

Kendelse

afsagt den 15. november 2024

i

faglig voldgift sag nr. 2024-371:

**FOA – Fag og Arbejde
(konsulent Lasse Mortensen)**

mod

**KL for Hovedstadens Beredskab I/S
(advokat Christian K. Clasen)**

Uoverensstemmelsen

Sagen angår, om Hovedstadens Beredskab I/S kan pålægge det døgnvagtørende beredskabs- og ambulancepersonale at udføre tilsyn med automatiske indbruds-alarmanlæg (såkaldt AIA-kørsel) i beredskabstiden uden at yde særskilt betaling herfor.

Påstande

Klager, FOA – Fag og Arbejde, har nedlagt påstand om, at indklagede, KL for Hovedstadens Beredskab I/S, skal anerkende, at der ikke kan udføres AIA-kørsel i beredskabstiden uden særskilt betaling herfor.

Klager har endvidere nedlagt påstand om, at Hovedstadens Beredskab I/S til det døgnvagtørende beredskabspersonale skal betale overtidstillæg for AIA-kørsler udført i perioden 2019 til 2022.

Indklagede, KL for Hovedstadens Beredskab I/S, har over for klagers anerkendelsespåstand nedlagt påstand om afvisning, subsidiært frifindelse.

Over for klagers betalingspåstand har indklagede påstået frifindelse.

Sagens behandling ved faglig voldgift

Sagen blev mundtligt forhandlet torsdag den 3. oktober 2024 ved en faglig voldgift med følgende partsudpegede medlemmer:

Udpeget af klager: advokatfuldmægtig Nicholai Ejddum Kjølberg og konsulent Tony Selvig, begge fra FOA Overenskomst.

Udpeget af indklagede: chefkonsulent Lars Ørskov, Arbejdsgiverpolitisk Center, KL, og chefkonsulent Gert Højby, Jura og EU, KL.

Som opmand deltog højesteretsdommer Poul Dahl Jensen.

Under den mundtlige forhandling blev der afgivet forklaring af sektorformand for teknik- og servicesektoren i FOA A, tillidsrepræsentant og formand for KbaK (Klubben for kommunale brand- og ambulancefolk i København) B, chefkonsulent C, KL, HR-chef D, Hovedstadens Beredskab I/S, og chefkonsulent E, Hovedstadens Beredskab I/S.

Da der efter forhandling og votering ikke kunne opnås enighed eller flertal for en afgørelse blandt de partsudpegede medlemmer af voldgiftsretten, skal afgørelsen træffes af opmanden.

Sagsfremstilling

I 2010 indgik Københavns Brandvæsen en lokalaftale med FOA1, Kommunale brand- og ambulancefolk København, om honorering og drift af alarmpatruljekørsel til indbrudsalarmer i beredskabstiden. Aftalen indeholdt bl.a. følgende bestemmelser:

”§ 1. Baggrund

Københavns Brandvæsen har indgået en kontrakt med Københavns Kommune, Koncernservice om alarmpatruljekørsel til indbrudsalarmer i kommunens institutioner. Kontrakten trådte i kraft den 1. april 2010. Første alarmpatruljekørsel fandt sted den 25. juni 2010.

§ 2. Formål

Nærværende aftale indgår som et led i den samlede strategi for Københavns Brandvæsen om udvikling og erhvervelse af nye forretningsområder.

§ 3. Aftalens indhold

Det aftales mellem parterne, at fra og med 1. december 2010 skal mandskab, som kører alarmpatruljekørsel i beredskabstiden (efter kl. 18.00 og indtil kl. 08.00) honoreres med et beløb på kr. 120,- plus pension pr. person pr. alarmpatruljekørsel.

...

§ 4. Konsekvenser

...

Der er 8 timers hvile mellem første og anden AP-kørsel i Beredskabstiden for det mandskab, der konkret forestår AP-kørslerne. Alle andre opgaver, herunder beredskab, brand skal fortsat køres uanset tidspunkt på døgnet og uanset hvornår der er kørt AP-kørsel. ...”

De faglige organisationer opsagde lokalaftalen fra og med 1. november 2012 med henblik på indgåelse af en ny lokalaftale på ændrede vilkår. I et referat af 26. november 2012 af ”lokal forhandling – uenighed om fortolkning af overenskomsten” hedder det bl.a.:

”Den faglige organisations påstand og oplysninger:

Vi som faglig organisation mener ikke, at AIA [kørsel til automatisk indbrudsalarm-anlæg] ligger inden for rammerne for beredskabsfagligt arbejde og derfor mener vi ikke det er noget vi som brandfolk på døgnvagt skal køre i beredskabstiden.

Vi mener ligeledes, at AIA er vagtarbejde og derfor hører ind under en anden overenskomst end den vi er omfattet af.

Arbejdsgivers påstand og oplysninger:

Københavns Brandvæsen vurderer, at opgaven omkring kørsel til AIA ligger inden for rammerne af begrebet beredskabsopgaver, der skal varetages af de døgnvagtgørende mandskab i beredskabstiden.

Baggrunden for denne vurdering er bl.a., at kørsel til AIA-anlæg bidrager til og er en integreret del af samfundets beredskab, hvor beredskabet skal træffe egne foranstaltninger til løsning af de opståede problemer eller opgaver. Varetagelsen af opgaven medvirker til at forebygge, begrænse og afhjælpe skader på liv og værdier under alle tænkelige forhold. I dette tilfælde træffer beredskabet foranstaltninger til at undgå indbrud og begrænser derfor skade på bl.a. værdier.

Reglerne for døgnvagtgørende mandskab er beskrevet i overenskomst for brand- og ambulancepersonale i Københavns og Frederiksberg Kommuner i § 12 samt i protokollat 1. Denne konkrete sag omhandler tidspunktet mellem 18.00-08.00 – den såkaldte beredskabstid.

Perioden mellem nu og sagens afslutning

Københavns Brandvæsen og FOA1 er enige om, at der i perioden indtil sagen er afsluttet udbetales overarbejde for alle AIA ture, der køres af det døgnvagtgørende personale i beredskabstiden. Overarbejdet udbetales for hver ½ times begyndelse.

Denne aftale betragtes af ingen af parterne som et fortolkningsbidrag, der kan inddrages i den fagretlige behandling af sagen. Aftalen er indgået frivillig af begge parter og under hensyntagen til, at dagligdagen skal fungere mens det principielle spørgsmål afklares.

Den faglige organisation er ansvarlig for, at sagen føres videre, da det som udgangspunkt er organisationen, der mener at have et krav.

Såfremt den faglige organisation ikke rejser sagen, bortfalder ovennævnte betaling.”

I mail af 8. oktober 2013 fra F, FOA, til KL er anført bl.a.:

”Mægling om kørsel til AIA alarmer i beredskabstiden

Fra vor afdeling FOA 1 har vi modtaget meddelelse om, at der mellem afdelingen og Københavns Brandvæsen består uenighed om forståelsen af begrebet beredskabstid i den mellem KL og FOA gældende Overenskomst for brand- og ambulancepersonale i Københavns og Frederiksberg Kommuner § 12, jf. protokol 1. ...

Uenigheden er beskrevet i vedhæftede referat fra en lokal forhandling, som fandt sted 26. november 2012.

Med henblik på at bilægge uenigheden, anmoder jeg venligst om, at der indkaldes til mæglingsmøde. ...”

Det pågældende mæglingsmøde blev ikke afholdt, og uenigheden blev således ikke fagretligt forfulgt på daværende tidspunkt.

I forbindelse med at Københavns Brandvæsen og en række andre kommunale beredskaber blev lagt sammen og omdannet til Hovedstadens Beredskab I/S fra den 1. januar 2016, overtog Hovedstadens Beredskab opgaven med kørsel til AIA-alarmer udført af det døgnvagtørende personale. Fra den 1. januar 2016 og frem videreførtes den hidtidige praksis, hvorefter det døgnvagtørende personale blev honoreret særskilt med overarbejdsbetaling for kørsel til AIA-alarmer i beredskabstiden.

Den 6. april 2017 fremlagde KbaK (Kommunale brand- og ambulancefolk København) et oplæg til en ny AIA aftale, og i mail af 20. april 2017 meddelte tillidsrepræsentant A over for Hovedstadens Beredskab, at såfremt en ny aftale om kørsel til AIA-alarmer ikke blev indgået, ville kutymen om særskilt honorering med overarbejdsbetaling blive opsagt med virkning fra den 1. august 2017.

Den 27. april 2017 meddelte Hovedstadens Beredskab, at man ikke kunne acceptere KbaK's forslag til en ny aftale om AIA-kørsel. Herefter opsagde FOA1 dagen efter kutymen over for Hovedstadens Beredskab. I opsigelsen var anført:

”Hermed opsiges fra den 1. maj 2017 kutyme-aftalen vedrørende kørsel af AIA-alarmer i beredskabstiden fra kl. 22-07 ved Hovedstadens Beredskab. Kutymen

opsiges med sædvanligt varsel på 3 måneder, således at kutymen ophører den 1. august 2017.

FOA1 mener ikke, at kørsel af AIA-alarmer kan betragtes som en beredskabsfaglig opgave, og FOA1 vil derfor betragte et ledelsesmæssigt pålæg om at køre AIA-alarmer i beredskabstiden efter den 1. august 2017 som et overenskomstbrud.”

Som følge af opsigelsen af kutymen foretog Hovedstadens Beredskab – bl.a. efter høring af KL – en varsling over for medarbejderne om ophør af særlig betaling for kørsel til indbrudsalarmer i beredskabstiden. I varslingen af 28. juni 2017 var anført:

”Hovedstadens Beredskab og tidligere Københavns Brandvæsen har siden 2010 kørt alarmpatruljekørsel til Københavns Kommunes indbrudsalarmer (AIA-alarmer). Der har i denne periode været forskellige aftaler og praksis om tilrettelæggelse af og særlig betaling for den kørsel til AIA-alarmer, som ligger i beredskabstiden, dvs. i tidsrummet mellem kl. 22 og 07.

FOA har meddelt Hovedstadens Beredskab, at man ønsker at bringe den hidtidige praksis vedrørende kørsel til AIA-alarmer til beredskabstiden til ophør med virkning fra den 1. august 2017.

Hovedstadens Beredskab fastholder, at kørsel til AIA-alarmer i beredskabstiden fortsat skal varetages, idet dette arbejde er en integreret del af Hovedstadens Beredskabs opgaver, og udgør en del af de almindelige tjenestepligter for de ansatte i Hovedstadens Beredskab.

Hovedstadens Beredskab opretholder i forhold til de medarbejdere, som kører alarmerne, den nuværende betaling af overarbejde for AIA-alarmer, der køres i beredskabstiden, frem til den 28. februar 2018. Med virkning fra den 1. marts 2018 ophører den særlige betaling af overarbejde for kørsel til AIA-alarmer i beredskabstiden.”

Parterne fortsatte med at drøfte spørgsmålet om kørsel til AIA-alarmer, herunder på et møde den 17. august 2017 mellem FOA1 og Hovedstadens Beredskab. I uenighedsreferat af 31. august 2017 er bl.a. anført:

”3. Problemstilling

...

Der er uenighed om, hvorvidt kørsel til AIA skal varetages af det døgnvagtgørende personale inden for rammerne af beredskabsopgaver, jf. Overenskomst for brand- og ambulancepersonale 33.01, O15 samt Beredskabsloven.

4. Hovedstadens Beredskabs påstande

Begrundelsen for at fjerne tillæggene er, at der er tale om en beredskabsopgave, der udføres på lige fod med de øvrige, ikke-tillægsberettigende opgaver.

I og med at der er tradition for, at beredskaberne i høj grad løser en række opgaver og funktioner mv. for ejerkommunerne, borgerne og virksomhederne af både praktisk og præventiv karakter, så fastholdes det, at AIA-kørsel til ejerkommunernes institutioner og bygninger er en aktivitet, der hører under overenskomstens dækningsområde.

Dette er i overensstemmelse med såvel hidtidig praksis på området som beredskabslovgivning og overenskomst.

Blandt andet set i lyset af, at baggrunden for sammenlægningen af landets kommunale beredskaber var væsentlige sparekrav, vurderes det ikke økonomisk hensigtsmæssigt, at der fortsat honoreres særskilt for en beredskabsopgave, der udføres af det døgnvagtgørende personale på vagten.

5. FOAI's påstande

FOAI mener ikke, at der hverken i beredskabsloven, i beredskabsoverenskomsten eller inden for rammerne af anden lovgivning er hjemmel til at pålægge det døgnvagtgørende mandskab at køre til AIA. Det skyldes, at der hverken er tale om en beredskabsfaglig opgave eller anden opgave, som naturligt falder inden for opgaveporteføljen på dette overenskomstområde.

FOAI vurderer dermed, at der er tale om et overenskomstbrud, når mandskabet pålægges at køre til AIA.

Det fremgår således af Beredskabslovens § 1, at:

”Redningsberedskabets opgave er at forebygge, begrænse og afhjælpe skader på personer, ejendom og miljøet ved ulykker og katastrofer, herunder krigshandlinger, eller overhængende fare herfor.”

Kørsel til AIA ligger efter FOAI's vurdering uden for denne opgavebeskrivelse, som taler om skader ved ”ulykker og katastrofer”.

Beredskabsoverenskomsten giver ikke anledning til at foretage en udvidet fortolkning af, hvad der kan lægges ind under en beredskabsfaglig opgave.

Derudover indebærer kørsel til AIA i *beredskabstiden* fra kl. 22-07, at mandskabet belastes i et sådant omfang, at det strider mod aftale om hviletid og fridøgn for heltidsbeskæftiget brandpersonale fra 1986, bekendtgørelse om hvileperiode og fridøgn og beredskabsoverenskomstens § 13, stk. 5.

Endelig skal det bemærkes, at kørsel til AIA må betragtes som vagtarbejde, som naturligt ligger under anden overenskomst.

6. Perioden mellem nu og sagens afslutning

Det døgnvagtørende mandskab vil i perioden indtil sagens afgørelse fortsat køre til AIA, men dette sker under protest og i medfør af et ledelsesmæssigt pålæg, idet FOA1 som nævnt ikke mener, at der er tale om en beredskabsfaglig opgave.

Der betales fortsat tillæg for kørsel til AIA i en overgangsperiode frem til udgangen af februar 2018.

Den faglige organisation er ansvarlig for, at sagen føres videre, da det som udgangspunkt er organisationen, der mener at have et krav.”

På tidspunktet for det varslede ophør af den særskilte honorering af kørsel til AIA-alarmer den 1. marts 2018 var det Hovedstadens Beredskabs hensigt at uddanne og ansætte 24 beredskabsspecialister, der skulle varetage opgaven med kørsel til AIA-alarmer inden for deres arbejdstid, mens det døgnvagtørende personale herefter alene skulle udføre AIA-kørsler i beredskabstiden (aften og nat). Specialisterne blev ansat på samme overenskomst som brandmændene (Overenskomst for beredskabs- og ambulancepersonale).

Det trak længere ud end forventet med at få beredskabsspecialisterne gjort klar til at varetage opgaven med AIA-kørsler. På den baggrund besluttede Hovedstadens Beredskab at fortsætte med den særskilte honorering frem til udgangen af september 2018, når det døgnvagtørende personale kørte til AIA-alarmer i beredskabstiden. Af et uenighedsreferat af 20. august 2018 vedrørende møde afholdt den 25. juni 2018 mellem FOA1 og Hovedstadens Beredskab fremgår bl.a.:

”3. Problemstilling

FOA1 har pr. 1. august 2017 opsagt kutymen med kørsel til AIA.

Hovedstadens Beredskab valgte, for at imødekomme medarbejdernes ønsker samt sikre et passende varsel for bortfald af tillæg, at fortsætte med at udbetale tillægget for kørsel til AIA i en overgangsperiode frem til udgangen af februar 2018, således at ordningen blev udfaset.

Overgangsordningen blev forlænget grundet igangværende forhandlinger samt rekruttering af 24 beredskabsspecialister som bl.a. skal varetage opgaven med at køre til AIA i deres arbejdstid.

Den særlige honorering bortfalder således for døgnmandskabet når beredskabsspecialisterne har afsluttet deres uddannelsesforløb og begynder at arbejde effektivt ultimo september 2018.

Der har siden opgaven om kørsel til AIA begyndte i Københavns Brandvæsen i 2010 været generel uenighed mellem brandvæsenets/Beredskabets ledelse og FOA om, hvorvidt kørsel til AIA kan varetages af det døgnvagtørende personale inden for rammerne overenskomst for brand- og ambulancepersonale samt beredskabsloven, samt hvorvidt der skal ydes særskilt honorering herfor.

4. Hovedstadens Beredskabs påstande

I og med, at der er tradition for, at beredskaberne i høj grad løser en række opgaver og funktioner for ejerkommunerne, borgerne og virksomhederne af både praktisk og præventiv karakter, så fastholdes det, at AIA-kørsel til ejerkommunernes institutioner og bygninger er en aktivitet, som hører under overenskomstens dækningsområde.

Dette er i overensstemmelse med såvel hidtidig praksis som beredskabslovgivning og overenskomst.

Henset til at Hovedstadens Beredskab eksempelvis har ansat 24 beredskabsspecialister som blandt andet skal køre til AIA i deres arbejdstid, så mener Hovedstadens Beredskab ikke, at opgaven er en uforholdsmæssig ekstra byrde for døgnmandskabet.

Begrundelsen for, at den særlige honorering blev varslet til bortfald i 2017 er

- At bortfald af honoreringen er en naturlig konsekvens af, at FOA opsagde kutymen

- At baggrunden for sammenlægningen af landets kommunale beredskaber var væsentlige sparekrav, hvorfor det ikke vurderes økonomisk forsvarligt at der fortsat honoreres særskilt for en opgave, som Hovedstadens Beredskab mener er en beredskabsopgave som kan og skal udføres mens mandskabet er på vagt på stationen, på lige fod med de øvrige, ikke-til-lægsberettigende opgaver.

Hovedstadens Beredskab som nyoprettet interessentselskab bør ikke belastes økonomisk, fordi et tidligere brandvæsen i protest valgte, igennem flere år, at honorere særskilt for AIA-kørsel trods dokumenteret uenighed, jf. tidligere uenighedsreferater.

5. FOA1's påstande

Det er FOA1's påstand, at der skal ligge en aftale om honorering for det ekstra arbejde, som AIA-kørsel medfører.

Der er tale om en ekstra byrde, som pålægges personalet – en uforholdsmæssig stor byrde. Samtidig med, at de skal udføre deres normale opgaver.

I kraft af den ekstrabyrde det er at skulle køre AIA-kørsel og at skulle køre AIA i beredskabstiden fra kl. 22.00-07.00 mener FOA1 derfor, at der skal laves en aftale på området vedrørende AIA-kørsel. FOA1 mener ligeledes, at AIA-kørsel er en serviceopgave, som derfor kræver aftale.

Ydermere har man historisk set haft aftaler om honorering på området, og FOA1 kan ikke se nogen begrundelse for, at det har ændret sig. FOA1 tager derfor forbehold for at videreføre sagen i det fagretlige system.

6. Perioden mellem nu og sagens afslutning

Det døgnvagtgørende mandskab vil i perioden indtil sagens afgørelse fortsat køre til AIA, men dette sker under protest og i medfør af et ledelsesmæssigt pålæg, idet FOA1 som nævnt ikke mener, at der er tale om en beredskabsfaglig opgave.

Der betales tillæg for kørsel til AIA frem til udgangen af september 2018, hvor de nye FE-enheder [fleksible enheder] er planlagt til at starte op med at køre til AIA.

Den faglige organisation er ansvarlig for, at sagen føres videre, da det som udgangspunkt er organisationen, der mener at have et krav.”

Ved mail af 8. oktober 2018 anmodede FOA Hovedstadens Beredskab om niveau 2-forhandling om honorering af kørsel til AIA-alarmer. På mødet, der blev afholdt den 8. marts 2019, blev der ikke opnået enighed.

Der blev herefter afholdt niveau 3-forhandling mellem FOA og KL den 10. maj 2019. Af referat fra mødet fremgår bl.a. følgende:

”Emne: Forhandling efter § 16, stk. 3, i Fællesaftale om lokal løndannelse for det tekniske område (interessekonflikt) mellem FOA – Fag og Arbejde og KL på vegne af Hovedstadens Beredskab vedr. funktionstillæg (AIA-alarmer) efter overenskomst for beredskabs- og ambulancepersonale.

...

Parterne konstaterede, at der mellem FOA – Fag og Arbejde og Hovedstadens Beredskab har været afholdt niveau 2-forhandling den 8. marts 2019 i henhold til Fællesaftale om lokal løndannelse for det tekniske område § 16, stk. 2, vedrørende et funktionstillæg (AIA-alarmer) til ansatte efter overenskomst for beredskabs- og ambulancepersonale ved Hovedstadens Beredskab, uden at enighed kunne opnås.

FOA har ved mail af 8. marts 2019 anmodet om niveau 3-forhandling af sagen.

Parterne drøftede sagen.

Enighed kunne ikke opnås.

FOA – Fag og Arbejde tog forbehold for at videreføre sagen.”

Ved mail af 16. maj 2019 anmodede FOA KL om niveau 4-forhandling.

På baggrund af et nyt udkast til aftale vedrørende kørsel til AIA-alarmer udarbejdet af KbaK blev der afholdt et møde den 13. februar 2020. På mødet blev der ikke opnået enighed om en ny aftale. Af mødereferatet fremgår bl.a.:

”HBR [Hovedstadens Beredskab] oplyste, at aftaleudkastet er blevet vendt med dels KL og dels internt i organisationen. Det blev fremhævet, at AIA-opgaven fortsat blev betragtet som en beredskabsopgave, der kan og skal løses af døgnmandskabet inden for overenskomstens dækningsområde.

Holdningen fra HBR er, at opgaven ikke kræver særskilt honorering, særligt henset til den lave belastningsgrad.

HBR drøfter gerne målsætninger og muligheder ift belastningsgraden og genoptager gerne AIA-drøftelserne ved fremtidige lønbandsforhandlinger.

Parterne nåede ikke til nogen enighed.”

I et svar af 6. marts 2020 på en forespørgsel fra fællestillidsrepræsentant B anførte daværende forsvarsminister Trine Bramsen bl.a.:

”Mange tak for din henvendelse om beredskabets opgaver og funktion. Dine spørgsmål peger ind i nogle relevante overvejelser om, hvordan vi som samfund mest hensigtsmæssigt planlægger vores beredskab. Det glæder mig, når du og andre engagerer sig i beredskabsområdet.

Til dine konkrete spørgsmål kan Forsvarsministeriet oplyse følgende:

- *Er en opgave vedr. kørsel til tyverialarmer/AIA en beredskabsopgave, jf. beredskabslovens § 12, stk. 1, eller en serviceopgave?*
Kørsel til tyverialarmer er ikke en beredskabsopgave, jf. beredskabslovens § 12, stk. 1.
- *Kan andre end ministeren udnytte bemyndigelse i beredskabslovens § 12, stk. 4, og bestemme, at kommunalbestyrelsen skal varetage andre beredskabsopgaver end dem, der er nævnt i stk. 1 og 2?*
Beredskabslovens § 12, stk. 4, bemyndiger alene Forsvarsministeren.
- *Har ministeren udnyttet bemyndigelsen i beredskabslovens § 12, stk. 4?*
Forsvarsministeren har ikke udnyttet bemyndigelsen i beredskabslovens § 12, stk. 4.”

Ved mail af 24. april 2020 til KL oplyste FOA, at man på baggrund af svaret fra Forsvarsministeriet ønskede et nyt mæglingssmøde i sagen. I mailen var anført bl.a.:

”Forsvarsministeren har den 6. marts 2020 svaret på en række spørgsmål fra FTR B vedr. kørsel til AIA på beredskabsområdet. ...

Ministerens skriver, at AIA ikke er en beredskabsopgave i relation til beredskabslovens § 12.

På baggrund af disse nye oplysninger og klare tilkendegivelse fra ministeren ønsker FOA et nyt mæglingsmøde i sagen, da det er FOAs vurdering, at kun beredskabsfaglige opgaver kan løses i beredskabstiden fra kl. 22 – 07. Da kørsel til AIA ikke er en beredskabsopgave, vil, opgaven dermed kun kunne løses i beredskabstiden ved en særskilt aftale herom. En sådan aftale findes ikke længere ved Hovedstadens Beredskab, selv om der fortsat køres til AIA i beredskabstiden.

Det er dermed FOAs vurdering, at kørsel til AIA i beredskabstiden ved Hovedstadens Beredskab sker i strid med beredskabsoverenskomsten.

...

FOA trækker samtidig anmodningen om en niveau 4-forhandling i den tilstødende lønsag.”

Mæglingsmødet blev afholdt den 18. august 2020. I referatet fra mødet hedder det bl.a.:

” ...

FOA anførte videre, at mæglingsmødet skulle behandle spørgsmålet om, hvorvidt AIA-kørsel i beredskabstiden ved HBR sker i strid med beredskabsoverenskomsten.

KL anførte hertil, at det ligger inden for Overenskomst for beredskabspersonale (33.01), at døgnvagtørende ansatte i HBR varetager en række opgaver, herunder kørsel til AIA-alarmer.

Parterne drøftede sagen.

Enighed kunne ikke opnås.”

Der er under sagen fremlagt en lokalaf tale mellem FOA1, Kommunale brand- og ambulancefolk København og Københavns Brandvæsen om assistance til ophjælpning af borgere i beredskabstiden. Aftalen indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

”§ 1. Baggrund

Ildløsstyrken overtager opgaven med ophjælpning af borgere for Sundheds- og Omsorgsforvaltningen fra og med den 1. september 2009 fra ambulancetjenesten.

§ 2. Formål

Aftalen mellem Københavns Brandvæsen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen bibeholdes i Københavns Brandvæsen.

§ 3. Aftalens indhold

Det aftales mellem parterne, at såfremt ”stigerne” bliver benyttet i beredskabstiden (efter kl. 18.00 og indtil kl. 08.00) til at løse opgaver i henhold til aftalen mellem Københavns Brandvæsen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, udløser dette et beløb på 200,00 kr. hvor pensionsbeløb er indeholdt, til hver ansat (max. to ansatte) pr. ud kald.”

Overenskomstgrundlag

a. Overenskomst for beredskabs- og ambulancepersonale

Overenskomst for beredskabs- og ambulancepersonale fra 2019 indeholder i § 1 en personafgrænsning af overenskomstens dækningsområde. Bestemmelsen lyder således:

”§ 1. Hvem er omfattet og hvem har forhandlings- og aftaleretten

Stk. 1

Overenskomsten omfatter

- a) beredskabsmestre
- b) viceberedskabsbrandmestre
- c) beredskabsassistenter
- d) vagtcentralpersonale
- e) brandmestre
- f) underbrandmestre og
- g) brandmænd
- h) reddere
- i) ambulancefolk

som er ansat i

1. KL's forhandlingsområde
2. virksomheder, som har bemyndiget KL til med bindende virkning at indgå overenskomster mv.

Bemærkning:

KL's forhandlingsområde er alle kommuner, alle kommunale fællesskaber i henhold til den Kommunale Styrelseslovs § 60, ...

Overenskomstens lønbestemmelser indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

”§ 3. Løn

Stk. 1

Lønnen består af 4 elementer:

1. Grundløn, jf. § 4,
2. Funktionsløn, jf. § 5,
3. Kvalifikationsløn, jf. § 6 og
4. Resultatløn, jf. § 7.

Stk. 2

Ansatte i henhold til denne overenskomst er omfattet af:

1. Fællesaftale om lokal løndannelse på det tekniske område (09.07)
2. ...
3. ...

Bemærkning:

Fællesaftale om lokal løn på det tekniske område indeholder bl.a. bestemmelser om forhandlingssystemet, rets- og interesselvister, opsigelse og ophør af aftaler om funktions- og kvalifikationsløn.

...

§ 5. Funktionsløn

Stk. 1

Funktionsløn ydes ud over grundlønnen og eventuel kvalifikationsløn. Funktionsløn baseres på de funktioner (arbejds- og ansvarsområder), der er knyttet til den enkelte stilling. Funktionerne skal være særlige funktioner, der ligger ud over de funktioner, som forudsættes varetaget for grundlønnen.

Stk. 2

Til ansatte, hvor pågældende udnytter uddannelsen i det daglige arbejde, ydes følgende pensionsgivende tillæg:

[tillæg for ambulanceuddannelser på niveau I, II og III].

Stk. 3

Funktionsløn aftales i øvrigt lokalt på grundlag af de funktioner, den ansatte varetager. Funktionsløn gives som et pensionsgivende tillæg eller gives som oprykning til højere løntrin. Funktionsløn kan også anvendes til at honorere for elementer, der traditionelt har været honoreret med arbejdstidsbestemte ydelser

eller arbejdsbestemte tillæg eller lignende, jf. aftale om konvertering af ulempe-
tillæg.
...”

Overenskomsten indeholder bl.a. følgende bestemmelser om arbejdstid:

”§ 13. Arbejdstid

...

Stk. 3

Den normale ugentlige arbejdstid for personale, der udelukkende varetager
døgn tjeneste, udgør gennemsnitlig 48 timer.

Stk. 4

Arbejdstiden for døgnvagtørende personale afvikles som netto 87 døgnvagter
pr. år.

Stk. 5

En døgnvagt regnes som 20 timers tjeneste med gennemsnitligt 8 timers pligtig
arbejdstid fordelt i tidsrummet fra kl. 07.00 til kl. 22.00. Den gennemsnitlige ar-
bejdstid på 8 timer på en døgnvagt beregnes over en periode på 4 uger.

Bemærkning:

Træning og uddannelse kan foregå i alle vagtdøgn og bør så vidt muligt være af-
sluttet inden kl. 18.00.

...”

b. Protokollat 1 til gældende og tidligere overenskomst

I Protokollat 1 - Personlig ordning for ansatte i Københavns og Frederiksberg Kom-
muner pr. 1. april 2015 er der for bl.a. brandmænd og ambulancefolk i Københavns
og Frederiksberg Kommuner ansat senest den 31. marts 2015 fastsat en række særlige
bestemmelser, der træder i stedet for de tilsvarende bestemmelser i overenskomsten. I
protokollatets § 5 om arbejdstid, er det i stk. 1 fastsat, at arbejdstiden for døgnvagtø-
rende personale afvikles som netto $84 \frac{3}{8}$ døgnvagter pr. kalenderår. Denne bestem-
melse svarer til § 12, stk. 1, 2. punktum, i overenskomsten fra 2010 for brand- og am-
bulancepersonale i Københavns og Frederiksberg Kommuner. Til denne overens-
komst fra 2010 var knyttet Protokollat 1 – Arbejdstid for brandvæsenets (ildløs) ud-

rykningstjeneste. Protokollatet indeholdt følgende bestemmelser, som ikke blev videreført i protokollatet om en personlig ordning for ansatte i Københavns og Frederiksberg Kommuner pr. 1. april 2015:

”Stk. 1

Tjeneste i brandvæsenets udrykningsstyrke tilrettelægges som døgntjeneste.

Stk. 2

Hver døgntjeneste opgøres til 20 timers arbejdstid, idet 16 timer af døgntjenesten betragtes som rådighedstjeneste på arbejdsstedet, der medregnes i arbejdstiden med $\frac{3}{4}$.

Bemærkning:

Forudsætningen herfor er en gennemsnitlig ugentlig arbejdstid på 37 timer.

Stk. 3

Parterne er enige om,

- at brandmandskabet inden for 8 timer pr. vagtdøgn i tiden 8-18 medvirker ved meningsfyldt arbejde, og
- at fysisk træning og vedligeholdende uddannelse kan foregå i alle vagtdøgn.

Stk. 4

Parterne er enige om at træffe de nødvendige aftaler i henhold til Arbejdsministeriets bekendtgørelse af 15. august 1980 vedrørende hviletid, og at disse aftaler skal være gældende så længe døgnvagtjenesten opretholdes.”

c. Aftale om hviletid og fridøgn for heltidsbeskæftiget brandpersonale

Aftale af 23. juli 1986 om hviletid og fridøgn for heltidsbeskæftiget brandpersonale indgået mellem Dansk Kommunal Arbejderforbund og Kommunernes Landsforening i henhold til Arbejdsministeriets bekendtgørelse af 15. august 1980 indeholder bl.a. følgende bestemmelser, der den 16. oktober 1986 blev godkendt af Arbejdstilsynet:

”Den normale ugentlige arbejdstid for heltidsbeskæftiget brandpersonale, der udelukkende varetager døgntjeneste, udgør således pr. 1. april 1984 gennemsnitligt 48 timer pr. uge. Normalt tilrettelagt således, at den enkelte vil forrette 2 døgnvagter pr. uge. Udover den således tilrettelagte tjeneste udføres i mindre omfang sikkerhedsvagter i teatre o.a. samt ekstra vagter eller ekstra timer.

...

I det enkelte vagtdøgn er der enighed om, at de pågældende er pligtige at udføre indtil 8 timers effektiv tjeneste/meningsfyldt arbejde mellem kl. 08.00 og kl. 18.00, herunder også på lørdage, søn-og helligdage.”

d. Fællesaftale om lokal løndannelse på det tekniske område

Den fællesaftale om lokal løndannelse på det tekniske område, som der er henvist til i den gældende overenskomst § 3, stk. 2, nr. 1, indeholder i kapitel 5 bestemmelser om rets- og interesselvister. Fællesaftalens § 16 lyder således:

”§ 16. Interessekonflikter om grundløn, funktionsløn og kvalifikationsløn

Stk. 1

Hos den ansættelsesmyndighed, hvor interesselvisten er opstået, føres der hurtigst muligt mellem ansættelsesmyndigheden og (lokale) repræsentanter for den forhandlingsberettigede organisation en forhandling med henblik på at bilægge tvisten.

Bemærkning:

...

Stk. 2

Bilægges interesselvisten ikke, kan organisationsrepræsentanter fra begge parter tilkaldes med henblik på medvirken til en lokal forhandling mellem ansættelsesmyndigheden og (lokale) repræsentanter for den forhandlingsberettigede organisation. En af parterne kan kræve den lokale forhandling afholdt inden for en frist af 3 uger efter forhandlingen i stk. 1.

Bemærkning:

...

Stk. 3

Bilægges interesselvisten ikke lokalt, oversendes sagen af en af parterne inden for en frist af 14 dage efter den lokale forhandling til centrale forhandlinger mellem den kommunale arbejdsgiverpart og den forhandlingsberettigede organisation. Den centrale forhandling kan kræves afholdt senest 3 uger efter modtagelsen af forhandlingsbegæringen. De centrale parterets løsning af tvisten er bindende for de lokale parter.

Bemærkning:

Parterne er enige om, at der udfoldes store bestræbelser på at finde løsninger lokalt (niveau 1 og 2). Hvis dette ikke lykkes, er parterne enige om, at der i niveau 3 så vidt muligt skal findes en løsning.

Stk. 4

Kan der ikke indgås aftale i henhold til stk. 3, kan sagen senest 6 uger efter den afsluttende forhandling under stk. 3 forelægges et paritetisk sammensat nævn bestående af 4 medlemmer – 2 medlemmer udpeges af den forhandlingsberettigede organisation, og 2 medlemmer som udpeges af KL.

Hvis sagen drejer sig om en af arbejdsgiveren fastsat a'contoløn, og der ikke har kunnet opnås enighed i det paritetiske nævn i 1. afsnit, kan hver af parterne anmode en uvildig person om at tiltræde nævnet.

Hvis der ikke kan opnås enighed om at udpege en bestemt person, anmodes Forligsinstitutionens formand om at udpege denne.

Den pågældende kan mægle mellem parterne og træffer endelig afgørelse i sagen, hvis den ikke løses på anden måde.

Afgørelse efter denne bestemmelse kan endvidere ske i sager, hvor der efter overenskomsten efter lokal aftale skal ydes tillæg uden beløbsgrænse.

Bemærkning:

For så vidt angår løsning af lokale interessekonflikter om lokal løndannelse, jf. stk. 1-4, henvises til Bilag B.

Stk. 5

...”

Det bilag B, der er nævnt i bemærkningen til § 16, stk. 4, indeholder en skematisk fremstilling af den ordning, der er reguleret i § 16, om forhandling af interessekonflikter i 4 niveauer.

Forklaringer

Der er under sagen afgivet forklaring af sektorformand for teknik- og servicesektoren i FOA A, tillidsrepræsentant og formand for KbaK (Klubben for kommunale brand- og ambulancefolk i København) B, chefkonsulent C, KL, HR-chef D Hovedstadens Beredskab I/S, og chefkonsulent E, Hovedstadens Beredskab I/S.

A har forklaret bl.a., at han var fællestillidsrepræsentant i Hovedstadens Beredskab frem til 2019, hvor han blev sektorformand i FOA. En døgnvagt på 24 timer opgøres til 20 timers arbejdstid, idet 16 timer af døgtjenesten betragtes som rådighedstjeneste på arbejdsstedet, der medregnes i arbejdstiden med $\frac{3}{4}$. Døgnvagten omfatter 8 timers effektiv tjeneste i dagtimerne, hvor man kan sættes til meningsfyldt arbejde. Før 2010 blev opgaven med kørsel til AIA-alarmer udført af et privat firma, og efter 2022 udføres opgaven nu igen af et privat firma. Han har selv kørt AIA-kørsel. Der var mange fejlalarmer og kun få indbrud. Ved indbrud blev politiet tilkaldt. Hvis vinduer var ødelagt ved indbruddet, havde de to mand, der udførte AIA-kørslen, til opgave at dække af, så gerningsstedet blev sikret mod nye indbrud. Udrykning til brand havde førsteprioritet, og kørsel til AIA-alarmer måtte i givet fald vente. Han har ikke kendskab til, at andre beredskaber udfører AIA-kørsel. Det er kun et problem i beredskabstiden, hvor kun $\frac{3}{4}$ af rådighedstiden medregnes i arbejdstiden. I overenskomstens § 13, stk. 5, er der ikke angivet noget udtrykkeligt om, hvilke opgaver det døgnvagtende personale kan pålægges at udføre i beredskabstiden, men det er forudsat i den måde, arbejdstiden og dermed aflønningen beregnes på, at der kun kan udføres egentlige beredskabsopgaver i beredskabstiden. Også hensynet til at sikre mandskabet den fornødne hvile taler for denne forståelse. Det var svaret fra Forsvarsministeriet i marts 2020, der fik FOA til at frafalde anmodningen om niveau 4-forhandling og i stedet valgte at forfølge sagen som et brud på overenskomsten. Når der i beredskabstiden kan ydes assistance til ophjælpning af borgere, skyldes det, at der gælder en lokalaftale, der sikrer en særskilt honorering for dette arbejde, ligesom der oprindeligt i 2010 var indgået en lokalaftale om særskilt honorering af AIA-kørsel i beredskabstiden.

B har forklaret bl.a., at han har været fællestillidsrepræsentant siden 2019. Beredskabstiden skal primært bruges til hvile og træning, når der ikke er 112-udkald. De 24 beredskabsspecialister, der skulle varetage opgaven med AIA-kørsel, blev ansat på samme overenskomst som det øvrige brandmandskab, dvs. overenskomst for beredskabs- og ambulancepersonale, men de havde en effektiv arbejdstid og havde ikke døgnvagt. Der skal ske en særskilt honorering af AIA-kørsel i beredskabstiden for at sikre ordentlige arbejdsvilkår, herunder at der tages hensyn til det døgnvagtende personales behov for at hvile. Ophjælpning af borgere, der er faldet, er ikke en beredskabsopgave, og derfor kan den kun udføres i beredskabstiden som følge af, at der er indgået en særlig aftale herom. Efter 2022 udføres opgaven med kørsel til AIA-alarmer af et privat firma.

C har forklaret bl.a., at han har været ansat i KL siden 1990, og siden 2004 har han deltaget i overenskomstforhandlinger på det tekniske område. Overenskomsten for beredskabs- og ambulancepersonale indeholder en personafgrænsning. Overenskomstens dækningsområde er afgrænset ved stillingsbetegnelser og ikke ved

en afgrænsning af det faglige område, som overenskomsten omfatter. Der er således ingen udtrykkelige faglige begrænsninger, og det afgørende i praksis er et krav om saglighed. Beredskaberne er en forsikringsordning, der giver mulighed for at løse både kerneopgaver (112-alarmer) og andre akutte, uopsættelige opgaver på skæve tidspunkter. Da FOA ikke fulgte op på den varsling af et mæglingsmøde, der var indeholdt i mailen af 8. oktober 2013, gik han ud fra, at FOA havde frafaldet at forfølge sagen fagretligt og i stedet havde valgt at lade spørgsmålet indgå i en lønforhandling som en interesseløst i henhold til § 16 i fællesaftalen om lokal løndannelse på det tekniske område. Han blev derfor overrasket, da han den 24. april 2020 modtog FOAs mail med en anmodning om mæglingsmøde. Han troede, at sagen var ”død”. Forsvarsministeriets svar om, hvordan beredskabslovens § 12 skal forstås, er ikke styrende for, hvordan overenskomsten skal forstås. AIA-kørsel har ikke været drøftet under overenskomstforhandlingerne.

D har forklaret bl.a., at hun er HR-chef i Hovedstadens Beredskab. Det døgnvagtende personale i Hovedstadens Beredskab udfører en række akutte opgaver i beredskabstiden ud over § 112-udkald uden at få særskilt betaling herfor. Det drejer sig f.eks. om at komme personer i en elevator til undsætning, hvis elevatoren er gået i stå, oplåsning af nøglebokse, dykkeropgaver, oprydning efter færdselsuheld og opbrydning af dør for at skabe adgang. Der er ingen skarp sondring mellem beredskabsopgaver og serviceopgaver. Med udgangen af 2022 ophørte Hovedstadens Beredskab med at køre til AIA-alarmer. I perioden 2018-2023 havde Hovedstadens Beredskab ansat beredskabsspecialister. De var ansat på overenskomsten for beredskabs- og ambulancepersonale med en effektiv 12-timers arbejdstid om dagen. I årene 2019, 2020, 2021 og 2022 kørte beredskabsspecialisterne størstedelen af AIA-kørslerne. Det var ikke nogen stor belastning for det døgnvagtende mandskab at køre AIA-kørslerne i beredskabstiden. I gennemsnit kørte en medarbejder under hver døgnvagt 1,5 AIA-kørsel i beredskabstiden. Københavns Brandvæsen og fra 2016 Hovedstadens Beredskab har ydet særskilt honorering for AIA-kørsel i beredskabstiden i perioden 2010-2018. Selv om man efter de faglige organisationers opsigelse af lokalaftalen om honorering og drift af alarmpatruljekørsel til indbrudsalarmer i beredskabstiden fra og med den 1. november 2012 ikke var forpligtet til det, fortsatte man med at betale særskilt for AIA-kørsel for at sikre ro på arbejdspladsen. Københavns Brandvæsen og senere Hovedstadens Beredskab har i hele perioden betalt et særskilt honorar for assistance til oplysning af borgere i beredskabstiden, fordi der var en lokalafale om det.

E har forklaret bl.a., at hun er chefkonsulent i Hovedstadens Beredskab. Ved sammenlægningen af de kommunale beredskaber i Københavns-området i 2016 var der ønske om at opnå besparelser. Alligevel fortsatte Hovedstadens Beredskab med at betale særskilt for AIA-kørsler i beredskabstiden. Dette skete for at sikre ro på

arbejdspladsen og dermed en sikker drift af virksomheden i Hovedstadens Beredskab. Hun var overrasket over, at FOA i 2017 opsigde kutymen med særskilt honorering af AIA-kørsel i beredskabstiden. Hovedstadens Beredskab ville uanset FOA's opsigelse af kutymen have fjernet den særskilte betaling for AIA-kørsel i beredskabstiden, således som det skete i 2018.

Parternes argumentation

Ad indklagedes påstand om afvisning

Indklagede har anført navnlig, at FOA har udvist retsfortabende passivitet. Allerede i november 2012 var der uenighed mellem FOA og Københavns Brandvæsen om, hvorvidt kørsel til AIA-alarmer i beredskabstiden kunne betragtes som en opgave under beredskabsoverenskomstens dækningsområde, jf. herved referat af 26. november 2012. Der forelå således en retstvist mellem parterne, og den 8. oktober 2013 anmodede FOA KL om et mæglingmøde. Mæglingmødet blev imidlertid ikke afholdt. FOA forfulgte ikke sagen i flere år, og da sagen blev videreført i 2018 var det som en løntvist med niveau 2 og 3 forhandling om et funktionstillæg og dermed som en interesseløstvist. Heri lå en anerkendelse af, at AIA-kørsel i beredskabstiden var omfattet af overenskomsten. FOA handlede ud fra denne antagelse helt frem til den 24. april 2020, hvor FOA på baggrund af Forsvarsministeriets brev af 6. marts 2020 fandt, at kørsel til AIA i beredskabstiden ved Hovedstadens Beredskab skete i strid med overenskomsten for beredskabs- og ambulancepersonale, og på den baggrund anmodede om et nyt mæglingmøde. FOA har ved sin adfærd i perioden 2013-2020 givet KL en berettiget forventning om, at sagen ikke ville blive videreført som en retstvist.

Klager har heroverfor anført navnlig, at FOA ikke har udvist en passivitet, der kan begrunde afvisning af klagers anerkendelsespåstand. Hovedstadens Beredskab fortsatte med at betale særskilt honorar for AIA-kørsel i beredskabstiden helt frem til den 1. oktober 2018. FOA kan ikke klandres for ikke at have reageret aktivt i fagretlig henseende, så længe særskilt betaling for AIA-kørslerne fortsatte. I uenighedsreferaterne af 31. august 2017 og 20. august 2018 er problemstillingen beskrevet som en tvist om, hvorvidt kørsel til AIA kan varetages af det døgnvagtørende personale inden for rammerne af overenskomst for brand- og ambulancepersonale, og dermed som en tvist om fortolkning af overenskomsten. Fremme af sagen som en løntvist i henhold til fællesaftale om lokal løndannelse på det tekniske område har heller ikke kunnet give indklagede en berettiget forventning om, at sagen ikke ville blive forfulgt som en retstvist ved faglig voldgift. Med Forsvarsministeriets brev af 6. marts 2020 fremkom der nye oplysninger af betydning for sagen, og FOA reagerede inden for rimelig tid ved den 24. april 2020 at anmode om mæglingmøde.

Ad sagens realitet

Klager har anført navnlig, at kørsel til AIA ikke udgør en typisk del af overenskomstens anvendelsesområde, og at dette arbejde ikke udgør en beredskabsopgave, jf. bl.a. Forsvarsministeriets svar af 6. marts 2020. Hovedstadens Beredskab og KL har i publikationer tidligere selv betegnet kørsel til indbrudsalarmer som en serviceopgave – og altså ikke som en beredskabsopgave.

AIA-kørsel og andre opgaver, der ikke udgør beredskabsopgaver, kan beredskabspersonalet pålægges at udføre af arbejdsgiver uden ekstrabetaling, men i så fald skal disse opgaver lægges inden for den effektive arbejdstid på 8 timer. Lægges opgaver af denne karakter uden for den effektive arbejdstid – dvs. i den såkaldte beredskabstid – skal der ske en betaling for denne ekstra ydelse.

Beredskabspersonalet er ansat i 24 timers vagter. 8 timer betegnes som effektiv tjeneste (der lægges i tidsrummet 7.00-22.00) og aflønnes på almindelige vilkår (med 100% betaling). De øvrige 16 timer betegnes som beredskabstid (rådighedstid) og aflønnes med $\frac{3}{4}$ af timelønnen. En 24-timers døgnvagt honoreres således sammenlagt med normal timeløn for 20 timer.

Hvis et beredskabsudkald ligger i beredskabstiden (rådighedstiden), betales der ikke fuld løn eller overarbejdsbetaling af den grund. Det ligger implicit i beredskabstjenestens natur og honorering herfor, at der for medarbejderen er en ”risiko” for, at der på visse døgnvagter uden for den effektive arbejdstid kan opstå en eller flere krævende akutte beredskabsopgaver, og at udførelsen af disse opgaver er så omfattende, at beredskabspersonalet i den pågældende vagt ender med at arbejde alle 16 timer uden for effektiv arbejdstid. Omvendt er der for arbejdsgiver en ”risiko” for, at der er få eller måske ingen beredskabsopgaver i beredskabstiden (rådighedsvagten).

Københavns Brandvæsen (nu Hovedstadens Beredskab) indgik i 2010 en kontrakt med Københavns Kommune om, at der kunne foretages alarmpatrulje til indbrudsalarmer i kommunens institutioner i hele døgnnet. Der blev således indgået en aftale om udførelse af en ekstra opgave – serviceopgave – som blev pålagt beredskabspersonalet at udføre også i beredskabstiden.

Som følge heraf blev der ligeledes i 2010 indgået en lokalaftale mellem Københavns Brandvæsen, FOA1 og Kommunale brand- og ambulancefolk i København (KbaK) om dels honorering for denne opgave i beredskabstiden, da den lå ud over deres almindelige forpligtelse i overenskomsten og da opgaven delvist lå i et tidsrum, hvor medarbejderne alene modtog $\frac{3}{4}$ af deres normale timeløn, og dels en aftale om, hvordan man administrerede opgaven i forhold til regler om hviletid.

FOA ville aldrig have indgået en overenskomst, der indebærer betaling af $\frac{3}{4}$ løn i beredskabstiden med mulighed for udførelse af beredskabsopgaver i 100% af denne del af arbejdstiden, hvis det i beredskabstiden var muligt for arbejdsgiver at pålægge medarbejderne forefaldende opgaver, der ikke kan betegnes som beredskabsopgaver. Den lavere aflønning i beredskabstiden med $\frac{3}{4}$ af timelønnen relaterer sig således alene til beredskabsopgaver.

Ifølge Protokollat 1 til den dagældende overenskomst for brand- og ambulancepersonale i Københavns og Frederiksberg Kommuner er parterne enige om, at brandmandskabet inden for 8 timer pr. vagtdøgn i tiden 8-18 medvirker ved meningsfyldt arbejde. Heraf må modsætningsvis følge, at der ikke er fri adgang til at pålægge mandskabet ekstra opgaver i beredskabstiden. Dette følger også af hensynet til medarbejdernes mulighed for at hvile i beredskabstiden, jf. herved Aftalen af 23. juli 1986 om hviletid og fridøgn for heltidsbeskæftiget brandpersonale, hvori det er anført, at parterne er enige om, at medarbejderne i det enkelte vagtdøgn er pligtige at udføre indtil 8 timers effektiv tjeneste/meningsfyldt arbejde mellem kl. 06.00 og kl. 18.00.

Den anførte forståelse er ikke kun lagt til grund ved lokalaftalen fra 2010 om AIA-kørsel, men også ved andre typer ekstraopgaver. Som eksempel på, at der skal indgås aftale om særskilt betaling, hvis det døgnvagtørende personale i beredskabstiden pålægges ekstra opgaver, der ikke har karakter af beredskabsopgaver, kan nævnes lokalaftalen om assistance til ophjælpning af borgere i beredskabstiden.

Arbejdsgiver har efter ledelsesretten som udgangspunkt en relativ bred mulighed for at pålægge medarbejderne opgaver – også selv om disse opgaver falder uden for overenskomstens kerneopgaver (beredskabsopgaver), men dette gælder ikke i beredskabstiden.

Fællestillidsrepræsentanten har lavet en opgørelse, der viser, døgnmandskabet i beredskabstiden kørte 543 AIA-ture i 2019, 508 ture i 2020, 636 i 2021 og 896 i 2022, dvs. i alt 2583 AIA-ture i beredskabstiden. Disse ture må aflønnes med overarbejdsbetaling svarende til den særskilte betaling, der fandt sted frem til 1. oktober 2018.

Indklagede har anført navnlig, at kørsel til indbrudsalarmer er en arbejdsopgave, der er omfattet af dækningsområdet for Overenskomst for beredskabs- og ambulancepersonale. Overenskomsten har et bredt dækningsområde, idet den alene indeholder en afgrænsning af det personelle anvendelsesområde, der er fastlagt med angivelse af stillingsbetegnelser, hvorimod det faglige dækningsområde som udgangspunkt må antages at omfatte alt arbejde, der henses til sin karakter falder inden for overenskomstens naturlige dækningsområde.

Med anerkendelsespåstanden er klager enig i, at kørsel til AIA-alarmer i den effektive arbejdstid ikke skal honoreres særskilt. Klager er således enig i, at dette arbejde er overenskomstdækket, når det udføres i den effektive arbejdstid, og at arbejdet er korrekt aflønnet ved den løn, der følger af overenskomsten.

Twisten angår alene, når arbejdsopgaven udføres i den såkaldte beredskabstid, og spørgsmålet er, om opgaven med kørsel til AIA-alarmer kan kræves særskilt honoreret i beredskabstiden og således ikke kan anses for at være korrekt aflønnet gennem den i overenskomsten fastsatte løn.

Kørsel til AIA-alarmer i hele arbejdstiden, herunder i beredskabstiden, er efter indklagedes opfattelse overenskomstdækket og omfattet af overenskomstens grundløn. Det fremgår ikke af overenskomstens bestemmelse om funktionsløn, at der skal ske særskilt honorering af kørsel til AIA-alarmer i beredskabstiden. Med sagen forsøger klager at få et funktionstillæg, som overenskomsten ikke indeholder hjemmel til. Der er tale om en løntvist (interessetvist), som hører hjemme i niveau-systemet i henhold til Fællesaftale om lokal løndannelse på det tekniske område. Klager har da også forsøgt at forhandle sig frem til et funktionstillæg i niveau-systemet, men uden held, og klager forsøger nu at "voldgifte" sig frem til det resultat, som klager ikke kunne forhandle sig frem til.

Forsvarsministeriets svar, hvorefter kørsel til tyverialarmer ikke er en beredskabsopgave, jf. beredskabslovens § 12, stk. 1, er ikke afgørende for, hvilke opgaver der kan anses for at falde inden for overenskomstens dækningsområde. Overenskomsten anvender ikke begrebet beredskabstid, og der er ikke noget, der indikerer, at det er relevant, hvorvidt kørsel til AIA-alarmer betragtes som en beredskabsopgave i traditionel forstand. Forsvarsministeriet udtaler sig i øvrigt ikke om, hvilke opgaver der kan pålægges det døgnvagtende personale i beredskabstiden.

Afgørende for vurderingen af, om en arbejdsopgave er omfattet af overenskomstens dækningsområde og dermed kan pålægges det døgnvagtende personale i beredskabstiden uden særskilt honorering, er navnlig, om arbejdsopgaven har uopsættelig karakter. Det døgnvagtende personale vil dermed i kraft af arbejdsgiverens ledelsesret kunne pålægges en række arbejdsopgaver i beredskabstiden – uden særskilt honorering – der ikke kan karakteriseres som en beredskabsopgave i traditionel forstand.

Når det i Protokollat 1 til den tidligere overenskomst for brand- og ambulancepersonale i Københavns og Frederiksberg Kommuner var anført, at parterne er enige om, at brandmandskabet inden for 8 timer pr. vagtdøgn medvirker ved meningsfyldt arbejde,

kan det ikke heraf modsætningsvis udledes, at personalet ikke kan pålægges at udføre meningsfyldt arbejde i vagtdøgnet uden for de 8 timer, dvs. i beredskabstiden.

Ud fra en saglig og driftsmæssig begrundet vurdering må kørsel til AIA-alarmer betragtes som en arbejdsopgave, der har uopsættelig karakter henset til, at kørsel til AIA-alarmer, der aktiveres om natten, ikke kan afvente dagvagten, og indsatsen bidrager til at opdage og forebygge tyveri samt minimere skader på værdier.

Det bestrides, at aflønningen i beredskabstiden er $\frac{3}{4}$ af timelønnen. I den grundløn, der er aftalt i overenskomsten, er der taget højde for den samlede arbejdsbyrde hen over et døgn, herunder den lavere arbejdsintensitet i beredskabstiden. Grundlønnen omfatter også de opgaver, der med rette kan pålægges medarbejderne i beredskabstiden. Overenskomsten er ikke til hinder for, at der indgås lokalaftaler om særskilt honorering for arbejde, der udføres i beredskabstiden – således som det var tilfældet med lokalaftalen fra 2010 om særskilt honorering af AIA-kørsel i beredskabstiden og lokalaftalen om assistance til ophjælpning af borgere i beredskabstiden – men overenskomsten indeholder ingen retlig forpligtelse hertil.

Det er ikke retvisende, når klager oplyser, at det døgnvagtørende personale har udført i alt 2583 kørsler til AIA-alarmer i perioden 2019-2022, idet det alene er 2219 af disse kørsler, der er sket i beredskabstiden, svarende til 1,5 ture pr. vagt i gennemsnit. Kørslerne kan således ikke siges at have pålagt personalet nogen uforholdsmæssig byrde i beredskabstiden.

Hvis voldgiftsretten kommer til, at der ikke kan udføres AIA-kørsel i beredskabstiden uden særskilt betaling herfor, har indklagede for så vidt angår betalingspåstanden anført, at der ikke er grundlag for at pålægge Hovedstadens Beredskab at betale overtidstillæg for AIA-kørsler. Efterbetalingskravet må i givet fald fastsættes skønsmæssigt.

Opmandens begrundelse og resultat

Ad indklagedes afvisningspåstand

Klager har nedlagt påstand om, at indklagede skal anerkende, at der ikke kan udføres AIA-kørsel i beredskabstiden uden særskilt betaling herfor. Indklagede har heroverfor principalt påstået afvisning og gjort gældende, at FOA har udvist retsfortabende passivitet.

Efter bevisførelsen kan det lægges til grund, at Københavns Brandvæsen og fra 2016 Hovedstadens Beredskab I/S i perioden fra 2010 og frem til udgangen af september

2018 ydede særskilt betaling til det døgnvagtørende personale, når de udførte AIA-kørsel i beredskabstiden. Det kan endvidere lægges til grund, at der siden 2012, hvor de faglige organisationer opsagde lokalaftalen om honorering og drift af alarmpatruljekørsel til indbrudsalarmer i beredskabstiden, har været uenighed mellem Københavns Brandvæsen/Hovedstadens Beredskab og FOA om, hvorvidt kørsel til AIA kan varetages af det døgnvagtørende personale inden for rammerne af overenskomsten, samt hvorvidt der skal ydes særskilt honorering herfor, jf. bl.a. uenighedsreferater af 31. august 2017 og 20. august 2018. I uenighedsreferatet af 20. august 2018 – umiddelbart forud for, at den særskilte honorering for AIA-kørsel i beredskabstiden ophørte med udgangen af september 2018 – er det anført, at det døgnvagtørende mandskab indtil sagens afgørelse fortsat vil køre til AIA, men dette sker under protest og i medfør af et ledelsesmæssigt pålæg, idet FOA1 ikke mener, at der er tale om en beredskabsfaglig opgave. I uenighedsreferatet har FOA1 endvidere taget forbehold for at videreføre sagen i det fagretlige system.

Under disse omstændigheder findes FOA ikke at have givet Hovedstadens Beredskab og KL grund til at tro, at kravet om særskilt honorering for AIA-kørsel i beredskabstiden ikke ville blive forfulgt som en retstvist om overenskomstfortolkning ved en faglig voldgift, når den hidtidige særskilte honorering ophørte med udgangen af september 2018. Det forhold, at FOA i første omgang forsøgte at tilforhandle døgnvagtpersonalet et funktionstillæg inden for rammerne af fællesaftale om lokal løndannelse på det tekniske område og dermed løse sagen som en interesselvstvist, findes ikke i sig selv at kunne afskære FOA fra at forfølge kravet som en retstvist, når lønforhandlingerne ikke førte til det ønskede resultat.

Som følge af det anførte finder opmanden, at klager ikke har udvist en adfærd eller passivitet, der kan begrunde, at klager anses for at have givet et bindende afkald på at forfølge kravet som en retstvist. Indklagedes påstand om afvisning tages derfor ikke til følge.

Ad sagens realitet

Sagen angår, om Hovedstadens Beredskab kan pålægge det døgnvagtørende beredskabs- og ambulancepersonale at udføre tilsyn med automatiske indbruds-alarm-anlæg (såkaldt AIA-kørsel) i beredskabstiden uden at yde særskilt betaling herfor.

Hovedstadens Beredskab har ikke haft opgaven med at udføre AIA-kørsel siden udgangen af 2022, og tidsmæssigt kan tvisten afgrænses til perioden fra 1. oktober 2018, hvor Hovedstadens Beredskab ophørte med at yde særskilt honorering for AIA-kørsel i beredskabstiden, til udgangen af 2022. I den nævnte periode udførte det

døgnvagtørende personale AIA-kørsel i beredskabstiden uden at få særskilt betaling herfor.

Det er klagers hovedsynspunkt, at overenskomstens bestemmelser om opgørelsen af den lønede arbejdstid, hvor en døgnvagt på 24 timer regnes som 20 timers tjeneste, indebærer, at arbejde i beredskabstiden kun aflønnes med $\frac{3}{4}$ af normal timeløn, og at denne aflønning kun dækker arbejdet med beredskabsopgaver. Med aflønningen er der således ikke taget højde for andre arbejdsopgaver end beredskabsopgaver. AIA-kørsel i beredskabstiden er således en ekstraopgave, som ikke kan anses for aflønnet ved overenskomstens grundløn, og som derfor kun kan pålægges, hvis arbejdet honoreres særskilt ud over grundlønnen, således som Københavns Brandvæsen og senere Hovedstadens Beredskab da også har gjort helt frem til den 1. oktober 2018.

Det er heroverfor indklagedes hovedsynspunkt, at kørsel til AIA-alarmer i beredskabstiden er aflønnet korrekt med overenskomstens grundløn, og at arbejdet derfor kan pålægges det døgnvagtørende personale, uden at der skal betales yderligere løn for det. Det forhold, at Københavns Brandvæsen og Hovedstadens Beredskab har ydet ekstrabetaling for AIA-kørsel i beredskabstiden i perioden 2010-2018, er ikke udtryk for, at man har ment at være retligt forpligtet hertil efter overenskomsten.

Der er mellem parterne enighed om, at Hovedstadens Beredskab kan pålægge det døgnvagtørende personale at udføre AIA-kørsel uden ekstrabetaling inden for den effektive arbejdstid på 8 timer pr. vagtdøgn. Der er således enighed om, at denne arbejdsopgave er omfattet af overenskomsten for beredskabs- og ambulancepersonale, og at arbejdet er aflønnet korrekt med den løn, der følger af overenskomsten.

Spørgsmålet er, hvad der gælder, når AIA-kørsel udføres i beredskabstiden, dvs. uden for den effektive arbejdstid.

Overenskomsten indeholder ikke en nærmere regulering af, hvilke arbejdsopgaver medarbejderne kan pålægges at udføre for den overenskomstmæssige løn i beredskabstiden, herunder om medarbejderne kan pålægges den samme type arbejdsopgaver i beredskabstiden som i den effektive arbejdstid, eller om der er begrænsninger, således at personalet i beredskabstiden kun kan pålægges at udføre beredskabsopgaver i beredskabslovens forstand, medmindre der ydes ekstrabetaling.

I mangel af udtrykkelige bestemmelser herom i overenskomsten finder opmanden, at personalet som udgangspunkt kan pålægges at udføre den samme type arbejdsopgaver i beredskabstiden som i den effektive arbejdstid, og at dette kan ske uden ekstrabetaling. Er AIA-kørsel omfattet af overenskomsten, når den udføres i den effektive arbejdstid, hvilket parterne som nævnt er enige om, er AIA-kørsel også omfattet af

overenskomsten, når den udføres i beredskabstiden, og arbejdsopgaven kan dermed som udgangspunkt pålægges uden ekstrabetaling, idet betaling for arbejdet er dækket af den overenskomstmæssige løn.

Spørgsmålet er, om der er retlige eller faktiske forhold i sagen, der kan føre til et andet resultat.

I årene 2010-2018 ydede Københavns Brandvæsen/Hovedstadens Beredskab særskilt betaling for AIA-kørsel i beredskabstiden. Siden 2012, hvor de faglige organisationer opsagde lokalaftalen om honorering og drift af alarmpatruljekørsel til indbrudsalarmer i beredskabstiden, har der været uenighed mellem Københavns Brandvæsen/Hovedstadens Beredskab og FOA om, hvorvidt AIA-kørsel kan varetages af det døgnvagtørende personale inden for rammerne af overenskomsten, samt hvorvidt der skal ydes særskilt betaling herfor. Det stod i hele perioden klart, at brandvæsenet/beredskabet ikke mente sig retligt forpligtet efter overenskomsten til at yde særskilt betaling for AIA-kørsel i beredskabstiden. På den baggrund giver den særskilte honorering i årene 2010-2018 ikke grundlag for at fastslå, at Hovedstadens Beredskab var retligt forpligtet til at fortsætte med at yde ekstrabetaling for AIA-kørsel i beredskabstiden.

Efter overenskomstens § 13, stk. 5, regnes en døgnvagt (på 24 timer) som 20 timers tjeneste med gennemsnitligt 8 timers pligtig arbejdstid i tidsrummet fra 07.00 til kl. 22.00. Af det forhold, at der er 4 timer i hvert vagtdøgn, der ikke regnes med i arbejdstiden, og som der dermed heller ikke betales løn for, kan ikke udledes, at personalet i beredskabstiden ikke skulle kunne pålægges den samme type arbejdsopgaver som i den effektive arbejdstid uden ekstrabetaling. Af dette forhold kan efter opmandens opfattelse alene udledes, at der er forudsat en lavere arbejdsintensitet i beredskabstiden bl.a. som følge af reglerne om hviletid. Men til opfyldelse af forudsætningen om en lavere arbejdsintensitet kræves ikke nødvendigvis, at typen af de arbejdsopgaver, personalet kan pålægges at udføre i beredskabstiden uden ekstrabetaling, begrænses til beredskabsopgaver i beredskabslovens forstand.

En sådan begrænsning kan heller ikke indfortolkes med henvisning til protokol 1 til den tidligere overenskomst for brand- og ambulancepersonale i Københavns og Frederiksberg Kommuner, hvoraf bl.a. fremgår, at brandmandskabet inden for 8 timer pr. vagtdøgn i tiden 8-18 medvirker ved ”meningsfyldt arbejde”. Denne bestemmelse er ikke videreført i det nugældende overenskomstgrundlag, og i det omfang bestemmelsen anvendes som fortolkningsbidrag til det gældende overenskomstgrundlag bemærkes, at bestemmelsen ikke siger noget om, hvad mandskabet kan pålægges at udføre i beredskabstiden, og at der fra en bestemmelse om, at personalet i den effektive arbejdstid kan pålægges at udføre meningsfyldt arbejde, ikke kan drages nogen sikre

slutninger om, hvilke arbejdsopgaver personalet kan pålægges at udføre uden for den effektive arbejdstid, dvs. i beredskabstiden. Tilsvarende gælder for aftalen af 23. juli 1986 om hviletid og fridøgn for heltidsbeskæftiget brandpersonale, hvor det er anført, at personalet er pligtigt at udføre ”indtil 8 timers effektiv tjeneste/meningsfyldt arbejde”.

Som følge af det anførte finder opmanden sammenfattende, at AIA-kørsel er omfattet af overenskomsten, også når den udføres i beredskabstiden, og at personalet kan pålægges at udføre AIA-kørsel i beredskabstiden uden at få ekstrabetaling for det. Hovedstadens Beredskab har derfor i årene 2019-2022 været berettiget til at pålægge det døgnvagtørende personale at udføre AIA-kørsler i beredskabstiden uden at yde ekstrabetaling ud over overenskomstmæssig løn.

Indklagedes påstande om frifindelse tages herefter til følge.

Thi bestemmes:

Indklagede frifindes.

Hver part skal betale egne sagsomkostninger og halvdelen af opmandens honorar.

København, den 15. november 2024

Poul Dahl Jensen