

PROTOKOLLAT

med tilkendegivelse af 27. februar 2018

i

faglig voldgiftssag (FV2016.0049):

Fagligt Fælles Forbund

(advokat Evelyn Jørgensen)

mod

DI Overenskomst I

for

Arriva Danmark A/S

(advokat Sussi Skovgaard-Holm)

Der er under denne sag tvist om, hvad der forstås ved ”bybuskørsel” og ”bybusser” i Landsoverenskomst for Rutebilkørsel § 1, stk. 3 a, som omhandler ”Pauseregler for bybusser indenfor landsoverenskomstens område”.

Da der ikke har kunnet opnås enighed mellem parterne, er sagen indbragt for denne voldgiftsret bestående af forhandlingssekretær Kim Pøder og forhandlingssekretær Jørn Hedengran, begge udpeget af klager, konsulent, underdirektør Christoffer Skov og chefkonsulent, advokat Sofie Bille-Steenberg, begge udpeget af indklagede, samt som opmand højesteretsdommer Lene Pagter Kristensen.

Sagen blev forhandlet den 27. februar 2018, hvor klager var repræsenteret ved advokat Evelyn Jørgensen og indklagede ved advokat Sussi Skovgaard-Holm.

Klager nedlagde følgende påstande:

Indklagede, DI, skal principalt anerkende, at Arrivas rutebilkørsel på linje 901, 902 og 480R for Movia i Slagelse er omfattet af ”Pauseregler for bybusser”, jf. Landsoverenskomsten § 1, stk. 3a.

Indklagede, DI, skal subsidiært anerkende, at den del af Arrivas rutebilkørsel på linje 901, 902 og 480R for Movia, som sker i Slagelse byzone, er omfattet af ”Pauseregler for bybusser”, jf. Landsoverenskomsten § 1, stk. 3a.

Indklagede nedlagde påstand om frifindelse og nedlagde derudover en selvstændige påstand, som endeligt er formuleret således:

Klager tilpligtes at anerkende, at pauser reglerne for bybuskørsel i § 1, stk. 3a, i Landsoverenskomst for Rutebilkørsel mellem DI Overenskomst I (AKT) og 3F Fagligt Fælles Forbund, Transportgruppen, alene finder anvendelse, såfremt kørslen ved udbuddet kan karakteriseres som bybuskørsel. Dog finder pauser reglerne for bybusser tillige anvendelse, hvis omlægninger af en rute har til formål at omgå overenskomstens regler om bybuspauser.

Der blev afgivet forklaring af tillidsrepræsentant A, tidligere rutebus-konsulent i 3F Transportgruppe B, branchedirektør C, planlægningschef D, planlægger E og seniorkonsulent F, hvorpå sagen blev procederet.

Der blev ikke opnået flertal for en afgørelse blandt de af parterne valgte medlemmer, og afgørelsen blev herefter overladt til opmanden, som fremkom med følgende

Tilkendegivelse:

Overenskomstgrundlaget

De særlige pauser regler for bybuskørsel kom ind i Landsoverenskomsten i 2000, hvor reglerens anvendelsesområde var afgrænset således, jf. 2000-2004 overenskomstens § 1, stk. 5:

”Stk. 5.

Pauseregler for bybusser i større byer indenfor Landsoverenskomstens område ved udbud (kontraktstart) fra sommeren 2002

Med virkning for nye udbud med kontraktstart i 2002 og senere gælder i stedet for § 1, stk. 3 nedenstående pauseregler for bybusser i følgende byer:

Slagelse, Næstved, Odense, Svendborg, Esbjerg, Fredericia, Horsens, Kolding, Vejle, Herning, Holstebro, Randers, Silkeborg, Århus, Viborg, Frederikshavn, Hjørring, og Aalborg.

Dette forhold omfatter ikke regionalkørsel og anden kørsel uden for bybuskørsel. For øvrig bybuskørsel gælder Landsoverenskomstens § 1, stk. 3.”

C, som i perioden 2000-2006 var sekretariatsansvarlig for AKT, har forklaret, at parterne ved afgrænsningen af pausereglernes anvendelsesområde tilstræbte at få en praktisk løsning, som var let håndterbar, og som var udgiftsneutral. Eftersom en given vagt må pauseplanlægges efter enten det ene eller det andet regelsæt, lagde man sig op af, om en rute var udbudt som bybusrute eller regionalbusrute, da det var let konstaterbart, ligesom det gjorde det muligt for arbejdsgiveren ved tilbudsgivningen på ruten at sikre sig, at finansieringen var i orden.

Bestemmelserne findes nu i overenskomstens § 1, stk. 3 a, som indledes således:

”Stk. 3 a. Pauseregler for bybusser indenfor Landsoverenskomstens område

I stedet for § 1, stk. 3 gælder nedenstående pauseregler for bybusser i følgende byer:

Slagelse, Næstved, Odense, Svendborg, Esbjerg, Fredericia, Horsens, Kolding, Vejle, Herning, Holstebro, Randers, Silkeborg, Århus, Viborg, Frederikshavn, Hjørring, og Aalborg.

Dette forhold omfatter ikke regionalkørsel og anden kørsel uden for bybuskørsel. For øvrig bybuskørsel gælder Landsoverenskomstens § 1, stk. 3.”

Sagens opkomst og parternes argumentation

Nærværende sag blev rejst af 3F i marts 2015 under påberåbelse af, at Trafikselskabet Movia havde omlagt tidligere landruter til kørsel i Slagelse by, hvilket ifølge 3F indebærer, at ruterne herefter skulle anses for bybuskørsel, da de indgik som en integreret del af bybusnettet i Slagelse. Klager har på baggrund af tillidsrepræsentantens beregning af køretiden i byområderne for de omhandlede ruter, herunder også i forhold til ture, hvor chaufføren kun kører en del af ruten, beregnet, at kørsel inden for bygrænsen udgør mellem 37 og 82 % af den samlede kørsel. Da buskørsel traditionelt har været opdelt som værende enten regional- eller bybuskørsel, gøres det principalt gældende, at al kørsel på linjerne 901, 902 og 480R er omfattet af § 1, stk. 3 a, i parternes overenskomst. Subsidiært gøres det gældende, at den del af kørslen, som sker i Slagelse byzone, er omfattet af § 1, stk. 3 a.

Indklagede har på sin side fastholdt, at alle tre ruter fortsat udgør regionalbuskørsel. Afgrænsningen af, om en rute er bybuskørsel, skal ifølge indklagede ske på baggrund af, om ruten af trafikselskabet er udbudt som en bybusrute, hvilket ingen af de tre ruter er. Skulle opmanden ikke være enig heri, gøres det gældende, at almindelige fortolkningsprincipper, herunder en ordlydsfortolkning, må føre til, at bybuskørsel er karakteriseret ved, at ruten kører inden for samme by og ikke mellem to eller flere byer, herunder at langt hovedparten af kørslen skal foregå inden for den relevante bys byzone. Klassificeringen af en rute skal endvidere ske på baggrund af den samlede rute, uanset om ruten alene gennemføres delvis på visse afgange. Der er derfor for alle tre ruter tale om regionalbusruter, da ruterne er karakteriseret ved, at der køres mellem to byer – Slagelse og Korsør samt Slagelse og Næstved – og at hovedparten af kørslen netop foregår uden for byzonen. Indklagede har specifikt vedrørende rute 480R bestridt, at der har været foretaget ændringer i denne rute i hvert fald siden 2011. Indklagede har endvidere bestridt, at der skulle være mulighed for at fortolke Landsoverenskomsten således, at samme rute kan være omfattet af såvel landsoverenskomstens § 1, stk. 3, som § 1, stk. 3 a.

Opmandens begrundelse og konklusion

Der er mellem parterne enighed om, at buskørsel traditionelt har været opdelt som værende enten regional- eller bybuskørsel. Det må efter bevisførelsen endvidere lægges til grund, at dette har været tilfældet, selv om regionalbusser også betjener stoppesteder inden for bygrænsen og dermed i et vist omfang medtager passagerer, som ikke skal befordres ud over bygrænsen. Dette støttes da også af, at § 1, stk. 3 a, efter sin ordlyd indeholder pauserregler for ”bybusser”, ligesom det ville blive administrativt meget vanskeligt at foretage vagtplanering, såfremt kørsel på samme busrute skulle være undergivet forskellig regler for pauseberegning. Det lægges derfor til grund, at de tre af sagen omfattede busruter må kvalificeres enten som bybuskørsel eller som regionalbuskørsel, hvorimod overenskomsten ikke åbner mulighed for at give klager medhold i den subsidiaire påstand.

C’s forklaring støtter, at parterne ved affattelsen af bestemmelsen primært havde for øje at opnå en regel, som var meget enkel at anvende. Det samme gør indholdet af § 1, stk. 3 a, idet reglen specifikt er afgrænset til alene at omfatte bybuskørsel i 18 nærmere opregnede byer. Den oprindelige affattelse af bestemmelsen støtter endvidere, at det har indgået som en forudsætning, at arbejdsgiveren skulle have mulighed for at få de arbejdsgiverbetalte pauser finansieret gennem sine udbudsbetinger over for trafikselskabet. Opmanden fandt på denne baggrund, at det afgørende for, om en busrute kan karakteriseres som bybuskørsel i overenskomstens § 1, stk. 3 a’s forstand, som udgangspunkt må være, om kørslen på den pågældende rute ved trafikselskabets udbud af ruten kan karakteriseres som bybuskørsel. Dette gælder endvidere uanset efterfølgende ændringer af ruten, forudsat at omlægningerne ikke har haft til formål at omgå overenskomstens regler om bybuspauser.

De tre busruter, som sagen angår, vedrører alle tre kørsel mellem to byer, og såvel bedømt tidsmæssigt som efter kilometerantal foregår langt hovedparten af kørslen uden for byzone. Ruterne havde

derfor, da de blev udbudt, karakter af regionbuskørsel, og der er ikke oplyst omstændigheder, som giver grundlag for at antage, at senere ruteomlægninger har haft til formål at omgå overenskomstens regler om bybuspauser.

Som følge af det anførte fandt opmanden herefter, at såvel indklagedes frifindelsespåstand som indklagedes selvstændige påstand (som endeligt tilpasset efter voteringen) vil skulle tages til følge.

Parterne var enige om at tage denne tilkendegivelse til efterretning med samme virkning som en kendelse i sagen. Der var endvidere enighed om, at hver af parterne bærer egne omkostninger ved sagens behandling og halvdelen af udgiften til opmanden.

Sagen sluttet.

København, den 23. marts 2018

Lene Pagter Kristensen