



Udskrift af Tjenestemandsskikets dom af 23. juni 2016

I sag nr.: TR2015.0003

Offentligt Ansattes Organisationer

for

HK Stat (Trafik & Jernbane)

(Advokat Peter Nisbeth)

mod

Finansministeriet

for

Moderniseringsstyrelsen

for

Trafikstyrelsen

(Kammeradvokaten v/ advokat Niels Banke)

Dommere: Tuk Bagger, Jesper Korsgaard Hansen, Lene Pagter Kristensen (retsformand), Jesper Schaumburg-Müller, Mikael Sjöberg, Eva Hoff Sonne og Niels Henrik Tønning

Indledning

Twisten i sagen angår, om en aftale indgået i 2007/2008 med den daværende Trafikstyrelse (for Jernbane og Færger) om ”nyt lønsystem for tjenestemænd ansatte i Trafikstyrelsen inden for HK/STAT, Trafik og Jernbanes forhandlingsområde” – hvilken aftale er blevet fornyet i 2013 – også finder anvendelse på tjenestemænd fra det tidligere Statens Luftfartsvæsen som følge af den strukturændring, som skete i 2010, hvorved Statens Luftfartsvæsen og den tidligere Trafikstyrelse ved en fusion blev samlet i en ny fælles styrelse kaldet ”Trafikstyrelsen”.

Parternes påstande

Klager, Offentligt Ansattes Organisationer for HK/Stat, Trafik og Jernbane, har nedlagt påstand om, at Trafikstyrelsen skal anerkende, at tjenestemænd inden for HK/Stat, Trafik og

Jernbanes forhandlingsområde i Trafikstyrelsen skal overgå til nyt lønsystem pr. 26. marts 2014, subsidiært skal overgå til nyt lønsystem.

Indklagede, Finansministeriet for Moderniseringsstyrelsen for Trafik- og Byggestyrelsen, har påstået frifindelse.

Sagsfremstilling

Primo 2007 rettede Trafikstyrelsen (for Jernbane og Færger) henvendelse til Finansministeriet, Personalestyrelsen, og forespurgte om muligheden for, at seks tjenestemandsansatte kontormedarbejdere under HK's forhandlingsområde kunne overgå til nyt lønsystem. I brev af 19. april 2007 bemyndigede Personalestyrelsen Transport- og Energiministeriet til at optage forhandlinger herom. Det hedder i bemyndigelsesbrevet bl.a.:

”Personalestyrelsen skal hermed bemyndige Transport- og Energiministeriet til at optage forhandling med HK Trafik & Jernbane om indgåelse af aftale om nyt lønsystem for tjenestemænd i Trafikstyrelsen inden for HK Trafik & Jernbanes forhandlingsområde (StK-tjenestemænd).

Bemyndigelsen vedrører stillinger, der er klassificeret i lønramme 7-34.

...

Fastlæggelse af forhandlingsmandat

Trafikstyrelsen har oplyst, at StK-tjenestemænd i Trafikstyrelsen har samme arbejdsopgaver som tjenestemænd i Trafikstyrelsen inden for Trafikforbundets forhandlingsområde (CO II-tjenestemænd), der er overgået til nyt lønsystem i henhold til cirk. 014-03.

Henset til dette arbejdsfællesskab forudsætter vi, at Transport- og Energiministeriet indgår forhandlinger med HK Trafik & Jernbane med henblik på at aftale lønvilkår for StK-tjenestemænd, der svarer til de lønvilkår, der gælder for CO II-tjenestemænd i Trafikstyrelsen under Trafikforbundets forhandlingsområde (cirk.014-03).

Vi forudsætter endvidere, at Transport- og Energiministeriet ved optagelse af forhandlingerne tager forbehold for, at vi efterfølgende skal godkende forhandlingsresultatet.

Til brug for vores godkendelse af forhandlingsresultatet skal vi bede Jer om at fremsende resultatet med alle relevante oplysninger samt en opgørelse over merudgifter og / eller besparelser i forhold til de tidligere lønvilkår for StK-tjenestemændene.”

I forbindelse med forhandlingsforløbet afgav Trafikstyrelsen sålydende hensigtserklæring:

”I forbindelse med indgåelse af aftale mellem Trafikstyrelsen for jernbane og færger (TS) og HK Trafik og Jernbane om overgang til ny løn pr. 1. juli 2007, erklærer TS, at hvis en ny medarbejder ansættes/overføres fra anden styrelse og indplaceres i løngruppe 2, vil der blive tillagt et pensionsgivende kvalifikationstillæg på kr. 2.000,00 (okt. 97-niv) årligt på basislønnen.”

Trafikstyrelsen fremsendte den 31. oktober 2007 forhandlingsresultatet til Personalestyrelsen tillige med beregninger af de økonomiske konsekvenser af aftalen for de konkrete medarbejdere, der ville blive omfattet af aftalen. Det drejede sig om udregninger for fire medarbejdere indplaceret i lønrammerne 25 til 34, som det var aftalt skulle overgå til Ny Løn. Beregningerne var foretaget i overensstemmelse med cirkulære om aftale om pensionsforhold for tjenestemandsgupper o.l. i forbindelse med nye lønsystemer med mulighed for opnåelse af ret til tjenestemandspension med ekstra 2 skalatrin.

Den 1. februar 2008 fremsendte Trafikstyrelsen en e-mail til Personalestyrelsen vedhæftet diverse filer, herunder en underskrevet ”Aftale mellem Trafikstyrelsen for jernbane og færger og HK Trafik & Jernbane om overgang til Ny Løn”, som var dateret 28. januar 2008, og som indledtes således:

”Det aftales hermed, at tjenestemændene i Trafikstyrelsen, som HK Trafik og Jernbane har forhandlingsretten for og som er indplaceret i lønrammerne 25 til 34, overgår til Ny Løn.”

Det fremgik endvidere af aftalen, hvorledes de fire konkret berørte tjenestemænd lønmæssigt ville blive indplaceret.

Mailen af 1. februar 2008 var derudover vedhæftet et underskrevet cirkulære samt en underskrevet aftale dateret 17. januar 2008 om ”nyt lønsystem for tjenestemænd ansatte i Trafikstyrelsen inden for HK/Stat, Trafik og Jernbanes forhandlingsområde”, som var udformet med udgangspunkt i aftalen om nyt lønsystem for tjenestemænd og tjenestemandslignende ansatte inden for Foreningen af tekniske og administrative tjenestemænds forhandlingsområde (TAT-aftalen) som standardmodel. Om aftalens dækningsområde fremgår følgende af aftalens § 1:

”§ 1. Dækningsområde

Aftalen gælder for tjenestemænd, der bliver omfattet af nyt lønsystem med virkning fra den 1. juli 2007 eller senere. Bestemmelserne i aftalen supplerer eller erstatter bestemmelserne i lønjusteringsaftalen, klassificeringsaftaler og andre lønaftaler.

Stk. 2. Det nye lønsystem omfatter alle nuværende ansatte på gammelt lønsystem samt fremtidigt ansatte i Trafikstyrelsen.

Stk. 3. Aftalen omfatter ikke stillinger, der er klassificeret i lønramme 35 eller højere, eller som efter aftalens ikrafttræden klassificeres i lønramme 35 og højere.”

Personalestyrelsen meddelte ved brev af 17. februar 2008, at den kunne godkende forhandlingsresultatet.

Ud over de fire medarbejdere, som oprindeligt var omfattet af aftalen om Ny Løn, blev der i november 2008 ansat en yderligere sagsbehandler i en tjenstemandsstilling, som blev omfattet af aftalen.

Pr. 1. november 2010 blev Trafikstyrelsen og Statens Luftfartsvæsen sammenlagt til en fælles styrelse. Det hedder herom i en pressemeddelelse af 12. januar 2011 bl.a.:

”Trafikstyrelsen får ny organisation

Trafikstyrelsen og Statens Luftfartsvæsen er pr. 1. november 2010 blevet sammenlagt til én fælles styrelse med myndigheds- og tilsynsopgaver, der omfatter jernbane, vejtransport og luftfart. Den nye styrelse kaldes Trafikstyrelsen.

...

Sammenlægningen betyder, at Trafikstyrelsen pr. 1. januar 2011 har etableret en ny organisation, som understøtter styrelsens samlede opgaveportefølje.”

Sammenlægningen indebar bl.a., at ca. 20 tjenstemænd indplaceret i lønrammerne 15-24, som var tjenestgørende ved Bornholms Lufthavn i tekniske stillinger som garagemester, lufthavnsbrandmand, driftsleder mv., blev overført til den nye styrelse. I breve af 17. november 2010 til de berørte medarbejdere er overflytningen og konsekvenserne heraf bl.a. beskrevet således:

”Overflytning til Trafikstyrelsen

Som det er bekendt har Transportministeren besluttet at sammenlægge Trafikstyrelsen og Statens Luftfartsvæsen til én styrelse med virkning fra den 1. november 2010.

Navnet på den nye styrelse er Trafikstyrelsen.

På den baggrund overflyttes du med virkning fra den 1. november 2010 til Trafikstyrelsen.

Da der alene er tale om en organisatorisk ændring inden for ministeriets ressort, vil dine løn- og ansættelsesvilkår fortsætte uændret.

Dit faste arbejdssted vil indtil videre være Bornholms Lufthavn, ...

Slutteligt vil jeg gerne personligt takke dig for din indsats for Statens Luftfartsvæsen og ønske dig god arbejdslyst i den nye styrelse.”

Den 17. december 2012 fremsatte HK Trafik og Jernbane forslag til fornyelse af aftalen om Nyt lønsystem for tjenstemænd i Trafikstyrelsen inden for HK/Stat, Trafik og Jernbanes forhandlingsområde. I brevet blev bl.a. stillet forslag om forhøjelse af basislønningerne og tilpasning i forhold til grundbeløb pr. 31. marts 2012. Der blev ikke i brevet rejst krav om forhandlinger vedrørende tjenstemændene ansat ved lufthavnene. Parterne nåede efter forhandling frem til et forhandlingsresultat, som Trafikstyrelsen den 3. april 2013 fremsendte til Moderniseringsstyrelsen vedhæftet en mail, hvori det bl.a. var anført:

”Du har bedt om status på aftalen med HK. Som du kan se vedhæftet er aftalen underskrevet af både HK og Trafikstyrelsen. Der er som tidligere nævnt ikke realitetsændringer i aftalen, blot en opdatering af grundbeløb og henvisning til aktuelle aftaler.”

Forhandlingsresultatet blev godkendt af Moderniseringsstyrelsen ved et brev dateret samme dag, hvori det bl.a. hedder:

”Godkendelse af aftale om nyt lønsystem for tjenestemænd i Trafikstyrelsen inden for HK/Stat, Trafik & Jernbanes forhandlingsområde

Ved mail af 3. april har Trafikstyrelsen fremsendt resultatet af forhandlingerne mellem Trafikstyrelsen og HK Trafik & Jernbane om indgåelse af aftale for tjenestemænd i Trafikstyrelsen inden for HK/Stat, Trafik & Jernbanes forhandlingsområde.

Under henvisning hertil skal Moderniseringsstyrelsen meddele, at vi kan godkende det fremsendte forhandlingsresultat.

Det skal for god ordens skyld bemærkes, at der efter Moderniseringsstyrelsens godkendelse af forhandlingsresultatet, ikke kan aftales andre materielle ændringer i aftalen, medmindre dette på ny forelægges Moderniseringsstyrelsen.”

Aftalens § 1 om aftalens dækningsområde var ordlydsmæssigt uændret i forhold til aftalen fra 2007/2008.

HK forespurgte ved mail af 5. august 2013, om tjenestemændene i det tidligere Statens Luftfartsvæsen er ansat i Trafikstyrelsen, eller om de er udlånt hertil. Spørgsmålet blev af Trafikstyrelsen forelagt Moderniseringsstyrelsen, som oplyste at

”Tjenestemænd på Vagar, Aalborg og Odense er udlånte tjenestemænd fra Trafikstyrelsen.

Tjenestemænd på Bornholms Lufthavn er ansat i Trafikstyrelsen og ikke udlånt.”

HK Trafik & Jernbane sendte den 26. marts 2014 et brev til Trafikstyrelsen med bl.a. følgende indhold:

”Lønsystem for tjenestemænd på Bornholm Lufthavn

...

HK Trafik & Jernbane og Luft- og Havnekredsen vil gerne optage forhandlinger om overførsel af de tjenestemandsansatte medlemmer ved Bornholms Lufthavn til vores fælles aftale om ”nyt lønsystem for tjenestemænd i Trafikstyrelsen inden for HK/Stat, Trafik & Jernbanes forhandlingsområde”

Idet vi håber, at Trafikstyrelsen er indstillet på at optage forhandling om spørgsmålet, vil vi foreslå, at der afholdes et indledende møde, hvor rammerne drøftes.”

I en mail af 30. september 2014 fra chefkonsulent i Trafikstyrelsen Birgitte Randrup til Helle Hjort Bremholm, HK Trafik & Jernbane, om sagen hedder det bl.a.:

”Vi har nu gennemgået sagen om nylønsaftalen igen og drøftet sagen med Transportministeriet (da Moderniseringsstyrelsen henviste os til dem).

Vi fastholder, at vi ikke kan tilbyde tjenestemændene på Bornholms Lufthaven eller udlånte tjenestemænd til øvrige lufthavn, at overgå til ny løn. Vi lægger vægt på, at aftalen om ny løn blev indgået i den gamle Trafikstyrelsen og var møntet på administrative medarbejdere, og ikke på driftsmedarbejdere. Vi kan i øvrigt ikke se, at der er nogen medarbejdere i Trafikstyrelsen, der er ansat i henhold til den pågældende aftale. Har I oplysninger om tjenestemænd der pt. er ansat i henhold til aftalen? Hvis det ikke er tilfældet så vil vi indstille til Moderniseringsstyrelsen, at aftalen bortfalder ved næste OK-forhandling.”

Trafikstyrelsen har efterfølgende konstateret, at den medarbejder, som blev ansat i november 2008, fortsat er omfattet af aftalen.

HK Trafik & Jernbane svarede på mailen af 30. september 2014 ved brev af 26. november 2014. I brevet er bl.a. anført følgende:

”HK Trafik & Jernbane har ved brev af 26. marts 2014 ... anmodet om forhandling om overførsel af tjenestemænd på Bornholms Lufthavn til vores fælles Ny Løn aftale.

Efter utallige rykkere afholdt vi møde i sagen den 15. august, hvor HK Trafik & Jernbane stillede krav om, at vores tjenestemænd omfattet af aftalens dækningsområde blev overført til ny løn i henhold til aftalen.

HK Trafik & Jernbane fremførte således krav om overførsel af tjenestemændene på Bornholms Lufthavn samt at de fra Trafikstyrelsen udlånte tjenestemænd i Aalborg Lufthavn og Odense Lufthavn blev overført til ny løn.

På mødet anerkendte Trafikstyrelsens repræsentanter, at de pågældende tjenestemænd er omfattet af aftalens dækningsområde, men meddelte tillige, at Trafikstyrelsen ikke havde kompetence til at aftale overførslen til ny løn, som Trafikstyrelsen i øvrigt gav udtryk for at have meget lidt lyst til.

Den 30. september 2014 har Trafikstyrelsen så ved Birgitte Randrup sendt vedlagte mail ..., hvor det anføres, at Trafikstyrelsen fastholder, at tjenestemændene ikke kan overføres til ny løn. Det kan undre og naturligvis ikke anerkendes, at Trafikstyrelsen mener, at Trafikstyrelsen kan *fastholde* noget, der ikke tidligere er fremført, men herudover argumenteres med, at aftalen er indgået i den ”gamle trafikstyrelse” og møntet på administrative medarbejdere.

Vi må bare konstatere, at aftalen blev fornyet af den ”nye Trafikstyrelse” ved overenskomstforhandlingerne i 2013, hvor Trafikstyrelsen ikke havde bemærkninger til aftalen og ikke havde ønsket om præcisering af dækningsområdet i forhold til at aftalen er indgået af den ”gamle Trafikstyrelse”. Den ”nye Trafikstyrelse” havde således ingen øn-

sker til ændringer ved overenskomstfornyelsen i 2013 og afviste HK Trafik & Jernbanes forslag til ændringer med, ”at der jo kunne komme yderligere ansatte ind på aftalen”.

Trafikstyrelsen har i den nævnte mail ... endvidere oplyst, at der pt. ikke er ansatte, der er henført til vores ny løn aftale, og at Trafikstyrelsen derfor ønsker, at aftalen skal bortfalde.

Vi er naturligvis ikke enige i, at man kan nægte medarbejdere under aftalens dækningsområde at blive overført til aftalen og samtidig hævde, at aftalen skal bortfalde, fordi der ikke er nogen medarbejdere, der følger aftalen.

Vi skal således fastholde vores krav som fremført på mødet den 15. august 2014.”

I en mail af 27. november 2014 til Helle Hjort Bremholm, HK Trafik & Jernbane, svarede Birgitte Randrup, Trafikstyrelsen, bl.a. følgende:

”Vi bekræfter at vi i dag har modtaget brev af 26. november 2014 vedr. tjenestemænd i Bornholms lufthavn mv. som HK ønsker skal overgå til nylønsaftalen. Jeg kan ikke fuldt ud genkende din gengivelse af forhandlingsforløbet – men vi er under alle omstændigheder fortsat af den opfattelse, at nyløns-aftalen ikke omfatter tjenestemænd i Bornholmslufthavn mv.

Vi har – for nogen tid siden – drøftet sagen med Transportministeriet og senere med Moderniseringsstyrelsen.

Det er vores opfattelse, at det ved aftalens indgåelse var en forudsætning, at den skulle gælde for administrative tjenestemænd i den daværende Trafikstyrelsen. Det fremgår af bilaget vedr. pensionsforhold, hvad det var for medarbejdergrupper, aftalen var indgået i forhold til. Her nævnes HR-medarbejdere, HR-konsulent (overtrafikkontrollør) og trafikinspektør. Det er vores opfattelse, at lufthavnsbrandmestre, lufthavnsbrandmænd og garagemestre, falder udenfor den gruppe, som aftalen er indgået i forhold til. Det fremgår i øvrigt, at den første aftale blev indgået af Trafikstyrelsen inden Trafikstyrelsens fusion med Statens Luftfartsvæsen og Færdselsstyrelsen, hvorved de omhandlede tjenestemænd blev overtaget, og at det ikke ved fornyelsen af aftalen blev drøftet, at den også skulle omfatte tekniske tjenestemænd i lufthavnene.”

Forklaringer

Dan Richardsen har forklaret bl.a., at han er ansat i Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), hvor han forhandler de statslige aftaler, herunder aftaler for tjenestemænd.

OAO opererer ikke med forskellige typer af tjenestemænd – en tjenestemand er en tjenestemand uanset lønindplacering, og der sondres ikke mellem tekniske og administrative tjenestemand. En aftale om overgang til nyt lønsystem gælder derfor for hele gruppen af tjenestemænd, for så vidt andet ikke er aftalt.

OAO forhandler med tjenestemandens arbejdsgiver, dvs. ansættelsesmyndigheden, og det gælder, selv om en tjenestemand er udlånt til et andet arbejdssted. Det forhold, at Bornholms

Lufthavn har sin egen post på Finansloven, ændrer heller ikke på, at det er Trafikstyrelsen, der som ansættelsesmyndighed er OAO's forhandlingspart.

Ny Løn som system opstod i slutningen af 1990'erne med henblik på at sikre et lønsystem, der var mere fleksibelt og tidssvarende i forhold til omverdenen, herunder det private arbejdsmarked. Tjenestemændene kom med fra 2002. Forhandlingerne tager normalt udgangspunkt i at finde nogle nye løntrin, som er passende i forhold til de berørte tjenestemænds hidtidige lønmæssige indplacering, hvorefter der skal tages stilling til deres pensionsmæssige indplacering. I den konkrete sag vil en tjenstemands overgang til nylønsaftalen betyde, at vedkommende stiger to pensionstrin.

Der laves ved indgåelsen af en aftale om ny løn en udgiftsberegning, men da en aftale om ny løn gælder for både nuværende og fremtidige ansatte, er der for begge parter en risiko for, at antallet af ansatte, som vil blive omfattet af aftalen, kan blive anderledes end forventet. Medmindre der er indgået en forhåndsaftale herom, skal der ikke laves nye særskilte aftaler for de, der ansættes på et senere tidspunkt. Det sædvanlige er, at der indgås aftaler for større grupper af tjenestemænd, men det forhold, at der ved indgåelsen af den konkrete aftale blev henvist til indplacering af 4 bestemte personer, er ikke ensbetydende med, at aftalen om ny løn er lukket for andre.

Christian Christensen har forklaret bl.a., at han er tidligere tillidsrepræsentant og kredsformand for 1. kreds, som senere blev til Banekredsen. Han har deltaget i lønforhandlinger siden 1987 og indtil 2008, hvor han gik på efterløn.

I takt med, at staten ophørte med at ansætte personale på tjenstemandsvilkår, har tjenstemandsorganisationerne måttet fusionere, og at HK Trafik & Jernbane i dag også organiserer bl.a. brandmænd, er udslag af en sådan fusion fra 2000.

Det var ham, der forhandlede 2007-aftalen om overgang til Ny Løn med organisationschef Frede Bjerg-Petersen og HR-konsulent Jan Vedsted. Der var fire medarbejdere tilbage på lønramme 34 eller derunder, og senere kom der en til. En af de fire ønskede ikke at gå på ny løn, men denne medarbejder blev forfremmet og var derefter ikke længere omfattet af problemstillingen. De fire resterende medarbejdere havde et fælles ønske om at overgå til ny løn.

Trafikstyrelsen var under forhandlingerne af den opfattelse, at aftalen om nyt lønsystem indgået med TAT (Foreningen af tekniske og administrative tjenestemænd) var en standardmodel for den type aftaler, men der blev også set på andre aftaler, og HK fik noget med i aftalen, som ikke findes i TAT-aftalen.

Drøftelserne angik alle løngrupper til og med lønramme 34. De fire personer, han forhandlede for, kom oprindeligt fra BaneDanmark, og de talte om, at der ville kunne blive overført andre tjenestemænd til Trafikstyrelsen fra andre styrelser, herunder tjenestemænd i lønrammer un-

der lønramme 25, som også ville blive omfattet af aftalen. Man var ikke inde på, at der skulle sondres mellem administrative og tekniske tjenestemænd. Der var i 2007/2008 ingen i Trafikstyrelsen, som var ansat i en lufthavn, og forholdene for lufthavnsansatte var en problematik, som slet ikke blev drøftet.

Han havde under forhandlinger bl.a. med BaneDanmark opnået at få en bedre basis aflønning af medarbejdere indplaceret i løngruppe 2, som lønindplaceringsmæssigt svarer til lønrammerne 16-21. Han kunne ikke komme igennem med dette krav under forhandlingerne med Trafikstyrelsen, men som et plaster på såret indvilligede Trafikstyrelsen i at afgive hensigtserklæringen af 16. oktober 2007 om, at der ville blive tillagt eventuelle nye medarbejdere i denne løngruppe et pensionsgivende kvalifikationstillæg. Han havde brug for at få en hensigtserklæring ind om gruppe 2, selvom ingen af de fire personer var i løngruppe 2, fordi han regnede med, at der kunne komme nye medarbejdere i denne gruppe. Hensigtserklæringen, som blev afgivet til ham, var stilet til HK. De talte slet ikke om, at der skulle være en begrænsning i aftalens anvendelse i forhold til medarbejdere under løngruppe 24 eller i forhold til medarbejdere med bestemte stillingsbetegnelser.

Helle Hjort Bremholm har forklaret bl.a., at hun siden 2000 har været ansat som faglig sekretær i HK/Stat, Trafik og Jernbane, som er en landsdækkende afdeling under HK oprettet i 2000 i forbindelse med, at Jernbaneforeningen for tjenestemandsansatte ved DSB og privatbanerne fusionerede med HK. Afdelingen organiserer både tjenestemænd og overenskomstan-satte og dækker fra de laveste lønrammer og op til lønramme 37/38.

Hun er ikke bekendt med nogen aftaler, hvor man har delt tjenestemænd op i administrative og tekniske tjenestemænd. Den foreliggende sag handler om tjenestemænd, som er kommet ind under HKs forhandlingsområde ved fusionen i 2000. Hovedparten er lufthavnsansatte brandmænd, men der er også mågejægere og garagemestre. En garagemester laver en stor del administrativt arbejde, herunder koordinering af eftersyn og indkøb.

Hun var ikke involveret i 2007-aftalen med Trafikstyrelsen om Ny Løn, men hun var med til fornyelsen af aftalen i forbindelse med overenskomstforhandlingerne i 2013. Hun fremkom i sit brev fra 17. december 2012 til Trafikstyrelsen med forslag til ændringer i aftalen. Hun var ikke da opmærksom på tjenestemændene i lufthavnene. De kom igennem med et enkelt krav til ændring af aftalen. Et forslag om ændring af arbejdstidsreglerne, som alene ville få betydning for to medarbejdere, blev afvist med henvisning til, at vilkåret ville kunne få betydning for nye ansatte, som måtte blive omfattet af aftalen.

Hun blev først opmærksom på, at der var en mulighed for, at de lufthavnsansatte tjenestemænd kunne overgå til ny løn, efter at aftalen var blevet fornyet. Hun sikrede sig i første omgang via en tillidsmands forespørgsel til Trafikstyrelsen, at Trafikstyrelsen var ansættelsesmyndighed i forhold til disse tjenestemænd, for hvis det var tilfældet, ville de efter hendes opfattelse være omfattet af de aftaler, som HK havde indgået med Trafikstyrelsen. Efter at

hun havde fået bekræftet, at Trafikstyrelsen var ansættelsesmyndighed i forhold til de lufthavnsansatte tjenestemænd, kontaktede hun fællestillidsrepræsentanten for at få ham til at tage rundt til medlemmerne for at sikre, at de var interesseret i at overgå til ny løn, inden HK tog kontakt til Trafikstyrelsen. Der har været nogen skepsis over for at overgå til ny løn blandt tjenestemænd, fordi deres pension blev sat på hold.

Da hun sendte brevet af 26. marts 2014 til Trafikstyrelsen, var det hendes opfattelse, at det var en ren formssag. En kollega havde fortalt hende, at Trafikstyrelsen bare sad og ventede på, at de henvendte sig. Men det var rigtig svært at få fat på de personer, hun skulle tale med. Da det lykkedes at få aftalt et møde, fik de at vide, at der kun var få lønmidler. De fik herefter et brev med afvisning, da Trafikstyrelsen ikke mente, at de kunne tilbyde overgang til ny løn. Det kom bag på hende, fordi Birgitte Randrup og Lisette Sundien havde sagt på mødet, at de var enige i, at tjenestemændene havde ret til at komme over på ny løn, men at de ikke havde kompetence til at aftale dette, hvorfor sagen skulle videre i systemet. På mødet sagde Birgitte Randrup, at alle medarbejderne ville komme i løngruppe 1. Hun mente selv, at nogle skulle i løngruppe 1 og andre i løngruppe 2.

Chefkonsulent Birgitte Randrup har forklaret bl.a., at hun siden december 2012 har været chefkonsulent i HR hos Trafikstyrelsen. Lisette Sundien var hendes sideordnede kollega.

I januar 2013 blev hun bedt om at lave en fornyelse af nylønsaftalen fra 2007. Hun var ny, og den tidligere forhandler var stoppet. Det var svært at se, at der overhovedet var nogen medarbejdere tilbage, som var omfattet af aftalen, men der viste sig dog at være en enkelt. Der var i forbindelse med fornyelse af aftalen ingen drøftelse af tjenestemændene ved Bornholms Lufthavn.

Spørgsmålet om de tjenestemandsansatte lufthavnsmedarbejderes overgang til ny løn blev rejst første gang i HK's brev af 26. marts 2014, hvori HK bad om en forhandling herom. Hun og Lisette Sundien holdt et møde med HK om problemstillingen den 15. august 2014, hvorunder de tilkendegav, at det var Trafikstyrelsens opfattelse, at nyløns-aftalen ikke omfattede de lufthavnsansatte tjenestemænd. De gav samtidig udtryk for, at det skriftlige grundlag vel ikke udelukkede, at det kunne være tilfældet, men da det var et spørgsmål om fortolkning af aftalen om ny løn, skulle spørgsmålet omkring Moderniseringsstyrelsen. Efter at Trafikstyrelsen havde drøftet sagen med Transportministeriet og senere med Moderniseringsstyrelsen, har hun i mails af 30. september 2014 og 27. november 2014 fastholdt over for HK, at det er Trafikstyrelsens opfattelse, at nyløns-aftalen ikke omfatter de pågældende tjenestemænd.

Da aftalen om ny løn blev indgået i 2007, faldt lufthavne uden for Trafikstyrelsens ressortområde, og der var derfor ikke nogen lufthavnsansatte tjenestemænd, som kunne blive omfattet af nyløns-aftalens dækningsområde. Hun har fra Transportministeriet fået oplyst, at det ved aftalens indgåelse var en klar forudsætning, at aftalen alene skulle gælde for administrative tjenestemænd i den daværende Trafikstyrelse. Aftalens dækningsområde er ikke blevet ændret

hverken ved fusionen i 2010 eller ved fornyelsen af aftalen i 2013, hvor det ikke blev drøftet, at aftalen også skulle omfatte tekniske tjenestemænd i lufthavnene.

Alle lufthavnene er i dag privatiserede bortset fra Bornholms Lufthavn, hvor der gør sig særlige forhold gældende. De behandler på alle måder Bornholms Lufthavn som noget særligt. Medarbejderne her har helt andre udfordringer og vilkår end de administrative medarbejdere har, fordi der er tale om drift og i vidt omfang fysisk arbejde. Selvom medarbejderne er brandmænd, gør de også rent, slæber bagage, checker passagerer ind mv. Lufthavnen har også sin egen finanslovsbevilling.

Trafikstyrelsen hedder i dag Trafik- og Byggestyrelsen, fordi de i forbindelse med en ressortomlægning i sommeren 2015 fik byggeområdet fra Energistyrelsen med samt 35 færdselsmedarbejdere fra Politiet. De har ikke planer om at inkludere disse medarbejdere i aftalen om ny løn.

Chefkonsulent Mogens Esmarch har forklaret bl.a., at han er chefkonsulent i Moderniseringsstyrelsens kontor for overenskomster og aftaler. Han har indgået en række aftaler om ny løn og vejleder styrelser og ministerier herom. Han havde dog ikke noget at gøre med aftalen fra 2007, idet han dengang sad med et andet område.

Formålet med at indgå aftaler om ny løn er at komme væk fra de automatiske lønstigninger og i stedet overgå til aflønning efter funktioner, indsats, kvalifikationer og resultater, idet der herefter lokalt må ”kæmpes” for lønforbedringer begrundet i sådanne forhold.

Aftaler om ny løn kommer i stand ved, at nogen stiller forslag om, at et antal tjenestemænd skal overgå til ny løn. Der er en fælles interesse i at definere den gruppe, der ønskes omfattet. Der forhandles i Moderniseringsstyrelsen, men ministerier og styrelser bemyndiges til at indgå aftaler, medmindre der er tale om tjenestemandspensionssystemer. Pensionsforhold for tjenestemandsgupper reguleres i henhold til en særlig aftale indgået mellem Finansministeriet og de berørte organisationer. Overgang til ny løn vil normalt betyde en ”opbremsning” i pensionsoptjeningen, og der er derfor indgået aftale om, at der ved overgang til ny løn opnås ret til tjenestemandspension med ekstra to skalatrin. For tjenestemænd, som allerede har opnået deres slutløn, er der intet vundet for staten ved, at de pågældende overgår til ny løn, tværtimod, og staten har derfor ikke i de senere år haft noget ønske om at overføre nye grupper af tjenestemænd til ny løn.

Bemyndigelsen til at indgå 2007-aftalen om ny løn fremgår af Personalestyrelsens brev af 19. april 2007 til Transport- og Energiministeriet. Som det fremgår af bemyndigelsen, angik den tjenestemænd med samme arbejdsopgaver som andre tjenestemænd i Trafikstyrelsen, som allerede var overgået til ny løn. Der var derfor tale om en snæver bemyndigelse for at sikre det samlede hele. Den indgåede aftale ligger inden for denne bemyndigelse, idet det udtrykke-

ligt fremgår af aftalens § 1, at den alene omfatter tjenestemænd ansat i ”Trafikstyrelsen”, dvs. den daværende Trafikstyrelse for Jernbane og Færger.

En overgang til ny løn for lufthavnsansatte tjenestemænd vil forudsætte en bredere bemyndigelse end den, der blev givet med brevet af 19. april 2007, men der er aldrig nogen, som har bedt om en sådan bemyndigelse.

Ved sammenlægning af styrelser ville det være besynderligt, hvis ansættelses- og lønforhold ændrer sig, blot fordi man kommer under en anden styrelse. Styrelserne ændrer sig hele tiden.

HR-chef Jan Vedsted har forklaret bl.a., at han i 2007/2008 var ansat som HR konsulent i Trafikstyrelsen. Det var organisationschef Frede Bjerg Pedersen, som var underskriftsberettiget, men det var ham, der varetog forhandlingerne om indgåelsen af aftalen om ny løn. Han kom fra Statens Luftfartsvæsen.

På det tidspunkt hed det Trafikstyrelsen for Jernbaner og Færger, og styrelsen havde ikke noget med lufthavne at gøre. Der var ca. 70-80 personer ansat i styrelsen, herunder en lukket gruppe på 5-6 tjenestemænd, som gerne ville have tilsvarende lønvilkår som de øvrige i styrelsen. Forhandlingerne drejede sig alene om denne gruppe af tjenestemænd. Der kunne teoretisk blive overført andre grupper af tjenestemænd til styrelsen, men hvis det blev tilfældet, ville de blive overført fra BaneDanmark, hvor der ikke længere var tjenestemænd ansat i lønrammer under lønramme 25. Nyløns-aftalen var derfor kun relevant for tjenestemænd ansat i lønramme 25-34, og det var åbenbart, at aftalen ikke skulle omfatte lufthavnsmedarbejdere. De lufthavnsansatte tjenestemænd er ikke sammenlignelige med nogen i den gruppe, som aftalen omfattede.

Det er ham, der har skrevet hensigtserklæringen af 16. oktober 2007. Det var ”gratis” at afgive denne, da de ikke anså det for sandsynligt, at de ville få nye tjenestemænd ansat eller overført, som skulle indplaceres i løngruppe 2.

Parternes argumenter

Klager har anført bl.a., at aftalen om nyt lønsystem for tjenestemænd i Trafikstyrelsen alene er afgrænset af, at tjenestemændene skal være ansat inden for HK/Stat, Trafik og Jernbanes forhandlingsområde – i stillinger klassificeret under lønramme 35 i det gamle lønsystem. Aftalen angiver udtrykkeligt, at den gælder alle fremtidigt ansatte i Trafikstyrelsen. Tjenestemænd fra det tidligere Statens Luftfartsvæsen, der nu er ansat i Trafikstyrelsen, skal derfor overgå til nyt lønsystem fra den 26. marts 2014, hvor HK/Stat, Trafik og Jernbane rejste kravet.

Aftalen om nyt lønsystem skelner efter sin ordlyd ikke mellem såkaldt administrative tjenestemænd og tekniske tjenestemænd. Aftalen er heller ikke begrænset til tjenestemænd indplaceret i lønrammerne 25-34. Hverken i Personalestyrelsens oprindelige bemyndigelse til Trafikstyrelsen eller ordlyden af parternes aftale om nyt lønsystem er der grundlag for at indfor-

tolke en nedre bund ved lønramme 25. Tværtimod henviser såvel aftalen som bemyndigelsen til lønramme 7-34 i det gamle lønsystem. Aftalen er derimod efter sin ordlyd begrænset opad, da det klart fremgår af aftalens § 1, stk. 3, at aftalen ikke omfatter stillinger, der er klassificeret i lønramme 35 eller højere.

Klagers opfattelse bekræftes af Trafikstyrelsens hensigtserklæring af 16. oktober 2007, hvori styrelsen erklærede, at hvis en ny medarbejder blev ansat/overført fra en anden styrelse og indplaceret i løngruppe 2, ville vedkommende få tillagt et pensionsgivende kvalifikationstilæg. Det fremgår således direkte af hensigtserklæringen, at aftalen om ny løn bl.a. omfatter medarbejdere, der overføres fra andre styrelser, og at den også omfatter medarbejdere indplaceret i løngruppe 2, som ifølge overgangsbestemmelsen i aftalens § 12 svarer til ansatte i lønramme 16 til 21.

Det er uden betydning, at tjenestemændene, som flere år senere blev overført fra Statens Luftfartsvæsen til Trafikstyrelsen, ikke indgik i beregningerne af omkostninger for aftalen i 2008. Bevillings- og omkostningsberegninger ved aftalens indgåelse i staten foretages ud fra det øjebliksbillede, som er på aftaletidspunktet. Det er uden betydning for aftalen, hvordan antallet af medarbejdere efterfølgende udvikler sig i forbindelse med ansættelser, fratrædelser og omstruktureringer, og der er ikke grundlag for at sondre mellem ansatte i den ”rigtige” Trafikstyrelse og ansatte med andre arbejdssteder.

Parterne har fornyet aftalen om nyt lønsystem, efter Trafikstyrelsen blev udvidet med tjenestemænd fra det tidligere Statens Luftfartsvæsen. Hvis anvendelsesområdet for aftalen skulle begrænses ved at undtage medarbejdergrupper eller ansatte på løntrin under 25, burde arbejdsgiversiden have fremført det under overenskomstforhandlingerne i 2013.

Det må være arbejdsgiversiden, der er nærmest til at bære konsekvenserne af strukturforandringer, som lønmodtagersiden ikke har indflydelse på.

Indklagede har henvist til, at der efter indgåelsen af aftalen om nyt lønsystem i 2007 blev indgået en forhåndsaf tale om pensionsforhold for de dengang ansatte tjenestemænd i Trafikstyrelsen. Heri blev aftalt skalatrinsforløb for HR-medarbejdere, HK-konsulenter og trafikinspektører. Aftalen udelukker ikke, at andre medarbejdergrupper kan være omfattet af den generelle aftale om nyt lønsystem i Trafikstyrelsen. Ved nyansættelser eller overflytninger kan der konkret aftales lønindplacering for de enkelte stillinger, eller der kan indgås forhåndsaf taler for andre stillingskategorier. Aftalen om pensionsforhold indeholder da også et generelt afsnit om tjenestemænd i Trafikstyrelsen, der avancerer til højere stilling inden for eget ansættelsesområde. Konkret blev der ansat en ny medarbejder i 2008. Han blev ansat som sagsbehandler og dermed ikke ansat i en af de tre angivne stillingskategorier.

Da parterne den 20. januar 2008 indgik aftalen om overgang til ny løn for de fire daværende tjenestemænd – det vil sige den konkrete udmøntning for de enkelte medarbejders overgang

til nyt lønsystem – indeholdt denne aftale da også fortsat et overgangsskema, der omfattede lønramme 7-34 i det gamle lønsystem.

Af brevene sendt til medarbejderne i forbindelse med sammenlægningen fremgår det, at medarbejderne blev overført til en ny styrelse, Trafikstyrelsen, og der blev takket for arbejdet i den hidtidige styrelse.

Indklagede har anført bl.a., at det overordnet gøres gældende, at tjenestemændene fra det tidligere Statens Luftfartsvæsen ikke er omfattet af aftalen om nyt lønsystem, som blev indgået i 2007. Aftalen omfatter efter sin ordlyd de medarbejdere, som decideret var ansatte i selve styrelsen. Bornholms Lufthavn er ikke ”i Trafikstyrelsen”, og lufthavnen har f.eks. sin egen finanslovsbevilling.

Ved forhandlingen af aftalen var der alene ansat administrative tjenestemænd i Trafikstyrelsen inden for HK Trafik og Jernbanes forhandlingsområde, og det var denne gruppe af tjenestemænd, som Trafikstyrelsen specifikt af Finansministeriet blev bemyndiget til at lade omfatte af en aftale om nyt lønsystem. Det var helt klart, at aftalen kun skulle gælde tjenestemænd inden for færger og jernbaner. De konkrete angivelser af stillingskategorier i aftalen om pensionsforhold i bilaget til cirkulæret omfatter da også kun administrative tjenestemandsgupper, hvilket yderligere understøtter, at aftalen alene omfatter denne gruppe og ikke de tekniske tjenestemænd.

Trafikstyrelsen indhentede alene en bemyndigelse til at indgå aftale om ny løn vedrørende de tjenstemandsansatte kontormedarbejdere i styrelsen, hvilket var begrundet i, at disse medarbejdere havde samme arbejdsopgaver som medarbejdere, der var overgået til ny løn.

Det var en generel forudsætning for parterne ved indgåelse af aftalen, at aftalen omfattede de administrative tjenestemænd, som på daværende tidspunkt arbejdede i Trafikstyrelsen. Ingen af aftalparterne kunne ved aftaleindgåelsen påregne eller have som forudsætning, at der senere ville blive ressortomlagt 20 tjenestemænd med helt andre arbejdsopgaver og -vilkår end de allerede ansatte, og det har ikke været hensigten med lønaftalen, at den senere ville komme til at omfatte disse overførte medarbejdere. Det har således formodningen imod sig, at der ved aftalens indgåelse skulle være tænkt på alle ”fremtidigt ansatte” i form af helt andre grupper af tjenestemænd, som over to år senere formelt set kom under samme ressort ved sammenlægningen med Statens Luftfartsvæsen.

Dette underbygges af, at der i selve aftalen om overgang til ny løn står, at aftalen vedrører tjenestemænd indplaceret i lønrammerne 25 til 34, dvs. de løngrupper, som de allerede ansatte tjenestemænd var placeret i. Angivelsen i cirkulærets § 1, stk. 2, hvorefter det nye lønsystem omfatter alle fremtidige ansatte i Trafikstyrelsen, skal læses i sammenhæng hermed.

HK/Stat, Trafik og Jernbane rejste ikke ved overenskomstforhandlingerne i 2013 – og heller ikke forud herfor – krav om overførsel af tjenestemændene i lufthavnene til aftalen om ny løn, ligesom der ikke var forhandlinger om dette spørgsmål. Allerede fordi Trafikstyrelsen ikke ønskede at udvide aftalens anvendelsesområde til at omfatte den tekniske tjenestemandsgruppe placeret i lønrammerne 15-24, havde styrelsen ikke indhentet bemyndigelse fra Moderniseringsstyrelsen til at forhandle herom.

Formuleringen af HK/Stat, Trafik og Jernbanes henvendelse af 26. marts 2014 understøtter, at der også efter klagers opfattelse skulle forhandles om en overførsel af de pågældende tjenestemænd til aftalen om ny løn, og dermed at denne gruppe medarbejdere ikke allerede var omfattet af den gældende aftale.

Brevene af 17. november 2010 til lufthavnsmedarbejderne og mailen fra august 2013 om ansættelse i eller udlån til Trafikstyrelsen kan ikke tages til indtægt for, at tjenestemænd med arbejdssted ved Bornholms Lufthavn er ansat i den styrelse, som i Ny-lønsaftalen er benævnt ”Trafikstyrelsen”. Trafikstyrelsen, som der refereres til i brevene og mailen, opstod ved en fusion af Statens Luftfartsvæsen, Trafikstyrelsen og Færdselsstyrelsen. Den styrelse, der fremkom ved fusionen af de tre styrelser, fik navnet ”Trafikstyrelsen”, fordi dette navn var dækkende for alle transportformer. At det netop var dette navn, der blev valgt, kan ikke udvide anvendelsesområdet for allerede indgåede aftaler uden konkret aftale mellem parterne.

Det fremgår af brevene af 17. november 2010 til medarbejderne ved Bornholms Lufthavn i forbindelse med overflytningen til Trafikstyrelsen, at der alene var tale om en organisatorisk ændring inden for ministeriets ressort, hvorfor løn- og ansættelsesvilkår ville fortsætte uændret. Det var således i forbindelse med overførslen af medarbejdere en forudsætning, at arbejdsopgaver og lønvilkår ikke ændrede sig, hvilket fagorganisationen på daværende tidspunkt ikke gjorde nogen indsigelse imod. Det ville da også være en usædvanlig konsekvens, hvis en ressortomlægning i sig selv skulle indebære, at lufthavnens tjenestemænd overgik til ny løn, når tjenestemændenes arbejdsopgaver eller øvrige arbejdsvilkår ikke ændrede sig ved den organisatoriske ændring, som for den enkelte alene var af formel karakter.

Tidsperspektivet i sagen stemmer heller ikke overens med klagers påstand om, at de overførte medarbejdere er omfattet af lønsaftalen fra 2007. Sammenlægningen af Trafikstyrelsen og Statens Luftfartsvæsen skete i 2010. Aftalen om nyt lønsystem blev fornyet i 2012, uden at det blev drøftet, om de overførte medarbejdere skulle omfattes af aftalen. Først i 2014 indledte HK/Stat, Trafik og Jernbane forhandlinger om at få medarbejderne overført til ny løn. Det må anses for usædvanligt, at en fagorganisation venter fire år med at gøre et sådant krav gældende.

Klager kan under alle omstændigheder ikke gives medhold i den nedlagte principale påstand, da der ikke kan knyttes selvstændige retsvirkninger til datoen for forbundets anmodning om

forhandlinger. Det bemærkes i den forbindelse, at der rent faktisk ikke blev indledt forhandlinger.

Tjenestemandssrettens bemærkninger og resultat

Den aftale om overgang til ny løn, som i 2007/2008 blev forhandlet og indgået mellem Trafikstyrelsen og HK/Stat, Trafik og Jernbane, havde til formål at gøre det muligt at overgå til et nyt lønsystem for tjenestemandsansatte kontormedarbejdere, der havde samme arbejdsopgaver som andre tjenestemænd, som var overgået til ny løn. Aftalens dækningsområde er i aftalens § 1 beskrevet som alle nuværende ansatte på gammelt lønsystem samt fremtidigt ansatte i Trafikstyrelsen (bortset fra ansatte i stillinger i lønramme 35 og højere), men den Trafikstyrelse, som der henvises til i aftalen, er den daværende Trafikstyrelse for Jernbane og Færger, som benyttede ”Trafikstyrelsen” som kaldenavn. Lufthavne faldt uden for denne styrelses ressortområde, og det er derfor utvivlsomt, at den indgåede aftale om ny løn ikke omfattede tjenestemandsansatte lufthavnsmedarbejdere.

Det forhold, at Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger i 2010 fusionerede med Statens Luftfartsvæsen til en ny styrelse, indebar ikke i sig selv nogen udvidelse af dækningsområdet for den tidligere indgåede aftale om ny løn, og dette gælder, uanset at man valgte at kalde den nye fælles styrelse for ”Trafikstyrelsen”. Der var uanset denne navnelighed med den tidligere styrelses kaldenavn tale om en ny organisation, som var forskellig fra Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger. De lufthavnsansatte tjenestemænd, som hidtil havde været ansat i Statens Luftfartsvæsen, blev derfor ikke ved fusionen overført til den styrelse, som nyløns-aftalen omfattede, men til den nye styrelse. Fusionen betød derfor heller ikke, at disse tjenestemænd blev omfattet af nyløns-aftalen indgået med Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger. De pågældende tjenestemænd blev da også i breve af 17. november 2010 orienteret om, at deres løn- og ansættelsesvilkår ville fortsætte uændret efter fusionen, hvilket ikke gav anledning til nogen indsigelser hverken fra tjenestemændene selv eller deres organisation.

Det fremgår af de afgivne forklaringer, at hverken Trafikstyrelsen eller HK/Stat, Trafik og Jernbane havde de tjenestemandsansatte lufthavnsmedarbejdere i tankerne, da man i 2012/2013 forhandlede om og indgik aftalen om nyløns-aftalens fornyelse. Der er derfor ingen holdepunkter for at antage, at parterne ved fornyelsen har villet udvide aftalens dækningsområde til også at omfatte disse tjenestemænd. Det fremgår af Trafikstyrelsens mail af 3. april 2013 til Moderniseringsstyrelsen, at det var styrelsens opfattelse, at fornyelsen ikke indebar nogen realitetsændringer i aftalen, hvilket viser, at Trafikstyrelsen klart forudsatte, at der ikke ved fornyelsen var sket nogen ændringer i aftalens dækningsområde. HK/Stat, Trafik og Jernbane påberåbte sig da heller ikke ved henvendelsen den 26. marts 2014 til Trafikstyrelsen, at der var sket en sådan ændring, hvorimod man anmodede om, at der blev optaget forhandling om overførsel af de tjenestemandsansatte medlemmer ved Bornholms Lufthavn til nyløns-aftalen.

Tjenestemandssretten finder det på den anførte baggrund ikke godtgjort, at de lufthavnsansatte tjenestemænd er omfattet af aftalen indgået med HK/Stat, Trafik og Jernbane om nyt lønsystem for tjenestemænd ansatte i Trafikstyrelsen, og at dette gælder uanset aftalens fornyelse i 2013.

Der kan derfor ikke gives HK/Stat, Trafik og Jernbane medhold i de nedlagte påstande, og Tjenestemandssretten tager herefter indklagedes frifindelsespåstand til følge.

Thi kendes for ret:

Indklagede, Finansministeriet for Moderniseringsstyrelsen for Trafik- og Byggestyrelsen, frifindes.

Ingen af parterne skal betale sagsomkostninger til den anden part.

Lene Pagter Kristensen