

Kendelse af 12. december 2019

i

FV.2019.0090

Dansk Jernbaneforbund
(advokat Maria Muñiz Auken)

mod

DI Overenskomst 1 (JA)

for

Metro Service A/S
(advokat Lars Bruhn)

Sagen drejer sig om, hvorvidt der ved arbejde på forskudt tid i weekender skal betales tillæg efter både Jernbaneoverenskomstens § 8, stk. 1, om tillæg for forskudt tid, og § 8, stk. 2, om tillæg for weekendarbejde, eller om der kun skal betales tillæg for weekendarbejde.

Voldgiftsretten er nedsat i medfør af Jernbaneoverenskomstens § 27, jf. ”Normen for regler for behandling af faglig strid”, jf. Hovedaftalens § 2, stk. 1. Som medlemmer af voldgiftsretten har fungeret jurist i Dansk Jernbaneforbund Else Mathisen og faglig sekretær i OAO Dan Richardsen, udpeget af klager, samt retssagschef og advokat Thomas Nielsen og chefkonsulent Marianne Korby Clausen, udpeget af indklagede. Som opmand udpeget af Arbejdsrettens formand har fungeret landsdommer Tine Vuust.

Sagen blev forhandlet den 20. november 2019 i Dansk Jernbaneforbunds lokaler på Søndermarksvej 16 i Valby.

Parternes påstande

Klager har endeligt nedlagt følgende påstande:

1. Indklagede skal anerkende, at Jernbaneoverenskomstens § 8, stk. 1, også er gældende lørdage, søn- og helligdage, jf. § 8, stk. 2.
2. Såfremt voldgiftsretten giver klager medhold i påstand 1, tilpligtes indklagede til de hos indklagede ansatte og tidligere ansatte medarbejdere omfattet af Jernbaneoverenskomsten fra den 13. november 2018 at efterbetale tilgodehavende tillæg, jf. Jernbaneoverenskomstens § 8, stk. 1, med tillæg af sædvanlig procesrente fra de enkelte ydelsers forfaldstid, til betaling sker.

Indklagede har påstået frifindelse for begge påstande, subsidiært afvisning af klagers påstand 2.

Sagens nærmere omstændigheder

Metro Service har, siden man påbegyndte driften i 2002, for arbejde på forskudt tid betalt enten tillæg for ”skiftehold hverdag.” eller tillæg for ”skiftehold weekend”, hvilket fremgår af lønsedler til de ansatte i selskabet. For arbejde på forskudt tid i weekender betales således alene weekendtillæg efter Jernbaneoverenskomstens § 8, stk. 2, og ikke tillige forskudtstillæg efter overenskomstens § 8, stk. 1.

Spørgsmålet om fortolkning af Jernbaneoverenskomstens § 8 blev forhandlet lokalt på et møde den 13. november 2018. Af referatet fra dette møde fremgår blandt andet:

”I forbindelse med en sag om beregning af tillæg under ferie til stewarder i Metro Service (MeSe) er **Dansk Jernbaneforbund** (DJ) blevet opmærksom på, at MeSe ikke udbetaler tillæg efter både § 8, stk. 1 og § 8, stk. 2 samtidigt. Det er DJ opfattelse, at Metro Service ikke håndterer og udbetaler korrekt i forhold til OK § 8.

Metro Service fortolker § 8 således, at der ikke samtidig skal udbetales efter § 8, stk. 1, på tidspunkter, hvor der udbetales efter § 8, stk. 2. Denne fortolkning har været lagt til grund for løberegning siden metroen gik i drift i 2002 – altså i mere end 16 år. Metro Service henviser desuden til Faglig voldgift af 28/8 2003, mellem Nærings- og Nydelsesmiddelarbejder Forbundet og DI. Kendelsen siger, at det kræver en klar hjemmel, hvis udbetaling af flere tillæg skal ske samtidig. Denne hjemmel fremgår ikke af DJ overenskomsten.”

Sagen blev herefter den 25. januar 2019 og 26. februar 2019 forhandlet mellem DI Overenskomst I og Dansk Jernbaneforbund, uden at enighed kunne opnås. Af referatet af mødet den 26. februar 2019 fremgår blandt andet:

”Arbejdsgiversiden fastholdt, at retspraksis klart peger på, at der skal være en klar lov-hjemmel for at udbetale mere end et genetillæg, samt at det fra virksomhedens side har været praktiseret sådan i mere end 14 år, uden der er gjort indsigelser.

Det er forbundets opfattelse, at weekend- og nat tillæg er forskellige gener, der skal honoreres hver for sig. Dette var bestemmelsens formål allerede fra overenskomstens tilblivelse. Forbundet blev først opmærksomme på problemet, ved en sag om manglende tillæg ved afholdelse af ferie. Det er forbundets påstand, at andre virksomheder betaler begge tillæg.”

Sagen blev herefter indbragt for faglig voldgift.

Overenskomstgrundlaget

Den omtvistede bestemmelse i § 8 er i Jernbaneoverenskomsten for 2017-2020 sålydende:

”§ 8. Tillæg

Stk. 1 – Forskudt tid

Virksomhederne kan placere arbejdstiden uden for den daglige normale arbejdstid mellem kl. 06.00 til kl. 17.00. Arbejdstiden herfor honoreres pr. 1. marts 2017 med kr. 28,93 pr. arbejdstime, pr. 1. marts 2018 med kr. 29,39 pr. arbejdstime og pr. 1. marts 2019 med kr. 29,86.

Tiden opgøres i reelt anvendte antal min. og oprundet til 1/2 time pr. dag. Forskudt tid skal være varslet senest kl. 12.00 dagen forinden. Ved manglende varsel betales et engangsvederlag pr. 1. marts 2017 på kr. 36,15, pr. 1. marts 2018 på kr. 36,73 og pr. 1. marts 2019 med kr. 37,32.

Stk. 2 – Lørdage, søn- og helligdage

Ved arbejde på lørdage og søn- og helligdage ydes der et tillæg på 25 % af grundlønstil-lønnen for hver time, der arbejdes på disse dage, og oprundes til 1/2 time pr. dag.

Tillægget ydes fra lørdage efter kl. 14.00 og til mandage kl. 04.00 og på hverdage efter helligdage uden for søndage samt på Grundlovsdag efter kl. 12.00.

Højhelligdage, dvs. Jul, Påske, Pinse, Kristi Himmelfartsdag og Store Bededag samt den 24. og 31. december, afregnes med et tillæg svarende til 50 % af grundlønstimesatsen.”

Bestemmelsen har bortset fra størrelsen af tillæg ikke været genstand for forhandling siden den første jernbaneoverenskomst blev indgået mellem Privatbanernes Arbejdsgiverforening og Dansk Jernbaneforbund den 17. oktober 2000 med virkning for 2000-2004. Der er dog den forskel i forhold til i dag, at bestemmelserne om tillæg for forskudt tid og weekendarbejde i den første overenskomst var fastsat i overenskomstens § 6, stk. 1, mens bestemmelsen om højhelligdagstillæg fremgik af § 6, stk. 2.

Metro Service A/S blev ved protokollat af 9. april 2002 omfattet af Jernbaneoverenskomsten efter tilpasningsforhandlinger mellem Dansk Jernbaneforbund og AHTS/Jernbanernes Arbejdsgiverforening for stewarders ansat i Metro Service A/S. Der blev ikke i den forbindelse indgået nogen sær aftale vedrørende tillæg efter overenskomstens § 8 (dagældende overenskomst § 6). Det er oplyst, at de øvrige virksomheder omfattet af denne overenskomst – dvs. Arriva Tog A/S, DB Cargo Scandinavia A/S, CFL Cargo Danmark aps., Hector Reil Ab og DSB SOV - betaler tillæg efter såvel stk. 1 som stk. 2 ved arbejde på forskudt tid i weekender.

Dansk Jernbaneforbund har igennem tiden organiseret jernbanepersonale i og omkring tog og skinner. Tidligere var dette personale, der typisk var ansat på tjenestemandsvilkår, ansat enten i DSB eller ved privatbanerne, nu lokaltogene, hvis ansættelsesvilkår baserede sig på aftaler mellem KTO og Amtsrådsforeningen. For de ansatte tjenestemænd i DSB var der mellem Finansministeriet og tjenestemændenes centralorganisationer indgået en aftale om natpenge mv., som i henhold til cirkulære om natpenge mv., nr. 32 af 26. februar 1998, indeholdt ret til betaling af et tillæg til lønnen på 17,03 kr. pr. time (grundbeløb niveau 1.10.1997) for tjeneste i tiden kl. 17-06, og ”en særlig godtgørelse” på 21,22 kr. pr. time for tjeneste på lørdage efter kl. 14 til mandage kl. 04. Parterne er enige om, at der efter disse regler blev ydet tillæg for både forskudt tid og weekendarbejde, hvis en tjenestemand arbejdede på forskudt tid i weekenden, hvilket tillige fremgår af PAV, pkt. 19.3.1.8 om forskudt arbejdstid, hvori det hedder blandt andet:

”Hvis arbejdstiden forskydes – uden at der er tale om overarbejde – skal der på mange områder ydes en særlig godtgørelse for den del af arbejdstiden, der ligger uden for normal arbejdstid. Det drejer sig typisk om arbejde på hverdage i tidsrummet fra kl. 17 eller 18 til

k. 06. Endvidere ydes der normalt en særlig godtgørelse for arbejde på lørdage samt søn- og helligdage.”

I forbindelse med overdragelse af lokalbanerne fra staten til amterne blev der den 10. maj 2000 indgået en organisationsaftale mellem Dansk Jernbaneforbund og Privatbanernes Fællesrepræsentation ”for ansatte beskæftiget i tog-, stations- og banetjenesten”, gældende fra 1. april 2000, hvori der vedrørende arbejdstid og de i sagen omhandlede tillæg er henvist til natpengecirkulæret. Det samme gælder Dansk Jernbaneforbunds organisationsaftale med DSB Passagertog ”for ansatte beskæftiget ved togtjeneste med videre”, gældende fra 1. april 1999 og underskrevet den 4. januar 2001.

Det er oplyst, at der i 1997, fra hvilket tidspunkt jernbaneoperatører og infrastrukturejere i henhold til en EU-forordning skulle være separate virksomheder, blev åbnet op for private virksomheder som operatører på jernbanenettet. Den første private operatør var Privatbanen Sønderjylland, der var godsoperatør i Sønderjylland, og som med Dansk Jernbaneforbund indgik den første private overenskomst omfattende jernbanepersonale. Virksomhedsoverenskomsten er ikke fremlagt for voldgiftsretten.

Parterne er uenige om, hvorvidt denne overenskomst, der efter det oplyste regulerede ansættelsesvilkårene for 4-5 lokoførere, alene var inspireret af de offentlige overenskomster, eller om reglerne i den dagældende rutebiloverenskomst også indgik i aftalegrundlaget. Den daværende forhandler for HTS, A, har i en mail af 11. november 2019 bekræftet Dansk Industris oplysning om, at begge overenskomster inspirerede til indgåelse af den endelige overenskomst med Privatbanen Sønderjylland.

Af tillægsoverenskomst til Landsoverenskomst for Rutebilkørsel mellem Rutebilejernes Arbejdsgiverforening og Specialarbejderforbundet i Danmark vedr. København, Frederiksborg og Roskilde amter samt Københavns og Frederiksberg kommune fra marts 1998 fremgår af § 2 om tillægsbetalinger følgende:

- 1) Forskudt arbejdstid m.v.
Godtgørelse for tjeneste mellem kl. 17 og 06 og weekendgodtgørelse ydes efter følgende regler:

- a) For tjeneste på hverdage i tiden mellem kl. 17 og 06 eller på søn- og helligdage ydes en tillægsgodtgørelse svarende til forskudttidstillæg alle dage 17-06 kr. 16,87 pr. time.
- b) For tjeneste på lørdage efter kl. 14, søn- og helligdage, mandage kl. 0-04, 1. maj kl. 0-24 samt grundlovsdag efter kl. 12, oppebæres en særlig godtgørelse, svarende til weekend-tillæg kr. 21.10 pr. time.”

Parterne er uenige om, hvorvidt der efter Rutebiloverenskomsten var og er ret til betaling af begge tillæg ved arbejde på forskudt tid i weekenden.

I ”Overenskomst for Letbaneførere 2017-2020” mellem DI Overenskomst I og Dansk Jernbaneforbund, gældende for den århusianske letbane, er der fastsat regler for tillæg for arbejde på forskudt tid i § 6, stk. 1, og for weekendarbejde i § 6, stk. 2, som i det væsentlige svarer til Jernbaneoverenskomstens § 8. Ansatte ved letbanen omfattet af overenskomsten får ved arbejde på forskudt tid i weekenden udbetalt tillæg efter både § 6, stk. 1 og 2.

Forklaringer

B har forklaret blandt andet, at hun i 1990’erne blev lokal formand for S-togsrevisorerne, i 1999 afdelingsformand for togpersonalet og herefter kom til Dansk Jernbaneforbund, hvor hun i 2008 blev valgt som hovedkasserer og har haft ansvaret for forhandlinger af Jernbaneoverenskomsten og aftaler på Metro Service A/S’ område.

Hun var ikke involveret i forhandlingen af overenskomsten med Privatbanerne Sønderjylland, som var den første overenskomst, der blev indgået efter privatiseringen af jernbanerne. Denne overenskomst omfattede alene 4-5 lokoførere. Hun deltog derimod i forhandlingerne vedrørende den første jernbaneoverenskomst i 2000, som gjaldt frem til 2004. Rutebiloverenskomsten var aldrig en del af disse forhandlinger, og hun kan heller ikke forestille sig, at den indgik i forhandlingerne om overenskomst med Privatbanerne Sønderjylland, som for Dansk Jernbaneforbund blev ført af daværende forbundsformand Ulrik Salmonsens. Han ville aldrig have accepteret vilkår fra rutebiloverenskomsten, som alene omhandler ufaglærte chauffører og derfor slet ikke er af relevans for faglærte lokoførere. Det er meget muligt, at A forveksler denne forhandling med forhandlingen i 1995 om DSB Busser. I forhandlingerne om Jernbaneoverenskomsten tog man derimod udgangspunkt i de statslige overenskomster, som var dem, man kendte, og parterne var enige om, at man fulgte de gældende ansættelsesvilkår for offentligt ansatte. Man drøftede slet ikke § 8, idet den blot blev overført fra

den statslige aftale, hvor medarbejderne fik både forskudttids-tillæg og weekendtillæg for arbejde på forskudttid i weekenden. Der blev aldrig stillet spørgsmålstegn herved. Det er alene Metro Service A/S, som ikke følger den gængse opfattelse af overenskomsten på dette punkt. Det er korrekt, at bestemmelsen ikke er en fuldstændig afskrift fra den offentlige overenskomst, men indholdet i relation til denne sag er ens.

Dansk Jernbaneforbund holder kvartalsmøder med Metro og har lavet aftaler med metroen om blandt andet normtiden efter § 8, men man har aldrig drøftet spørgsmålet om tillæg efter § 8.

C har forklaret blandt andet, at han tidligere har været ansat i DSB som S-togsrevisor og været tillidsrepræsentant for dem. Han blev i 2001 valgt til Dansk Jernbaneforbunds bestyrelse og var ansat i Statsansattes Kartel fra 2005-2009, inden han i 2009 vendte tilbage til Dansk Jernbaneforbund.

Alle virksomheder omfattet af Jernbaneoverenskomsten er medlem af DIO 1, og alle – bortset fra Metro Service A/S - betaler både forskudttidstillæg og weekendtillæg for arbejde på forskudt tid i weekender. DB Cargo (tidligere DSB Gods) og Arriva beskæftiger indlånte tjenestemænd i varierende omfang, men det gælder ikke for de andre virksomheder. Letbanerne har ingen indlånte tjenestemænd. Der betales samme forskudttidstillæg til de ansatte, uanset om helligdagen falder på en søndag eller på en helligdag, jf. overenskomstens § 8 og § 13. Der betales ikke både weekendtillæg og højhelligdagstillæg for det samme arbejde. I de overenskomster, hvor der ikke betales for forskudttid på en helligdag, er taksten for weekendarbejde markant højere end i jernbaneoverenskomsten. Ved tilpasningsforhandlingerne med Metro Service A/S, der førte til protokollatet af 18. oktober 2002, blev der ikke særskilt forhandlet om § 8. Han har af faglig sekretær i 3F, Holbæk, fået oplyst, at der efter Rutebiloverenskomsten også betales natpenge for arbejde på forskudt tid i weekenden.

På lønsedlerne kalder Metro tillæggene for hverdags- og weekendtillæg. Det har været svært for tillidsrepræsentanterne at gennemskue, hvad der blev betalt for, og dette tema har på intet tidspunkt været selvstændigt drøftet med Metro før denne sags opståen.

D har forklaret blandt andet, at hun siden 2008 har været ansat som HR-direktør i Metro Service A/S. Hun er tillige medlem af bestyrelsen i Jernbanernes Arbejdsgiverforening, som hun de seneste

år har været formand for. Hun har tidligere arbejdet i DSB i 17 år, herunder i 10 år som koncernpersonaledirektør.

Hun har ikke deltaget i forhandlinger om Jernbaneoverenskomsten, men hun ved, at metroen i alle forhandlinger har pointeret, at der er tale om overenskomster indgået med private virksomheder. Af samme grund anvender hun heller ikke PAV til at afgøre vilkårene for de ansatte i Metro Service A/S. Metro Service A/S meldte sig i 2000 ind i HTS og startede driften i 2002. Hun har af et notat vedrørende en telefonsamtale med E i HTS se, at Metro Service A/S i forbindelse med tilpasningsforhandlingerne fik oplyst, at der ikke var pligt til at betale begge tillæg ved arbejde på forskudttid i weekenden. Ved forhandling af overenskomsten for Letbanen tog man afsæt i både Jernbaneoverenskomsten og Rutebiloverenskomsten, hvilket er baggrunden for, at der i letbaneoverenskomsten f.eks. ikke ydes betaling for forsikring ved "loss og license". Hun ved ikke, hvorfor Letbanen har fortolket bestemmelsen i § 6, der svarer til Jernbaneoverenskomstens § 8 således, at der er krav om betaling af både forskudttidstillæg og weekendtillæg ved arbejde på forskudttid i weekenden. Det ville Metro Service A/S aldrig have gjort, hvis man havde vundet udbuddet på udvidelsen af letbanen, L3.

Metro Service A/S tilkendegiver klart på lønsedlerne, at der betales enten forskudttidstillæg (kode 1370) eller weekendtillæg (kode 1381). Man har altid kaldt tillæggene enten skifteholdstillæg eller søn- og helligdags-tillæg. C har i forbindelse med forhandling af en lokalaf tale om normtid i 2009 og 2010 gennemgået fire lønsedler på navngivne medarbejdere, hvor dette er fremgået, og har også i forbindelse med fejludbetaling af løn på helligdage i 2012 gennemgået lønsedler for metroens medarbejdere. Der har også – som det fremgår af bilag 10 – været forhandlinger i forbindelse med en fejludbetaling af tillæg efter overenskomstens § 13 for den 24. og 31. december 2013, der faldt på en tirsdag. Også tillidsrepræsentanten for jernbaneforbundets medlemmer har løbende haft adgang til lønsedler vedrørende de ansatte, og der er ingen grund til at tro, at de ikke har kunnet gennemskue, efter hvilke regler Metro Service A/S udbetaler løn.

Metro Service A/S har igennem tiden også haft et godt samarbejde med Dansk Jernbaneforbund med afholdelse af kvartalsmøder til drøftelse af eventuelle uoverensstemmelser og fælles kommunikation om møderne, og dette er da også den første voldgiftssag mellem parterne, siden metroen begyndte sin drift i 2001.

Det er hendes opfattelse, at det aldrig har været meningen med bestemmelsen i § 8, at der skulle betales forskudttidstillæg for arbejde på forskudttid i weekender. Hvis klager får ret i sit synspunkt herom, vil det betyde en merudgift for Metro Service A/S på en halv million kroner årligt før udvidelsen af metroen og cirka 1,3 mio. kr. efter, at metrocity-ringen er sat i drift.

Procedure

Klager har anført, at der ikke gælder et generelt krav om, at betaling af tillæg for både forskudt tid og weekendarbejde kræver udtrykkelig hjemmel i overenskomstens ordlyd. Tillæggene kompenseres for to forskellige typer ulemper, hvorfor det er naturligt, at begge tillæg betales, når der arbejdes på forskudt tid i weekenden. Efter forklaringen fra B var man under forhandlingerne af den første jernbaneoverenskomst kraftigt inspireret af reglerne inden for det offentlige område, hvor der ydedes såvel forskudttidstillæg som weekendtillæg for det samme arbejde, og alle parter gik ud fra, at der skulle gælde det samme i Jernbaneoverenskomsten. Bestemmelsen har da også af alle virksomheder, bortset fra Metro Service A/S, været praktiseret i overensstemmelse med klagers synspunkt under denne sag, og det beror ikke – som hævdedet af indklagede – alene på, at der var indlånede tjene-mænd, hvilket understreges af, at der også efter den nye overenskomst for Letbanen betales begge tillæg samtidig på grundlag af en bestemmelse, der i det væsentlige svarer til Jernbaneoverenskomstens § 8. At der inden for andre overenskomstområder er udtrykkelige bestemmelser om samtidig udbetaling, udelukker ikke, at klagers forståelse er den rigtige. Forklaringen fra D ændrer heller ikke herved. Det forhold, at man ikke tidligere har gjort indsigelse mod Metro Service A/S' praktisering af bestemmelsen, beror alene på, at Dansk Jernbaneforbund ikke har været opmærksom på, at Metro Service A/S i modsætning til alle andre ikke betalte begge tillæg for weekendarbejde på forskudt tid, og den manglende reaktion kan således ikke tages som udtryk for, at Dansk Jernbaneforbund var enig i Metro Service A/S' forståelse af bestemmelsen eller havde accepteret en overenskomstfravigende praksis for de ansatte i metroen. Udbetaling efter både § 8, stk. 1 og 2, er normal praksis for jernbanevirksomhederne, og ingen af overenskomsterne har en passus om, at der udelukkende skal betales for tillæg på lør-, søn- og helligdage. Metro Service A/S overholder således ikke Jernbaneoverenskomstens § 8. Der er ikke grundlag for at afvise klagers påstand 2, som i givet fald vil blive undergivet fagretlig behandling.

Indklagede har anført, at statens regler for tjenestemænd ikke finder anvendelse ved fortolkningen af Jernbaneoverenskomsten, uanset at Dansk Jernbaneforbund også har medlemmer underlagt disse regler. Jernbaneoverenskomsten må i første række fortolkes efter dennes ordlyd. Arbejdsretlig praksis viser entydigt, at der skal være udtrykkelig hjemmel i en overenskomst for, at der kan kræves genetillæg for samme arbejdstime efter flere bestemmelser. Der er ikke i Jernbaneoverenskomstens § 8 aftalt en sådan udtrykkelig hjemmel i modsætning til, hvad der for eksempel gælder i Industriens Overenskomst. Sammenhængen med § 8, stk. 2, hvor de to typer af tillæg ikke udbetales samtidig, og med § 13 omhandlende søgnehellighedsbetaling, tyder også på, at der ikke skal betales forskudttidstillæg og weekendtillæg samtidig. Metro Service A/S har upåtaget siden opstarten i 2002 betalt enten efter stk. 1 eller efter stk. 2, hvorfor der er en formodning for, at denne praksis er gældende for overenskomsten. Det må have været kendt for Dansk Jernbaneforbund, som jævnligt har forhandlet og holdt møder med ledelsen i Metro Service A/S og i konkrete sager har fået forelagt lønsedler, hvilken praksis der blev fulgt i Metro Service A/S. At andre virksomheder har betalt begge tillæg kan ikke binde hverken DIO I eller Metro Service A/S. Det er klager, der har bevisbyrden for, at overenskomsten skal forstås som hævdet af klager, og denne bevisbyrde er ikke løftet. Det må også tillægges betydning, at Jernbaneoverenskomsten udspringer af PBS-overenskomsten, som efter det af A oplyste, også var inspireret af Rutebiloverenskomsten. Der er da heller ikke tale om nogen ”en til en” overførsel af reglerne fra det offentlige område, idet der blandt andet i Jernbaneoverenskomstens § 6 omtales et tillæg for forsinket ankomst, som ikke genfindes i de tidligere regler. Hertil kommer, at tillæggene i natpengecirkulæret benævnes ”en særlig godtgørelse”, hvorimod Jernbaneoverenskomsten taler om ”tillæg”. Der er heller ikke i øvrigt noget, der tyder på, at de særlige forudsætninger, som Dansk Jernbaneforbund synes at have haft, kom til udtryk under forhandlingerne om den første jernbaneoverenskomst.

På denne baggrund skal indklagede frifindes for klagers påstand 1 og 2. Subsidiært skal klagers påstand 2 afvises, da den som betalingspåstand ikke vil kunne eksekveres af fogedretten, idet den indeholder uklarheder i relation til personkreds, opgørelse og dokumentation.

Parterne er under den mundtlige forhandling fremkommet med bemærkninger i relation til spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger en retlig bindende kutyme i Metro Service A/S.

Opmandens begrundelse og resultat

Da der blandt de partsudpegede medlemmer af voldgiftsretten ikke har kunnet opnå enighed eller flertal for et resultat, træffes afgørelsen af opmanden, der udtaler følgende:

Det fremgår af Jernbaneoverenskomstens § 8, stk. 1, at virksomhederne kan placere arbejdstiden uden for den daglige normale arbejdstid mellem kl. 6 og kl. 17, og at arbejdstiden herfor honoreres med et nærmere fastsat tillæg pr. time. Det fremgår ikke klart af ordlyden af denne bestemmelse eller af bestemmelsen om betaling af tillæg for weekendarbejde i § 8, stk. 2, om forskudttidstillægget kun skal betales på hverdage, eller også skal betales, når der udføres arbejde på forskudt tid i weekender. Bestemmelsens sammenhæng med overenskomstens § 13 eller de to tillæg omtalt i § 8, stk. 2, bidrager ikke til en afklaring heraf.

Parterne er enige om, at Jernbaneoverenskomsten har sit udspring i den første overenskomst, der blev indgået efter privatiseringen af jernbanedriften mellem Dansk Jernbaneforbund og Privatbanen Sønderborg. Denne overenskomst er ikke fremlagt under sagen, og der er ikke i parternes modstridende oplysninger herom grundlag for at fastslå betydningen af denne overenskomst i relation til spørgsmålet om betaling af tillæg efter Jernbaneoverenskomstens § 8.

B har forklaret, at Jernbaneoverenskomsten – og for så vidt også virksomhedsoverenskomsten for Privatbanen Sønderjylland - blev forhandlet med Privatbanernes Arbejdsgiverforening med udgangspunkt i de statslige overenskomster. Hun har videre forklaret, at spørgsmålet om tillæg ikke blev særskilt forhandlet, idet parterne var enige om, at man fulgte de gældende ansættelsesvilkår på det offentlige område.

Der er enighed om, at arbejde på forskudt tid i weekender i henhold på det offentlige område blev og fortsat bliver honoreret med såvel forskudttidstillæg som weekendtillæg. Det synes da også velbegrunder at honorere ansatte, der arbejder på forskudt tid i weekenden, bedre end andre. Forhandlingerne, der førte til Jernbaneoverenskomsten i 2000, var foranlediget af, at dele af togdriften skulle overgå fra offentlige til private aktører, hvorved også blev indlånt eller overdraget tjenestemænd og andre medarbejdere ved jernbanerne. I den situation forekommer det naturligt, at forhandlingerne drejede sig om afvigelser fra de offentlige overenskomstvilkår snarere end om de bestemmelser, der indebar en videreførelse af de hidtidige ansættelsesvilkår for de ansatte. At der var en fælles forståelse af § 8 som hævdet af klager underbygges af, at alle virksomheder omfattes af overens-

komsten – bortset fra Metro Service A/S, der tiltrådte Jernbaneoverenskomsten efter dens tilblivelse – altid har praktiseret bestemmelsen i § 8 således, at der ydes begge tillæg for arbejde på forskudt tid i weekenden, og at dette også er retsstillingen for ansatte omfattet af den tilsvarende bestemmelse i Letbaneoverenskomsten, som er forhandlet på et langt senere tidspunkt.

Der har ikke gennem tiden været ført forhandlinger mellem Dansk Jernbaneforbund og Metro Service A/S om spørgsmålet om tillæg, og der findes ikke i øvrigt grundlag for at tilsidesætte B og Cs forklaringer om, at man i Dansk Jernbaneforbund ikke på et tidligere tidspunkt var opmærksom på, at § 8 blev praktiseret anderledes i Metro Service A/S end i alle andre virksomheder omfattet af overenskomsten. Det forhold, at Metro Service A/S i mange år har haft en anden praksis, er ikke i sig selv tilstrækkeligt til at statuere, at Dansk Jernbaneforbund som overenskomstpарт har accepteret en anden forståelse af bestemmelsen end oprindeligt aftalt. Heller ikke det forhold, at der på andre overenskomstområder kræves en klar hjemmel for at udbetale weekend- og overarbejdstillæg, kan føre til et andet resultat.

På denne baggrund findes Jernbaneoverenskomstens § 8, stk. 1, at måtte forstås således, at der også skal betales forskudttidstillæg ved arbejde på forskudt tid i weekender, hvorfor klager får medhold i påstand 1.

Vedrørende påstand 2 bemærkes, at det ikke er en forudsætning for, at en påstand kan tages under påkendelse, at den kan fuldbyrdes. Klager har oplyst, at opgørelsen af efterbetalingskrav regnet fra tidspunktet for den første forhandling om kravet i overensstemmelse med sædvanlig arbejdsretlig praksis forudsættes forhandlet fagretligt. Påstanden findes herefter ikke at være behæftet med sådanne mangler, at den skal afvises.

Indklagede fremkom under den mundtlige forhandling af sagen med nogle synpunkter vedrørende etablering af en lokal kutyme i Metro Service A/S. Det er uklart for opmanden, om disse synpunkter også blev gjort gældende som et anbringende for det tilfælde, at klager måtte få medhold i påstand 1, og opmanden har ikke fundet fornødent grundlag for at tage stilling hertil.

Med disse bemærkninger får klager også medhold i påstand 2.

T H I B E S T E M M E S :

1. DI Overenskomst 1 (JA) for Metro Service A/S skal anerkende, at Jernbaneoverenskomstens § 8, stk. 1, også er gældende lørdage, søn- og helligdage, jf. § 8, stk. 2.

2. DI Overenskomst 1 (JA) for Metro Service A/S tilpligtes til de hos indklagede ansatte og tidligere ansatte medarbejdere omfattet af Jernbaneoverenskomsten fra den 13. november 2018 at efterbetale tilgodehavende tillæg, jf. Jernbaneoverenskomstens § 8, stk. 1, med tillæg af sædvanlig procesrente fra de enkelte ydelsers forfaldstid, til betaling sker.

Hver part bærer egne omkostninger og halvdelen af honoraret til opmanden.

København, den 12. december 2019

Tine Vuust