

**Protokollat med tilkendegivelse af 25. april 2014  
i faglig voldgift**

Fagligt Fælles Forbund (3F)  
(advokat Evelyn Jørgensent)

mod

Dansk Erhverv Arbejdsgiver  
(advokat Allan Jensen)

*(om overenskomstdækning af togbuskørsel)*

Den 8. april 2014 afholdtes mundtlig forhandling i ovennævnte sag med gruppeformand Jan Villadsen, 3F, forhandlingssekretær Kim Poder, 3F, chefkonsulent Lars Overgaard, Dansk Erhverv og advokat Peter Vibe, Dansk Erhverv som partsudpegede voldgiftsmedlemmer og undertegnede næstformand i Arbejdsretten Niels Waage som formand og opmand.

Klager nedlagde følgende påstand:

Dansk Erhverv Arbejdsgiver skal anerkende, at togbuskørslen på strækningen Aalborg-Frederikshavn mv. grundet driftsforstyrrelser i togdriften af mere end 3 dages varighed skal aflønnes efter AKT-overenskomsten for rutebilkørsel.

Indklagede påstod frifindelse for klagerens påstand og nedlagde følgende selvstændige påstand:

3F, Transportgruppen skal anerkende, at togbuskørsel, som denne er beskrevet i lov om trafikkselskaber § 19, stk. 2, nr. 2, uanset varighed og uden forbehold er omfattet af overenskomst for turistbuschauffører mv. indgået mellem Dansk Erhverv Arbejdsgiver for TA og 3F Transportgruppen.

Klager påstod frifindelse for indklagedes selvstændige påstand.

Den i klagerens påstand nævnte overenskomst er Landsoverenskomst for Rutebilkørsel mellem DI Overenskomst I (AKT) og 3F Fagligt Fælles Forbund, Transportgruppen (herefter betegnet *AKT-overenskomsten*). Den i indklagedes påstand nævnte overenskomst er Landsoverenskomsten for turistchauffører mv. mellem Dansk Erhverv Arbejdsgiver for TA Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og 3F Transportgruppen (herefter betegnet *TA-overenskomsten*).

TA-overenskomstens § 1, stk. 1, har siden 2010 haft følgende ordlyd:

”Stk. 1. Gyldighedsområde

Overenskomsten gælder efter Lov om trafikkselskaber for al erhvervsmæssig buskørsel eksklusiv almindelig rutekørsel, jf. § 19, stk. 1, 1. punktum til og med ”områder..” samt Lov om trafikkselskaber § 19, stk. 2, punkt 1.

Derudover gælder overenskomsten for følgende typer kørsel:

- Speciel rutekørsel, jf. Lov om trafikkselskaber § 19, stk. 3.
- Den i Lov om trafikkselskaber § 5, stk. 3 beskrevne kørsel, uanset om denne udføres i koordination.
- Den i Lov om trafikkselskaber § 19, stk. 2, nr. 1 og 2 beskrevne kørsel.
- Almindelig rutekørsel over 24 timer.

- Al international buskørsel.
- EP-tilladelse med begrænset anvendelse (M1).”

Lov om trafikkselskaber § 19, stk. 1, og 2 har siden 2007 haft følgende ordlyd:

” § 19. Ved rutekørsel forstås regelmæssig befordring af personer med motorkøretøj i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst én gang om ugen, og hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder, jf. dog stk. 2. Der kan tillige tilbydes en ekstra ydelse, hvis kørslen er åben for alle uanset ønske om benyttelse af denne ekstra ydelse. Stk. 2. Er rutekørslen åben for alle, betegnes denne som »almindelig rutekørsel«. Uanset stk. 1 forstås ved almindelig rutekørsel endvidere

- 1) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over befordring til behandling, terapi og lign., jf. § 11, og
- 2) kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser”.

Sagen forelagdes og drøftedes.

Det fremgik af drøftelserne, at der var usikkerhed om den nærmere forståelse af første sætning i indledningen til TA-overenskomstens § 1, stk. 1.

Efter forhandling erklærede parternes procedører imidlertid, at de nu var enige om, at sætningen skal forstås således, at overenskomsten gælder for al erhvervsmæssig buskørsel, *bortset fra* almindelig rutekørsel, jf. lov om trafikkselskaber § 19, stk. 1, 1. punktum til og med ”områder.” og *bortset fra* lovens § 19, stk. 2, 1. pkt. (*”Er rutekørslen åben for alle, betegnes denne som ”almindelig rutekørsel”*”).

Der blev herefter afgivet forklaringer af forhandlingssekretær Allan Andersen, 3F, afdelingsformand Peter Bæk, 3F, faglig sekretær Torben Jensen, 3F, busvognmand Peter Papuga, busvognmand Kenny Thygesen og busvognmand Jørn Petersen.

Sagen procederedes.

Efter de partsudpegede voldgiftsmedlemmers votering tilkendegav opmanden, at der ved en opmandskendelse ville blive **givet indklagede medhold i frifindespåstanden og den selvstændige påstand.**

Opmanden gav følgende begrundelse for dette resultat:

”Som sagen er forelagt, drejer den sig om, hvorvidt togbuskørsel, der strækker sig ud over 3 dage og udføres af virksomheder, der er omfattet TA-overenskomsten, skal (eller efter arbejdsgiverens valg kan) aflønnes efter TA-overenskomsten, eller om aflønningen skal ske efter AKT-overenskomsten.

Opmanden lægger til grund, at den togbuskørsel, som sagen vedrører, er omfattet af ordene ”kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser” i lov om trafikkselskaber § 19, stk. 2, nr. 2.

Som ovenfor anført indeholder TA-overenskomstens § 1, stk. 1, bl. a. følgende:

”Derudover gælder overenskomsten for følgende typer kørsel:

...

- Den i Lov om trafikkselskaber § 19, stk. 2, nr. 1 og 2 beskrevne kørsel.”

Hvis bestemmelsen fortolkes efter ordlyden, er togbuskørsel herefter utvivlsomt omfattet af TA-overenskomsten, og da overenskomsten ikke ses at indeholde noget forbehold om andet, vil dette indebære, at togbuskørsel anses som omfattet af TA-overenskomsten, uanset hvor lang tid togbuskørslen varer, og at togbuskørsel skal (eller kan) aflønnes efter TA-overenskomsten.

Følges ordlydsfortolkningen, indebærer bestemmelsen endvidere en udvidelse af overenskomstens gyldighedsområde i forhold til, hvad der var gældende før 2010-2012 overenskomsten, idet T-overenskomsten ikke tidligere havde omfattet togbuskørsel.

Dette fremgår af følgende:

2007-2010 udgaven af TA-overenskomstens § 1, stk. 1 var sålydende:

”Stk. 1. Gyldighedsområde

Overenskomsten gælder efter busloven for

- al erhvervsmæssig buskørsel excl. alm. rutekørsel, dog ikke Buslovens § 2, stk. 2, nr. 1 og
- almindelig rutekørsel over 24 timer (døgnbetaling). Derudover gælder overenskomsten for al international buskørsel.”

Buslovens § 2, stk. 1 og 2, der blev ophævet i 2005 med virkning fra 1. januar 2007, var sålydende (jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 19. februar 2003 om buskørsel):

§ 2. Ved rutekørsel forstås regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst én gang om ugen, og hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder, jf. dog stk. 2. Der kan tillige tilbydes en ekstra ydelse, såfremt kørslen er åben for alle uanset ønske om benyttelse af denne ekstra ydelse.

Stk. 2. Står adgangen til at deltage i den i stk. 1 omhandlede kørsel åben for alle, betegnes denne som »almindelig rutekørsel«. Uanset stk. 1 forstås ved almindelig rutekørsel endvidere:

- 1) Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over befordring til behandling, terapi og lignende, jf. § 1, stk. 3, i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og § 1, stk. 2, i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.
- 2) Kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser.

Som det er tilfældet med den gældende lov om trafikkselskaber, var såvel individuel handicapkørsel (buslovens § 2, stk. 2, nr. 1) som togbuskørsel (buslovens § 2, stk. 2, nr. 2) således omfattet af udtrykket ”almindelig rutekørsel”, og dermed som udgangspunkt ikke omfattet af TA-overenskomsten. I 2007-2010-udgaven af TA-overenskomsten var handicapkørsel (buslovens § 2, stk. 2, nr. 1) imidlertid – til trods for, at busloven betegnede denne kørsel som ”almindelig rutekørsel” – udtrykkeligt omfattet af TA-overenskomsten, mens dette ikke gjaldt for togbuskørsel (buslovens § 2, stk. 2, nr. 2).

Klager har gjort gældende, at den gældende TA-overenskomst med hensyn til gyldighedsområde skal fortolkes i overensstemmelse med 2007-2010-udgaven, idet det anføres, at den ændring, der i 2010 skete af § 1 i TA-overenskomsten alene var af redaktionel art, fordi den alene tilsigtede at

bringe overenskomsten á jour med ændringer i den lovgivning, der henvises til i TA-overenskomsten.

Imidlertid ses der alene at kunne give klager medhold i påstanden, hvis TA-overenskomstens bestemmelse om, at overenskomsten gælder den i lov om trafikskaber § 19, stk. 2, nr. 1 og 2 beskrevne kørsel, kan fortolkes således, at den trods ordlyden ikke gælder den i § 19, stk. 2, nr. 2 beskrevne kørsel.

Det er fast antaget i dansk kollektiv arbejdsret, at en sådan fortolkning mod overenskomstens klare og helt utvetydige ordlyd kun kan komme på tale, hvis det godtgøres, at fortolkningen er i overensstemmelse med parterne fælles hensigt med bestemmelsen, eller hvis det kan lægges til grund, at den part, der gør gældende, at overenskomsten skal fortolkes mod ordlyden, under forhandlingerne klart har givet udtryk for denne opfattelse.

Ingen af disse betingelser for at kunne fortolke overenskomsten mod ordlyden ses at være opfyldt i nærværende sag.

Ganske vist fremgår det af forhandlingssekretær Allan Andersens forklaring, som opmanden lægger til grund, at TA-overenskomstens gyldighedsområde ikke blev drøftet under de egentlige forhandlinger om overenskomstfornyelsen i 2010, men at det udvidede gyldighedsområde fremgik af et udkast til ny formulering af overenskomstens § 1, som arbejdsgiverparten præsenterede for 3F efter forhandlingerne. Der er imidlertid intet oplyst om, at der ikke var givet 3F tilstrækkelig tid til at overveje den foreslåede formulering, inden den nye overenskomst blev underskrevet, eller at der skulle være andre grunde til, at 3F ikke skulle være bundet af sin underskrift på overenskomsten. Tværtimod fremgår det af forhandlingssekretær Allan Andersens forklaring, at han selv videregav arbejdsgiverpartens forslag til ny formulering af overenskomsten til DI, med henblik på at formuleringen også kunne anvendes i den parallelle overenskomst mellem DI overenskomst 1 (TA) og 3F (Transportgruppen) for turistbuschauffører m.v. DI kunne imidlertid ikke acceptere, at DI-overenskomsten skulle omfatte EP-tilladelse (MI), hvorfor denne type kørsel ikke blev omfattet af DI-overenskomsten, mens § 1 i denne overenskomst i øvrigt kom til at svare nøje til § 1 i TA-overenskomsten med Dansk Erhverv. Der var således ikke udelukkende tale om en redaktionel ændring af DI-overenskomsten, og der findes ikke at være tilstrækkeligt grundlag for at fastslå, at noget andet skulle have været tilfældet, for så vidt angik TA-overenskomsten med Dansk Erhverv.

Opmanden tillægger det herudover betydelig vægt, at den omtvistede overenskomstbestemmelse blev videreført uden ændringer ved overenskomstfornyelsen i 2012.”

De partsudpegede medlemmer af voldgiftsretten afsluttede herefter sagen forligsmæssigt i overensstemmelse med opmandens tilkendegivelse og aftalte, at denne i skriftlig form parterne imellem skal tillægges virkning som en kendelse, jf. lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter § 28, stk. 4.

Roskilde, den 25. april 2014

Niels Waage