til at vælge 3F-overenskomsten.

Den omstændighed, at Arriva efter afstemningen accepterede chaufførernes valg af overenskomst og derved lod et betydeligt antal chauffører skifte fra en overenskomst til en anden, kan ikke i sig selv føre til, at chaufførerne har krav på senere på ny at skifte overenskomst. Et sådant krav kan heller ikke udledes af, at Arriva efterfølgende har imødekommet anmodninger fra chauffører, som oprindeligt havde valgt FOA-overenskomsten, om at skifte til 3F-overenskomsten. Der er endvidere ikke belæg i arbejdsretlig praksis eller teori for, at medarbejdere, som i en paralleloverenskomst-situation én gang har valgt, hvilken overenskomst de ønskede at være omfattet af, under det løbende ansættelsesforhold skulle have krav på at skifte overenskomst. En sådan retsstilling ville – også i et tilfælde som det foreliggende – kunne være særdeles uhensigtsmæssig for virksomhedens drift. Ret til omvalg af overenskomst må i hvert fald forudsætte, at der foreligger helt særlige omstændigheder, hvilket ikke ses at være tilfældet i den foreliggende sag.

Indklagedes påstand om frifindelse for klagers påstand 1 tages herefter til følge.

Det følger af det anførte, at Leif Nørregaard, som har valgt at køre efter 3F-overenskomsten, ikke kan kræve sig overført til FOA-overenskomsten. Spørgsmålet er derfor, om alene den omstændighed, at han er medlem af FOA, bevirker, at Arriva skal anerkende ham som tillidsrepræsentant for FOA-chaufførerne. Det er tillidsrepræsentantens opgave at varetage kollegernes interesser i forhold til arbejdsgiveren og at være kontaktperson til den faglige organisation. Endvidere skal tillidsrepræsentanten i tilfælde af, at der opstår fagretlig uenighed, indlede drøftelse med arbejdsgiveren eller dennes repræsentant, og han kan indbringe spørgsmålet for sin egen organisation, hvis der ikke opnås en tilfredsstillende løsning efter drøftelsen med arbejdsgiveren. Selv om det ikke af overenskomsten mellem Arriva og FOA udtrykkeligt fremgår, at tillidsrepræsentanten selv skal arbejde efter den overenskomst, der giver hjemmel for valg af tillidsrepræsentant, må dette dog antages at være en almindelig forudsætning for varetagelsen af de opgaver, som påhviler tillidsrepræsentanten. Arriva må derfor anses for at have været berettiget til at afvise valget af Leif Nørregaard som tillidsrepræsentant for FOA-chaufførerne.

Indklagedes påstand om frifindelse for klagers påstand 2 tages herefter ligeledes til følge.

Thi bestemmes:

Indklagede, DI Overenskomst I v/ DI for Arriva Danmark A/S, frifindes for de påstande, som klager, FOA – Fag og Arbejde, har nedlagt under denne sag.

Hver part bærer egne sagsomkostninger samt halvdelen af udgiften til opmanden.

København, den 5. august 2013



Poul Søgaard