

B0851006 - HBJ

**UDSKRIFT
AF
ØSTRE LANDSRETS DOMBOG**

D O M

Afsagt den 20. august 2019 af Østre Landsrets 22. afdeling
(landsdommerne Julie Arnth Jørgensen, Michael Kistrup og Martin Hall (kst.)).

22. afd. nr. B-522-17:

Dansk Jernbaneforbund som mandatar for

A

B

C

D

E

F

G

(advokat Henrik Karl Nielsen for alle)

mod

DSB

(advokat Christian K. Clasen)

og

22. afd. nr. B-851-17:

HK Danmark som mandatar for

H

A

J

K

(advokat Peter Breum for alle)

mod

Banedanmark

(advokat Paw Fruerlund)

og

22. afd. nr. B-592-17:

HK Danmark som mandatar for

H

J

K

(advokat Peter Breum for alle)

mod

DSB

(advokat Christian K. Clasen)

Sag B-522-17 er anlagt den 23. september 2016 ved Københavns Byret og er ved byrettens kendelse af 11. oktober 2016 henvist til behandling ved Retten i Glostrup, jf. retsplejelovens § 248, stk. 2. Ved kendelse af 2. marts 2017 har Retten i Glostrup henvist sagen til behandling af Østre Landsret, jf. retsplejelovens § 226, stk. 1.

Sag B-851-17 er anlagt den 6. oktober 2016 ved Københavns Byret og er ved byrettens kendelse af 18. april 2017 henvist til behandling af Østre Landsret i medfør af retsplejelovens § 226, stk. 1.

Sag B-592-17 er anlagt den 28. februar 2017 ved Retten i Glostrup og er ved byrettens kendelse af 8. marts 2017 henvist til behandling af Østre Landsret, jf. retsplejelovens § 226, stk. 1.

Sagerne har for Østre Landsret været behandlet sammen, jf. retsplejelovens § 254, stk. 1.

Sagerne var oprindeligt berammet til hovedforhandling den 28., 29. og 30. maj 2018, men blev den 20. april 2018 på de sagsøgtes anmodning og mod sagsøgernes protest udsat på Højesterets dom af 28. august 2018 i sag 3/2018 og 5/2018 (UFR2018.3561H), jf. retsplejelovens § 345, og efterfølgende omberammet.

Advokat Peter Breum har i forbindelse med hovedforhandlingen i landsretten oplyst, at sag B-592-17 er subsidiær til sag B-851-17.

Påstande

Ad sag B-522-17:

Sagsøgeren, Dansk Jernbaneforbund som mandatar for A, B, C, D, E, F og G, har overfor sagsøgte, DSB, nedlagt følgende påstande:

DSB tilpligtes at anerkende, at A, B, C, E, F og G fra den 1. november 2016 og D fra den 1. september 2016 er berettiget til togfrikort til befordring på jernbanestrækninger drevet af DSB.

DSB har påstået frifindelse.

Ad sag B-851-17:

Sagsøger, HK Danmark som mandatar for H, A, J og K, har overfor sagsøgte Banedanmark, nedlagt følgende påstande:

Banedanmark tilpligtes principalt at anerkende, at sagsøgerne med virkning fra den 1. november 2016 er berettiget til at beholde ret til fribefordring og personalebilletter, subsidiært tilpligtes Banedanmark til hver af sagsøgerne at betale 7.166,67 kr. med tillæg af procesrente fra sagens anlæg, som kompensation for ophør af sagsøgernes ret til fri befordring fra den 1. november 2016.

Banedanmark har nedlagt påstand om frifindelse.

Ad sag B-592-17:

Sagsøgeren, HK Danmark som mandatar for H, J og K, har overfor sagsøgte, DSB, nedlagt følgende påstande:

DSB tilpligtes principalt at anerkende, at sagsøgerne er berettiget til med virkning fra den 1. november 2016 at beholde ret til fribefordring og personalebilletter, subsidiært tilpligtes DSB til hver af sagsøgerne at betale 7.166,67 kr. med tillæg af procesrente fra sagens anlæg, som kompensation for ophør af sagsøgernes ret til fri befordring fra den 1. november 2016, mere subsidiært et mindre beløb.

DSB har påstået frifindelse.

Sagsfremstilling

Sagen angår spørgsmålet om, hvorvidt Banedanmark eller DSB har været berettiget til at bringe ordningen med fribefordring for sagsøgerne, der alle er pensionerede tjenestemænd med mindst 25 års anciennitet, til ophør med et varsel på 6 måneder.

I 1997 blev det tidligere DSB opdelt i operatørselskabet DSB og infrastrukturselskabet Banestyrelsen (fra 2004 Banedanmark). Sagsøgerne var alle oprindeligt ansatte i DSB og overgik i 1997 til ansættelse i Banestyrelsen.

De fremlagte ansættelses- eller fratrædelsesbreve vedrørende henholdsvis H, J, A, B, C, F og G indeholder ikke tilsagn om ret til fribefordring under pensionering.

Af sagsøgeren S's ansættelsesbrev af 17. maj 2006 som overtrafikkontrollør i Banedanmark, idet han havde jubilæumsanciennitet fra 1. oktober 1970, fremgår om fribefordring:

”Du er berettiget til fribefordring i henhold til reglerne i Bane-PAV afsnit 22.01 til og med 22.05.

Hvis du ønsker at benytte tilbuddet henledes opmærksomheden på, at du ikke samtidig kan få befordringsfradrag i henhold til Ligningslovens § 9 C.

Hvis du ikke ønsker at benytte tilbuddet om fribefordring, skal du meddele dette skriftligt til Banedanmark pga. oplysningspligten til ToldSkat."

Der er ikke fremlagt ansættelses- eller fratrædelsesbreve for de øvrige sagsøgere.

Det hedder i DSB, Arbejds miljøkontorets skrivelse fra oktober 1990 til alle DSB-stationer med overskriften "Frikort til pensionister", at der til pensionister var sendt et brev, hvoraf fremgår blandt andet:

"Ændrede regler for fribefordring med DSB

Fra 1. januar 1991 gennemføres en række ændringer i frirejsevilkårene for DSB ansatte (tjenestemænd og overenskomstansatte) samt for forhenværende ansatte.

Vi kan således oplyse, at alle forhenværende ansatte med mindst 25 års beskæftigelse ved DSB fra 1. januar 1991 kan få udstedt et frikort til alle DSB strækninger.

Da du opfylder ovenstående betingelse for at få et frikort, bedes du foretage følgende:

...

Stationen vil herefter sørge for, at bestillingen sendes til arbejdsmiljøkontoret, der udsteder frikortet og sender det direkte til din private adresse.

Hvis du er gift og/eller har børn under 18 år, vil der herefter blive udstedt 1 personalebillet (6 frirejser) til din familie om året."

Der hedder endvidere i DSB, Arbejds miljøkontorets skrivelse af 11. december 1990 til "alle produktionsenheder med udlevering af personalebilletter til pensionister" blandt andet:

"Uddeling af personalebilletter for 1991 til pensionister

Hermed følger personalebilletterne for 1991.

Som bekendt er der sket radikale ændringer i fribefordringen for både nuværende medarbejdere og forhenværende ansatte.

Vi håber og tror på, at det er lykkedes os at gennemføre ændringerne uden alt for mange fejl. Når vi nu henvender os, er det fordi vi ved, at der trods vore bedste intentioner alligevel er fejl, som vi må bede Jer hjælpe os med at løse.

Pensionisterne giver os problemer pga. manglende oplysninger om bl. a. beskæftigelsesanciennitet ved DSB. I de tilfælde, hvor vi ikke har kunnet udregne pensionistens beskæftigelse ved DSB, har vi valgt at udstede et antal personalebilletter som svarer til, at den pågældende pensionist skal have et frikort.

Viser det sig ved pensionistens henvendelse på stationen, at den pågældende ikke har været ved DSB i 25 år (som er betingelsen for at få frikort), fortsætter vedkommende efter den gamle ordning. I et sådant tilfælde er der altså udstedt for få personalebilletter, og vi må derfor bede Jer sørge for, at der udstedes det manglende antal billetter (se bl. a. vedlagte hjælpeskemaer).

...

Hjælpeskema 1

...

Forhenværende tjenestemænd

- | | |
|---------------------------------------|--|
| Fhv tjenestemænd med mindst 25 år | - den forhenværende tjenestemand får et personligt frikort til alle DSB strækninger og overfarter
- ægtefælle og evt. børn under 18 år får <u>2 personalebilletter</u> (12 frirejser) |
| Fhv tjenestemænd med mindre end 25 år | - enlige forhenværende tjenestemænd får <u>4 personalebilletter</u> (24 frirejser)
- har den forhenværende tjenestemand ægtefælle gives <u>5 personalebilletter</u> (30 frirejser) |
| Enker/enkemænd til fhv tjenestemænd | - får <u>2 personalebilletter</u> (12 frirejser) |

Forhenværende overenskomstansatte

- | | |
|--|---|
| Fhv overenskomstansatte med mindst 25 år | - den forhenværende overenskomstansatte får et personligt frikort til alle DSB strækninger og overfarter
- ægtefælle og evt. børn under 18 år får <u>1 personalebillet</u> (6 frirejser) |
| Fhv overenskomstansatte med mindre end 25 år | - enlige forhenværende overenskomstansatte får <u>1 personalebillet</u> (6 frirejser)
- har den forhenværende overenskomstansatte ægtefælle og/eller børn under 18 år gives <u>2 personalebilletter</u> (12 frirejser) |
| Enker/enkemænd efter fhv overenskomstansat- | - får <u>ingen</u> fribefordring |

te

Fælles regler for
fhv DSB ansatte

- evt samlever til pensionister får ikke fribefordring ved DSB
- 1. klasses fribefordring bortfalder i samme omfang som for ansatte, - dvs 1. klasses fribefordring gives kun til de forhenværende ansatte, som er afskediget fra lønramme hhv bevillingslønramme 36 eller højere
- pensionister og deres familie skal ikke anvende DSB legitimationskort"

I forbindelse med at medarbejdere i DSB overgik til ansættelse i Banestyrelsen sendte DSB Bane den 20. december 1996 et brev til de berørte medarbejdere og anførte heri blandt andet:

"Kære Banemedarbejder

Fra 1. januar 1997 skifter DSB bane status: Under det nye navn Banestyrelsen bliver vi en selvstændig virksomhed under Trafikministeriet - og adskilles dermed fra det øvrige DSB.

Banestyrelsen vil varetage drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen samt køreplanlægning og trafikstyring. Derudover skal Bane også stå for projektering, nyanlæg og ombygning af baner.

Det betyder, at alle medarbejdere fortsætter i den nye Banevirksomhed - og for dig betyder det således, at dit fremtidige ansættelsesområde er Banestyrelsen samt DSB og Bornholmstrafikken. Dine løn- og ansættelsesvilkår vil være uændrede.

..."

De medarbejdere, der i 1997 overgik til ansættelse hos Banedanmark, bevarede retten til fribefordring. Ordningen omfattede alle medarbejdere overført fra DSB, og medarbejdere ansat direkte under Banedanmark frem til 31. december 2006. Der var i trafikkontrakten mellem Transportministeriet og DSB fastsat regler for udstedelse af frikort til tidligere DSB-medarbejdere, der var overgået til Banedanmark.

Af trafikkontrakten for 2000-2004 fremgår det af punkt 15.2:

"DSB udsteder frikort til tidligere DSB-ansatte, der i forbindelse med udskillelserne blev ansat i Banestyrelsen, Combis A/S og Scandlines A/S. Frikortene

udstedes mod en betaling på kr. 1000,- pr. kort. Betalingen kan årligt reguleres med den i finansloven forudsatte stigning i nettoprisindekset.”

Af Banedanmarks Personleadministrative Vejledning (Bane-PAV) af januar 2001 fremgår bl.a. følgende:

”22.01

Fribefordring for ansatte i Banestyrelsen

Der er for perioden 1. januar 2000 til udgangen af 2004 indgået aftale mellem DSB og Banestyrelsen om, at der ydes fribefordring til alle nuværende og fremtidige ansatte.

Fribefordringen ydes på DSB strækninger og i udlandet i samme omfang og på samme betingelser som gælder for DSB ansatte.

...

22.03

Administration af fribefordring

...

Afsked

Ved afsked og tjenestefrihed uden løn bortfalder retten til fribefordring.

Frikort og evt. personalebilletter skal afleveres.

...

Frasigelse

De ansatte har mulighed for at frasige sig adgangen til frikort og personalebilletter. Frasigelsen sendes via tjenestestedet til ”Det centrale fribefordringskontor”.

...

22.04

Fribefordring af fhv. ansatte og pårørende

Tjenestemænd og fastansatte timelønnede (fhvk/fvka)

En forhenværende ansat, der på afskedigelsestidspunktet var tjenestemand eller timelønnet fastansat (fhvk/fvka) med fuld ret til fribefordring, og som får udbe-

talt pension af Banestyrelsen i direkte fortsættelse af ansættelsen, er sammen med ægtefælle og eventuelle børn under 18 år berettiget til fribefordring.

Ligestillet hermed er de ansatte, der afskediges med opsat pension i forbindelse med overgang til efterløn.

Overenskomstansatte

Forhenværende overenskomstansatte, der afskediges med supplementsunderstøttelse fra Banestyrelsen, samt deres ægtefæller og eventuelle børn under 18 år har fribefordring på DSB.

Ved overgang til efterløn med opsat understøttelse omfattes den overenskomstlønnede af ovenstående.

Tilsvarende gælder for overenskomstlønnede, der opfylder betingelserne for at oppebære supplementsunderstøttelse, men som ikke omfattes af understøttelsesordningen på grund af anden pensionsordning, der er knyttet til overenskomsten. Disse tidligere overenskomstansatte skal ved afskeden søge fribefordring gennem "Det centrale Fribefordringskontor".

...

Fribefordring for pensionister med mindre end 25 års beskæftigelse

Forhenværende ansatte med mindre end 25 års beskæftigelse ved Banestyrelsen/ DSB får frikort til alle DSB strækninger gyldig 1 år regnet fra afskedstidspunktet.

Giftede pensionerede tjenestemænd og fhvk/fvka får herefter årligt 30 – fhv. overenskomstansatte 12 – frirejser til deling mellem sig selv og ægtefælle samt evt. børn under 18 år.

Enlige pensionerede tjenestemænd og fhvk/fvka får efterfølgende 24 frirejser om året. Evt. børn under 18 år kan få andel i disse rejser.

Enlige forhenværende overenskomstansatte får 6 frirejser om året.

Fribefordring for pensionister med mindst 25 års beskæftigelse ved Banestyrelsen

Forhenværende ansatte med mindst 25 år beskæftigelse ved Banestyrelsen/DSB får frikort til alle DSB strækninger fra afskedigelsestidspunktet og fremover.

Giftede pensionerede tjenestemænd og fhvk/fvka får derudover årligt 12 – fhv. overenskomstansatte 6 – frirejser til ægtefælle samt evt. børn under 18 år.

Enker/enkemænd efter tjenestemænd og fhvk/fvka

Enker/enkemænd, som oppebærer pension efter ansatte ved Banestyrelsen, får 12 frirejser årligt. Evt. børn under 18 år kan få andel i disse frirejser.

...

Fribefordringsklasse

Business

Fhv. ansatte i lønramme/bevillingsramme 36 og højere. Tilkøb til Business Plus kan kun ske i toget.

Standard

Alle øvrige.

...

Administration

...

Frikort

Til pensionerede ansatte med mindre end 25 års ansættelse i Banestyrelsen/DSB udstedes frikort til samtlige DSB strækninger med en gyldighedsperiode på 1 år regnet fra afskedstidspunktet.

"Det centrale fribefordringskontor" skal skriftligt eller telefonisk anmodes om udstedelsen.

Pensionerede ansatte med mindst 25 års ansættelse i Banestyrelsen/DSB beholder det udstedte frikort.

Bemærk, at stamkortet skal ændres, så der kommer til at stå pens.

..."

Af trafikkontrakten for 2005-2014 fremgår det af punkt 5.2.2:

"Frikort til tidligere ansatte i Banedanmark, Jernbanetilsynet og Scandlines

DSB udsteder mod en årlig betaling på 1.108 kr. (PL2004) pr. kort frikort til tidligere ansatte i Banestyrelsen, Jernbanetilsynet og Trafikministeriets departement, der er overgået til ansættelse i Trafikstyrelsen, og som fortsat er ansat i Trafikstyrelsen, og som modtog frikort fra DSB inden ansættelsen i Trafikstyrelsen.

DSB udsteder endvidere mod en årlig betaling på 1.108 kr. (PL2004) pr. kort frikort til tidligere DSB-ansatte, der i forbindelse med udskillelserne blev ansat i Banestyrelsen (pr. 1. marts 2004 Banedanmark) og ScandLines A/S, og som

fortsat er ansat på den pågældende arbejdsplads. Forpligtelsen omfatter ikke frasolgte dele af disse virksomheder. Betalingen kan årligt reguleres med den i finansloven forudsatte stigning i nettoprisindekset.”

I et udateret notat, der efter det oplyste var tilgængeligt for medarbejdere på Banedanmarks intranet i et ikke nærmere oplyst tidsrum, hedder det blandt andet:

"Administration af fribefordring i Banedanmark

Nedenstående regler gælder for tjenestemænd og overenskomstansatte ansat i Banedanmark før den 01.01.2007.

Medarbejdere ansat efter denne dato har ikke adgang til fribefordring

Der er fastsat følgende regler for administration og fribefordring for ansatte og deres pårørende, således på DSB som i udlandstrafik.

...

Frikort

Frikort udstedet for et år ad gangen, normalt gyldigt til den 31. januar det efterfølgende år til alle DSB og Arriva strækninger. Kortet udstedes af et privat firma og sendes direkte til den ansattes privatadresse. Kortet gælder standardklasse. Tilkøb kan ske efter almindelige regler. Frikortet er personligt.

...

Fravalg/tilvalg

Man har mulighed for skriftligt at fravælge sig adgangen til frikort og personalebilletter. Et fravalg omfatter al fribefordring, altså også familiefribefordring og rejse til udlandet (inkl. rabatrejser). Fravalget gælder for minimum et kalenderår (evt. resten af året). Ønske om igen at modtage fribefordring skal fremsendes skriftligt inden den 1. november for det efterfølgende kalenderår.

...

Oplysning til skattemyndighederne/fravalg

BDK skal på årsopgørelsen til skattemyndighederne oplyse, om der til medarbejderen er udstedt frikort til DSB.

Der angives ikke nogen værdi af dette personalegode, ligesom det heller ikke oplyses, om det kun er en del af året, der har været udstedt frikort. Evt. værdiansættelse er et mellemværende mellem medarbejderen og den lokale skattemyndighed.

Det er i skattemæssig henseende hovedreglen, at en indehaver af frikort til DSB, der dækker rejsestrækningen mellem bopæl og arbejdssted, ikke kan foretage befordringsfradrag efter de generelle regler, som er fastsat i ligningsloven.

...

Rådighedsløn

Tjenestemænd på rådighedsløn har fribefordring i samme omfang. Efter rådighedsperiodens udløb har de pågældende ret til fribefordring efter samme regler som andre pensionerede tjenestemænd.

...

Frikort/Personalebilletter, Pensionister

Er du gået på pension direkte fra din ansættelse i BDK har du - afhængig af anciennitet - mulighed for at få frikort/personalebilletter der gælder til standard.

Ved overgang til pension / efterløn overgår administrationen af fribefordringen til DSB.

Mere end 25 års anciennitet

Har du været beskæftiget i BDK i mere end 25 år, når du går på pension, kan du få frikort så længe du ønsker det. Du vil endvidere modtage personalebilletter.

Der gælder de samme regler, hvis du går på efterløn.

Du skal selv anmode om at få frikortet.”

Der er fremlagt en udateret PowerPoint præsentation med DSB logo, hvoraf fremgår blandt andet:

”Regler for frikort

Ændringer for børn og pensionister pr. 1. januar 2008

...

Pensionister

Gældende regler

- 9 varianter
- ansættelsesperiode
- ansættelsesform (tjenestemand overenskomstansat)
- familiestatus (gift/ugift/efterlevende ægtefælle efter t.j.m.)

Pensionister, gældende regler, tjenestemænd

25 års beskæftigelse, ugift	Frikort, livsvarigt	Ingen
25 års beskæftigelse, gift	Frikort, livsvarigt	12 rejser pr. år, livsvarigt
Under 25 års beskæftigelse,	Frikort 1 år fra afsked	24 rejser pr. år, livsvarigt

ugift		
Under 25 års beskæftigelse, gift	Frikort 1 år fra afsked	30 rejser pr. år, livsvarigt
Enker/enkemænd efter tjenestemænd	Ingen	12 rejser pr. år, livsvarigt

Pensionister, gældende regler, overenskomstansat

25 års beskæftigelse, ugift	Frikort, livsvarigt	Ingen
25 års beskæftigelse, gift	Frikort, livsvarigt	6 rejser pr. år livsvarigt
Under 25 års beskæftigelse men mere end 15 år, ugift	Frikort 1 år fra afsked	6 rejser pr. år livsvarigt
Under 25 års beskæftigelse, men mere end 15 år, gift	Frikort 1 år fra afsked	12 rejser pr. år livsvarigt

Pensionister, ændrede regler

pensionister med 25 års ansættelse

- frikort resten af livet, uændret

pensionister mellem 10 og 25 års ansættelse

- beholder frikort året ud + 1 år

pensionister med mere end 10 års ansættelse

- 24 familiebilletter hvert år

efterlevende ægtefælle efter tjenestemand

- ophør af ordninger

....”

I en kontrakt mellem DSB og Banedanmark af 23. november 2010 om togkort til DSB strækninger hedder det bl.a.:

”§ 1. Indledning

Nærværende kontrakt omhandler DSB's udstedelse af toggort og personalebilletter til ansatte og pensionister fra Banedanmark.

...

Kontrakten er gældende fra den 1. januar 2011 til og med den 31. december 2014.

Kontrakten erstatter alle tidligere aftaler om fribefordring.

§ 2. Ansatte

Det er en forudsætning for udstedelse af togkort, at der er tale om ansættelse på halv tid eller mere.

DSB udsteder togkort til en afgrænset gruppe af tidligere DSB-ansatte, som blev ansat i Banestyrelsen, nu Banedanmark, før den 1. januar 1997. Gruppen omfatter tillige enkelte ansatte, der af administrative grunde først overgik til ansættelse i Banestyrelsen i løbet af de første måneder af 1997.

Udstedelse til denne gruppe sker på baggrund af punkt 5.2.2 i Kontrakt mellem Trafikministeriet og DSB om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2005-2014", hvoraf følgende fremgår: "DSB udsteder endvidere mod en årlig betaling på 1.108 kr. (PL2004) pr. kort frikort til tidligere DSB-ansatte, der i forbindelse med udskillelserne blev ansat i Banestyrelsen (pr. 1. marts 2004 Banedanmark) og Scandlines A/S, og som fortsat er ansat på den pågældende arbejdsplads. Forpligtelsen omfatter ikke frasolgte dele af disse virksomheder. Betalingen kan årligt reguleres med den i finansloven forudsatte stigning i nettoprisindekset."

Efter anmodning fra Banedanmark udsteder DSB tillige togkort til medarbejdere, som er ansat i Banestyrelsen/Banedanmark den 1. januar 1997 eller senere.

Derudover kan Banedanmark anmode DSB om at udstede personalebilletter til ansatte, som modtager togkort, og som har været ansat i mindst 12 måneder.

§ 3. Pensionister

DSB udsteder togkort og/eller personalebilletter til medarbejdere som pensioneres fra Banedanmark, herunder på grund af sygdom eller anden uarbejdsdygtighed, og som inden pensioneringen tilhørte den i § 2 nævnte gruppe af tidligere DSB-ansatte, som blev ansat i Banedanmark før den 1. januar 1997.

Udstedelsen sker i henhold til de til enhver tid gældende regler for medarbejdere, der pensioneres fra DSB.

...

§ 7. Betaling

For togkort, der udstedes til tidligere DSB-ansatte, som blev ansat i Banestyrelsen, nu Banedanmark, før den 1. januar 1997, betaler Banedanmark 1.255 kr. pr. kort uanset klasse og antal. Prisen reguleres hver den 1. januar med den i finansloven forudsatte stigning i nettoprisindekset.

Prisen for togkort til øvrige medarbejdere udgør 14.381 kr. pr. kort til Standard og 21.570 kr. pr. kort til DSB 1'. Disse priser reguleres med DSB's gennemsnitlige takststigningsprocent.

...

Udstedelsen af togkort og/eller personalebilletter til pensionister jf. § 3 samt tjenesterejsekort jf. § 4 sker uden omkostning for Banedanmark.

...

§ 8. Fratrædelse og misbrug

Ved opsigelse, fratrædelse eller tjenestefrihed uden løn, samt i tilfælde af misbrug er Banedanmark forpligtet til at inddrage togkort og personalebilletter og returnere disse til DSB, HR Drift, Personaleadministrationen ...”

I en skrivelse til pensionister fra HR direktør M, Banedanmark, af 11. februar 2014 hedder det bl.a.:

”Kære alle

L har stillet et spørgsmål vedrørende personalebilletter til pensionerede medarbejdere, da der i 2014 er fremsendt 12 i stedet for de sædvanlige 24.

Vi har gravet lidt i ”sagen”, der tager udgangspunkt i § 3 i den gældende kontrakt mellem DSB og Banedanmark om togkort til DSB strækninger. Her fremgår det at udstedelsen af personalebilletter til pensionister sker i henhold til de enhver tid gældende regler for medarbejdere, der pensioneres fra DSB. Dette stammer helt tilbage fra den oprindelige bodeling mellem DSB og os, og er ikke noget vi kan ændre.

DSB betaler alle udgifter vedrørende togfrikort og personalebilletter for pensionister. Banedanmark betaler kun for ansatte medarbejdere.

DSB har oplyst Banedanmark om, at de er ved at udfase personalebilletter for deres pensionister, således at pensionister i 2014 kun får 12 personalebilletter, i 2015 6 personalebilletter, i 2016 6 personalebilletter og i 2017 bortfalder de helt for pensionister. Dette gælder, jf. kontrakten, således også for pensionerede medarbejdere fra Banedanmark.

...”

Kontrakten mellem Transportministeriet og DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024 omtaler ikke fribefordring for pensionister.

I et brev til N, DSB, af 24. februar 2016 har O, Banedanmark, bl.a. anført følgende:

”Banedanmark er enig i, at der ikke længere består en aftale (skriftlig eller mundtlig) mellem DSB og Banedanmark om udstedelse af frikort til pensionister, som tidligere har været ansat i DSB ved dannelsen af Banedanmark (den gang Banestyrelsen).

Da fribefordring til pensionister kun har været givet til denne gruppe, og da alene DSB har varetaget administrationen mv. af fribefordringen til pensionister, som er givet uden betaling fra Banedanmarks side, er det Banedanmarks opfattelse, at udstedelsen af frikort til denne gruppe knytter sig til den tidligere

ansættelse i DSB og dermed er uafhængig af ansættelsen i Banedanmark. Banedanmark er da også uenig i, at den nu opsagte aftale mellem DSB og Banedanmark er det eneste relevante parameter i forhold til vurdering af spørgsmålet.

Derfor har Banedanmark henvist pensionisterne til DSB. Banedanmark vil ikke forholde sig til, om pensionisterne har ret til fribefordring på andet grundlag end den udløbne kontrakt mellem DSB og Banedanmark. Af samme grunde kan Banedanmark derfor heller ikke påtage sig at inddrage pensionisternes frikort.

Da Banedanmark ikke har en kontrakt med DSB eller pensionisterne om fribefordring, kan Banedanmark heller ikke påtage sig at betale for pensionisternes eventuelle brug af fribefordringen.

Banedanmark agter derfor ikke at foretage sig yderligere i forhold til pensionisterne.”

Ved breve af 25. februar 2016 til henholdsvis F og D meddelte DSB, at fribefordringsordningen var bragt til ophør, og at udstedte togfrikort ikke ville kunne anvendes af dem som gyldig rejsehjemmel efter den 31. august 2016. Ved breve af 18. april 2016 modtog G, B, E, A, C tilsvarende besked fra DSB, dog således at deres frikort ikke ville kunne anvendes som gyldig rejsehjemmel efter den 31. oktober 2016. Det er ubestridt, at H, J og K modtog tilsvarende breve, men disse er ikke fremlagt i sagen. Af brevene, der i øvrigt var enslydende, fremgår blandt andet:

”Banedanmark har tidligere kunne tilbyde fribefordring til medarbejdere, der var ansat i DSB inden opsplitningen i henholdsvis DSB og Banedanmark i 1997, og som herefter overgik til ansættelse i Banedanmark.

Baggrunden for den hidtidige fribefordringsordning udsprang af en forpligtelse, som DSB havde i forhold til tidligere DSB-ansatte i sin trafikkontrakt med Transport- og Bygningsministeriet. Denne forpligtelse blev ikke videreført i den nye trafikkontrakt, som blev indgået sidste år.

Via en kontrakt mellem DSB og Banedanmark havde DSB og Banedanmark i tillæg til ovenstående aftalt, at fribefordringsordningen desuden gjaldt for tidligere DSB ansatte, når de blev pensioneret fra Banedanmark, herunder andre, som Banedanmark har anmodet om pensionistfrikort til. Banedanmark har ikke ønsket at forny denne kontrakt, og ordningen er derfor ophørt.

Som konsekvens heraf vil udstedte togkort ikke længere kunne anvendes som gyldig rejsehjemmel. DSB har imidlertid pr. kulance besluttet, at togkortene kan anvendes som **gyldig rejsehjemmel indtil []**.

Da togkortene er udstedt af DSB og dermed DSB's ejendom, bedes du returnere dit togtkort til DSB inden den [] til:

..."

Den 2. maj 2016 skrev P, Banedanmark, til D vedrørende hans henvendelse om fribefordringsordningens ophør bl.a.:

"Når en pensioneret medarbejder har været berettiget til fribefordring som pensionist, har det altid været sådan, at det har været en sag mellem DSB og pensionisten. Banedanmark har ikke betalt for pensionistkortene og har ikke været involveret i praktikken og administrationen af pensionistkortene. Banedanmark har derfor heller ikke vidst, hvem DSB har udstedt pensionistkort til. Det er derfor Banedanmarks opfattelse, at spørgsmålet om fribefordring for pensionister er et anliggende mellem pensionisten og DSB.

DSB har bedt Banedanmark om at inddrage pensionistkortene, hvilket Banedanmark ikke har imødekommet. Efterfølgende har DSB beklageligvis selv taget initiativ til at inddrage pensionistkortene, jf. det brev som du har modtaget fra DSB.

Vi er klar over, at DSB i brevet henviser til Banedanmark. Da initiativet til at inddrage kortene er taget af DSB, som også har stået for alt omkring pensionistkortene, har Banedanmark desværre ikke mulighed for at besvare spørgsmål eller i øvrigt gå ind sagen."

Forklaringer

Der er i landsretten afgivet partsforklaring af A, D, H, J og K samt vidneforklaring af O, Q og R.

A har forklaret bl.a., at han blev ansat i DSB i 1963 som trafikelev. Han fik en meget bred uddannelse og var herefter beskæftiget med forskellige opgaver, primært trafikafvikling. Lige fra ansættelsen havde han fribefordring i DSB. Han modtog et permanent frikort, da han havde været ansat i DSB i 25 år. Ved overgangen til Banestyrelsen skete der ingen ændringer i fribefordringsordningen. Han fik fortsat tilsendt frikort fra DSB. Han blev pensioneret i 2011, da han nåede folkepensionsalderen. Der var heller ingen ændringer i fribefordringsordningen i forbindelse med hans pensionering, bortset fra at frikortet nu blev udstedt for 5 år ad gangen. Han fik ikke nogen forklaring på, hvorfor han modtog frikort, men det var jo fordi, at han havde været ansat i mere end 25 år. Han var

ikke i tvivl om, at han ville få frikort som pensionist. Han opfattede frikortet som en del af sin løn og efterfølgende pension. Da han modtog brevet om, at fribefordringsordningen ikke ville fortsætte, returnerede han i november 2016 frikortet til DSB. Han sendte samtidig et brev til DSB om, at han ikke forstod, hvorfor han skulle aflevere frikortet, eftersom han havde optjent ret hertil ved at være ansat i mere end 25 år. Han fik ikke svar fra DSB, og det har nok også været svært for DSB at svare på hans henvendelse. Han modtager tjenestemandspension.

Han var bekendt med reglerne for fribefordring for ansatte i Banestyrelsen, som fremgår af Bane-PAV. Reglerne om fribefordring gjaldt for ham i hans ansættelse, og det er korrekt, at reglerne kunne ændres under hans ansættelse. Det var i DSB, at han optjente retten til livsvarigt frikort. Reglerne som beskrevet i notatet om administration af fribefordring i Banedanmark, der lå på intranettet, gjaldt også for ham. Han har stedse haft en opfattelse af, at det var DSB, der administrerede ordningen.

D har forklaret bl.a., at han blev ansat som tjenestemand i DSB i 1970. Hans stillingsindhold ændrede sig ikke efter etableringen af Banedanmark. Han fik tilsendt et frikort en gang om året fra DSB, og det fortsatte også efter at Banedanmark overtog. Han gik på pension i 2014, og efterfølgende modtog han frikort med en gyldighedsperiode på 5 år. Han var ansat i DSB indtil 2010, hvorefter han var ansat i Banedanmark. Han var ikke i tvivl om, at han som pensionist ville modtage frikort. Forud for pensioneringen læste han på intranettet, at man modtog permanent frikort, når man havde været ansat i mere end 25 år. Han har anvendt frikortet meget. Han har altid fotograferet tog, men det måtte han indstille, da han ikke længere havde frikort. Han har ikke fået personligt svar på, hvorfor hans frikort er inddraget. Først henvendte han sig til Banedanmark, der henviste ham til DSB, der så henviste ham tilbage til Banedanmark. Han tænkte ikke så meget over, hvem der gav ham frikortet, men det kom fra DSB. Han er enig i, at grundlaget for fribefordringen var en aftale mellem Banestyrelsen og DSB.

H har forklaret bl.a., at han blev ansat i DSB i 1962 som trafikelev. Han arbejdede med både trafikstyring, billet salg, post og andre opgaver på stationerne. Han havde frikort under hele sin ansættelse, også efter at han i 1997 blev overført til Banedanmark. Han var bekendt med, at han havde ret til frikort i forbindelse med pensionering. Under hans ansættelse i DSB fandtes der manualer om ansattes rettigheder, og disse var efterfølgende beskrevet i Bane-PAV og på intranettet. Han gik først på efterløn og her-

efter på alderspension. Han havde fortsat fribefordring, som han anvendte en del, herunder til at besøge familie i Jylland.

Under pensioneringen har han brugt frikortet til et par rejser om måneden, dvs. ca. 12-24 gange om året. Hvis han havde købt billetter, ville hans udgifter ikke have oversteget 42.000 kr., men det er svært at vurdere, hvor meget billetterne ville have kostet. Han har ikke indberettet sine rejser med frikortet til skattevæsenet. Han mente ikke, at anvendelse af frikortet var skattepligtigt i det omfang, som han har benyttede det. Han anså det ikke som indkomst, men som noget der lå ved siden af indkomsten. Der var et DSB-logo på frikortet.

J har forklaret bl.a., at han blev ansat i DSB i 1965 som tjenestemand. Han arbejdede både med person- og godsbefordring samt med trafikstyring. Han havde fribefordring, fra han startede i DSB, og det beholdt han, da han blev overflyttet til ansættelse i Banedanmark. På frikortet var der påtrykt et DSB-logo. Han var bekendt med, at retten til fribefordring ville fortsætte, når han gik på pension. Det stod der i diverse manualer og på Banedanmarks intranet. Som pensionist anvendte han frikortet jævnligt. Det forhold, at han ikke længere har frikort, har påført ham en udgift på ca. 5.000 kr. om året. Han indberettede ikke en sparet udgift ved brug af frikort til skattevæsenet, da han ikke anså det som en lønindkomst. Det sidste frikort, som han modtog, angav, at han var pensioneret fra Banedanmark, men DSB's logo var trykt på kortet.

K har forklaret bl.a., at hun blev ansat i DSB i 1967 som kontorassistentaspirant, men var efterfølgende i mange funktioner i DSB. Da hun blev overflyttet til Banestyrelsen, fik hun en administrativ funktion. Hun var bekendt med, at hun som pensionist kunne få fribefordring. På frikort var der ikke anført Banedanmark, men DSB.

Som pensionist har hun anvendt frikortet til rejser til Jylland. Efter at frikortet er blevet inddraget, har hun ikke ændret rejsemønster, men det har påført hende en udgift. Da hun havde frikort, indberettede hun ca. 2.-3.000 kr. til SKAT. Indberetningen var baseret på hendes skøn over, hvad hun ville have haft af udgifter, hvis hun ikke havde haft frikort.

O har forklaret bl.a., at han har været ansat i Banedanmark siden 2005, herunder som administrationschef fra 2007 og som områdechef fra 2017. Fribefordring har aldrig været genstand for overenskomstforhandlinger. Ordningen var tidligere baseret på

DSB's trafikaftale med departementet og var suppleret af en kontrakt mellem DSB og Banedanmark. Banedanmark håndterede pensionister således, at man blot oplyste DSB om hvilke pensionister, der opfyldte betingelserne for at opnå fribefordring. Banedanmark hørte herefter ikke mere. Banedanmark førte ikke lister over, hvilke pensionister, der modtog frikort. Banedanmark påså udelukkende om den enkelte pensionist opfyldte betingelserne for at modtage et frikort. Da fribefordringsordningen skulle ophøre, bad DSB om, at Banedanmark inddrog de udstedte frikort, men det afviste Banedanmark. Banedanmark kunne ikke inddrage frikortene, idet Banedanmark ikke havde indblik i, hvem der havde modtaget frikort. Ordningen med fribefordringen var tidligere beskrevet i Bane-PAV, som var en slags medarbejderhåndbog. Da Bane-PAV ikke længere blev udgivet, blev der udarbejdet en skrivelse, som blev lagt på intranettet. Skrivelsen var et slags orienteringsbrev, der adresserede en række spørgsmål, men det var ikke et juridisk dokument, der regulerede kontraktspørgsmål. Banedanmark har aldrig behandlet fribefordring, som en del af en pensionsordning.

Banedanmark betalte DSB for ansattes frikort, men ikke for frikort til pensionisterne. Han ved ikke, hvorfor Banedanmark ikke betalte for frikort til pensionister. DSB har rejst et krav mod Banedanmark på 10 mio. kr. for betaling af fribefordring til pensionister i en periode fra formentlig medio 2015 til efteråret 2016. Som følge af denne retssag er der indgået en suspensionsaftale mellem parterne.

Foreholdt den fremlagte PowerPoint-præsentation har han forklaret, at han vidste, at der var forskellige regler, men at det var ikke noget, han satte sig ind i, da Banemark ikke udstedte frikort. Efter hans opfattelse giver Bane-PAV ikke pensionister en uopsigelig livsvarig ret til frikort. Notat "Administration af fribefordring i Banedanmark" var tilgængeligt for medarbejderne på intranettet. Formuleringen "[v]ed overgang til pension / efterløn overgår administrationen af fribefordringen til DSB" skyldtes, at Banedanmark ikke havde noget med denne ordning at gøre.

Q har forklaret bl.a. at han har været fagforeningsformand fra 1995 til 2016. Først var han formand for Jernbaneforeningen, og derpå, da denne forening fusionerede med HK Stat og blev en selvstændig afdeling ved navn HK Trafik & Jernbane, for denne.

Fribeordringsordningen blev drøftet med både DSB og Banestyrelsen ved flere forskellige forhandlinger. Der var en forhandling med DSB om skov- og søbadekort og skolekort til

børn af ansatte. DSB ønskede at lette administrationen, og fagforeningerne blev enige med DSB om, at dette kunne opnås ved lade disse kort udgå. DSB gav dog samtidig samtykke til, at man ville gøre undtagelse for tilfælde, hvor det af sociale hensyn var påkrævet.

Der blev holdt et møde med Banedanmark i 2007, fordi fribefordringsordningen kostede Banedanmark for mange penge. Banedanmark havde indkaldt de faglige organisationer, som var villige til at ændre ordningen således, at frikort ikke længere skulle udstedes til nye medarbejdere. Da de nye medarbejdere jo endnu ikke var ansat, mistede de ikke noget. Ordningen med frikort til pensionister var kendt af medarbejderne. Hvis han havde accepteret, at frikortet til pensionister skulle ophøre, ville han ikke kunne være blevet som formand for HK Trafik & Jernbane.

Han husker ikke på hvilket møde eller i hvilken forbindelse, den fremlagte PowerPoint-præsentation fra DSB blev anvendt. Fribefordringen har ikke været en del af selve overenskomsten. Men hver gang der har været et spørgsmål om ændring af fribefordringsordningen, så har de faglige organisationer været indkaldt til møder i DSB eller Banedanmark herom. De drøftelser, der har været med DSB og Banedanmark altid haft den karakter, at man skulle blive enige, fordi det var en aftalt ordning. I forbindelse med udskillelsen af Banestyrelsen fra DSB var der et møde, hvor han spurgte ind til, om man ville fortsætte fribefordringsordningen. Han spurgte for at sikre sig, at man ikke ved udskillelsen ville forsøge at forringe vilkårene for medarbejderne. Banestyrelsens svar var, at man ville fortsætte ordningen, og det var en forpligtelse, som Banedanmark overtog. Der står ikke noget i materialet om, at man faktisk havde forhandlet disse spørgsmål med de faglige organisationer. Det fremstår som om, at man har søgt at undgå at oplyse om, hvad der faktisk foregik. Efter hans opfattelse var det Banedanmark, der havde forpligtelsen til at udstede frikort.

R har forklaret bl.a., at hun er forhandlingskonsulent og ansat i afdelingen for personalejura. Hun har været i DSB i over 40 år, heraf de seneste 20 år i afdelingen for personalejura. Togfrikort giver adgang til at rejse med passagertog på DSB's strækninger, og pt. også ret til at rejse på Arrivas og Nordjyske Jernbaners strækninger. Et DSB årskort gælder til samtlige offentlige transportmidler i Danmark, mens et DSB frikort kun omfatter tog og som udgangspunkt kun på DSB's strækninger. Hun ved ikke, hvorfor DSB indførte togfrikortsordningen, men hvis man som arbejdsgiver kan give sine medarbejdere et personalegode, så gør man det. I løbet af hendes tid i DSB har frikortordningen ændret sig. Da

hun blev ansat, fik hun fx togfrikort til 2. klasse og 6 rejsebilletter. På et tidspunkt ønskede DSB at ændre ordningen og drøftede det med de faglige organisationer. Ordningen med personalebilletter har også udviklet sig. Forholdene har således ændret sig i takt med, at verden har ændret sig. Hun har selv takket nej til at modtage frikort, fordi det beskattes, og man mister befordringsfradrag.

Dem, der var ansat i DSB og overgik til Banedanmark, havde fortsat adgang til at modtage frikort. Banedanmark meddelte, hvem der skulle have frikort, og så blev de udstedt af DSB. Banedanmark meddelte også, hvem der var blevet pensionister. Det var DSB's forpligtelse at udstede frikort. DSB modtog betaling for at udstede frikort til Banedanmarks medarbejdere. Banedanmark har aldrig betalt DSB for at få udstedt frikort til pensionister. De medarbejdere, der går direkte på pension fra DSB, får frikort, og betingelsen herfor er blot, at man har været ansat i 25 år. Da Banestyrelsen blev dannet, var det for nogle medarbejders vedkommende tilfældigt om de forblev i DSB eller blev overført til ansættelse i Banestyrelsen.

Det var efter, at DSB hævede priserne for at udstede frikort, at Banedanmark ønskede at ophæve ordningen for egne medarbejdere. Men det var DSB, der stod for at orientere medarbejderne, fordi DSB syntes, at det ville være mest korrekt i forhold til de enkelte medarbejdere. Foreholdt PowerPoint-præsentationen har hun forklaret, at hun ikke kendte til den, forud for nærværende sag.

Anbringender

Ad sag nr. B-522-17:

Sagsøgerne, Dansk Jernbaneforbund som mandatar for A, B, C, D, E, F og G har i påstandsdokument af 11. april 2018 gjort følgende gældende, der er gentaget og uddybet under hovedforhandlingen:

”At det kan lægges til grund som ubestridt, at sagsøgerne som led i deres ansættelsesforhold og senere pensionsforhold har haft fribefordring fra sagsøgte,

- At fribefordringen som led i pensionsforholdet har været ydet af sagsøgte, der er statsvirksomhed, uden tilkendegivelser på noget tidspunkt om, at ordningen kunne ophøre, hvilket har bibragt sagsøgerne en begrundet og berettiget forventning om, at ordningen var livslang på samme måde som deres ret til pension,
- At sagsøgte i øvrigt ikke har kompetence til eller sagligt grundlag for at opsiges ordningen med fribefordring, der dels er en del af sagsøgernes pensionsvilkår, dels er tilkendegivet alle sagsøgere som en ret uden forbehold og dels beror på beslutning fra Transportministeriet (tidligere Trafikministeriet og Ministeriet for Offentlige Arbejder),
- At Ministeriets beslutning om sagsøgernes ret til fribefordring med DSB er en begunstigende forvaltningsakt, der ikke er ophævet af ministeriet og som ikke kan ændres af sagsøgte,
- At ordningen ikke har været betinget af, at Banedanmark ydede sagsøgte nogen betaling, idet vederlæggelsen for fribefordringen er ydet af Transportministeriet i medfør af Trafikkontrakterne, og
- At sagsøgerne derfor også efter den 31. oktober 2016 henholdsvis den 1. september 2016 har et retskrav på fribefordring hos sagsøgte.”

Sagsøgte, DSB, har i påstandsdokument af 3. maj 2019 gjort følgende gældende, der gentaget og uddybet under hovedforhandlingen (afsnitsnummereringer og ekstrakthenviisninger er udeladt):

”Til støtte for de nedlagte påstande gøres det gældende, at det er en grundlæggende præmis for nærværende sag, at Banedanmark, da Banedanmark blev etableret den 1. januar 1997, overtog alle forpligtelser over for de medarbejdere, der overgik til ansættelse i Banedanmark. Det har derfor formodningen imod sig, at DSB skulle have nogen forpligtelser over for sagsøgerne fra denne dato. Hvis noget sådant skulle være tilfældet, må det påhvile sagsøgerne at bevise dette, og denne bevisbyrde er ikke løftet. At Banedanmark deler sagsøgernes opfattelse af, at DSB er rette sagsøgte i nærværende sag, er uden betydning, eftersom synspunkterne hverken har rod i retlige eller faktiske forhold.

Det gøres videre gældende, at den tidligere adgang til fribefordring ikke havde karakter af en pensionsrettighed, men derimod alene har været et gode, som har hvilet på ensidige ministerbeslutninger eller på kontrakter. Dette underbygges af U2018.3561 H.

Selv hvis landsretten måtte nå frem til, at der er tale om en pensionsrettighed, følger det imidlertid, at denne pensionsrettighed i så fald må rettes imod sagsøgernes arbejdsgiver, Banedanmark - ikke mod DSB.

Det gøres yderligere gældende, at sagsøgernes tidligere adgang til togfrikort ikke kan sidestilles med en begunstigende forvaltningsakt, der ikke kan ophæves.

Situationen er den, at trafikministeren tidligere havde hjemmel til at tilkende fribefordring, men denne ret blev ophævet med jernbanevirksomhedsloven af 18. maj 1998, hvor lovgiver eksplicit tog stilling til, at medarbejderes og andres adgang til fribefordring fremover måtte hvile på kontrakter indgået med DSB og eventuelle øvrige jernbanevirksomheder - ikke på ensidige ministerbeslutninger. Det gøres gældende, at ministerens beslutninger om tildeling af fribefordring i henhold til den tidligere DSB-lov dermed også faldt bort. I tilknytning hertil bemærkes, at flere af sagsøgerne først er blevet pensionerede, efter at jernbanevirksomhedsloven trådte i kraft, hvorfor det også af den grund savner mening, at de skulle kunne påberåbe sig trafikministerens beslutninger.

Trafikministeren har ikke siden jernbanevirksomhedslovens ikrafttrædelse haft hjemmel til at tilkende fribefordring, og måtte ministeren alligevel have gjort dette, gøres det gældende, at beslutningen herom må tilsidesættes som uhjemlet og dermed ugyldig. Sådanne beslutninger kan derfor ikke påberåbes over for DSB, og eventuelle krav baseret på sådanne eventuelle beslutninger må i øvrigt rettes mod ministeriet - ikke mod DSB.

Faktum er, at der efter ikrafttrædelsen af jernbanevirksomhedsloven er blevet indgået kontrakter mellem DSB og hhv. Trafikministeriet og Banedanmark, som har reguleret adgangen til fribefordring. Disse kontrakter gav i en årrække sagsøgerne adgang til fribefordring, men det gøres gældende, at da der ikke kunne opnås enighed om at forlænge denne adgang, bortfaldt sagsøgernes adgang til fribefordring.

I stævningen anføres det af sagsøgerne, at fribefordringen gennem tiden er blevet ydet af DSB uden tilkendegivelser om, at fribefordringen kunne ophøre, hvilket skulle være bindende for DSB. Dette bestrides. Noget sådant ville være i strid med almindelige forvaltningsretlige principper om, at tildeling af goder fordrer hjemmel, ligesom en sådan retstilstand ville være urimelig byrdefuld for DSB - navnlig i lyset af, at sagsøgerne på pensionstidspunktet var Banedanmarks medarbejdere og ikke ansat i DSB.

I relation hertil gøres det i øvrigt gældende, at forvaltningsretlige principper om begunstigende forvaltningsakter ikke er til hinder for, at afgørelser kan ændres for fremtiden, medmindre der foreligger helt særlige indrettelseshensyn - som fx når en byggetilladelse tilbagekaldes, efter at en bygning er opført. Sådanne særlige forhold foreligger ikke i nærværende sag, idet adgangen til fribefordring ikke kan sidestilles med en begunstigende forvaltningsakt, men derimod har hvilet på kontrakter, som ikke længere er gældende, idet ophøret af adgangen til fribefordring alene er sket med virkning for fremtiden, og idet ophøret tilmed er varslet med et passende varsel over for sagsøgerne. Hertil kommer, at det - bl.a. i lyset af indholdet i den fremlagte "Bane-PAV" - må have stået klart for sagsøgerne, at adgangen til fribefordring kunne blive ændret eller falde bort, hvis kontrakterne indgået mellem DSB og hhv. Trafikministeriet og Banedanmark fik et andet indhold eller faldt bort."

Sagsøgerne, HK Danmark som mandatar for H, A, J og K har i påstandsdokument af 26. april 2019 gjort følgende gældende, der er gentaget og uddybet under hovedforhandlingen:

”Til støtte for den principale påstand gøres gældende, at sagsøgerne har erhvervet en livsvarig ret til frikort og personalebilletter, og at denne ret ikke kan opsiges.

Retten til frikort og personalebilletter er erhvervet ved arbejde i mere end 25 år hos DSB og Banedanmark, ligesom Banedanmark overfor sagsøgerne har oplyst, at retten til frikort og personalebilletter er livsvarig. Dette er et løfte, der ikke kan tilbagetrækkes.

Medarbejderne i Banedanmark, der tidligere var beskæftiget i DSB, har leveret deres arbejdsydelse i tillid til og på vilkår af, at de optjente retten til fri befording i forbindelse med deres pensionering. Ved at have arbejdet i den i reglerne omtalte periode har medarbejderne leveret deres del af aftalen, og derfor kan Banedanmark ikke bortvarsle Banedanmarks del af aftalen.

Det gøres gældende, at Banedanmark har afgivet et bindende løfte til sagsøgerne om livsvarig ret til frikort og personalebilletter, og at dette løfte ikke ensidigt kan tilbagekaldes.

...

Da der ikke foreligger samtykke fra sagsøgerne kan løftet om livsvarig ret til fri befording efter 25 års ansættelse ikke tilbagekaldes.

Banedanmark har som led i sagsøgernes tidligere ansættelsesforhold tildelt dem frikort og personalebilletter som en pensionsrettighed. En sådan pensionsrettighed kan ikke opsiges efter, at medarbejderen har opfyldt betingelserne for tildeling af rettigheden.

Såfremt retten finder, at retten til frikort og fribefordring til pensionister kan opsiges, gøres det gældende, at sagsøgerne er berettiget til økonomisk kompensation som følge af opsigelsen, idet sagsøgernes ret til frikort og personalebilletter udgør en velerhvervet rettighed, der ikke kan opsiges uden fuld kompensation.

Kompensationen bør fastsættes til et beløb svarende til udgiften til erhvervelsen af ret til fri befording på alle DSB og Arriva-strækninger i Danmark.

...”

Sagsøgte, Banedanmark, har i påstandsdokument af 3. maj 2019 gjort følgende gældende, der er gentaget og uddybet under hovedforhandlingen (afsnitsnummereringer og ekstrakt-henvisninger er udeladt):

"Vedrørende forholdet til DSB

Retten til fribefordring efter pensionering er et anliggende alene mellem sagsøgerne og DSB. Banedanmark har ikke indgået nogen aftale med tidligere DSB-medarbejdere om, at Banedanmark skulle stille fribefordring til rådighed efter pensionering.

I Banedanmarks kontrakt med DSB om togkort til DSB-strækninger var det udtrykkeligt anført, at frikort og personalebilletter til pensionerede tidligere DSB-medarbejdere udstedtes af DSB i henhold til DSBs egne regler og uden omkostninger for Banedanmark.

Den praktiske håndtering af fribefordring til pensionerede tidligere DSB-medarbejdere har da også i det hele været varetaget af DSB, der både tildelte og administrerede frikort og personalebilletter til de pensionerede tidligere DSB-medarbejdere uden nogen form for involvering af Banedanmark. Banedanmarks eneste rolle i den forbindelse har været at oplyse DSB, når en tidligere DSB-medarbejder blev pensioneret fra Banedanmark.

I den udstrækning, at der overhovedet består en rettighed, der kan håndhæves, hvilede denne - også efter DSB-medarbejdernes overførsel til Banedanmark - således alene på medarbejderens relation til DSB, og forpligtelsen kan derfor ikke anses for overgået til Banedanmark.

Dette ses også af det forhold, at ophøret af pensionisternes ret til fribefordring blev meddelt af DSB til den enkelte pensionist og ikke af Banedanmark.

Sagsøgernes krav må derfor i det hele rettes mod DSB.

Det modsatte forekommer at være et grotesk resultat, idet DSB i så fald på eget initiativ kunne opsig en ordning, som DSB selv har administreret og afholdt udgifterne til, med den virkning, at Banedanmark blev pålagt at overtage de administrative og økonomiske forpligtelser i ordningen.

Opsigelse af ordningen

Såfremt retten finder, at Banedanmark har været underlagt en forpligtelse i forhold til pensionerede tidligere DSB-medarbejders ordning med fribefordring, gøres det gældende, at ordningen kunne opsiges uden økonomisk kompensati-on med et vist kortere varsel, og at en sådan opsigelse berettiget er gennemført.

Der henvises i den forbindelse til Højesterets dom af 28. august 2018 i sag 3/2018 (UfR.2018.3561 H), hvor Højesteret fastslog, at ordningen med fribefordring til medarbejdere hos Banedanmark ikke udgjorde løn og derfor ensidigt kunne bringes til ophør med et passende varsel.

På helt tilsvarende vis har de pensionerede tidligere DSB-medarbejders ordning med fribefordring beroet på en ensidig beslutning fra arbejdsgivers side og ikke haft nogen forbindelse til medarbejdernes løn og ansættelsesvilkår, herunder pensionsvilkår.

Sagsøgernes ordning med fribefordring kan derfor ikke anses som hverken løn eller pension, og i intet tilfælde kan sagsøgerne anses for at have modtaget tilsgagn om en "livsvarig" ret til fribefordring. Banedanmark bestrider i den forbindelse, at Banedanmark på nogen måde har tilkendegivet over for sine medarbejdere, at der skulle være tale om en "livsvarig" rettighed, og det skal i den sammenhæng fremhæves, at et synspunkt om en meget langvarig opsigelse må kræve helt særlige holdepunkter. Sådanne særlige holdepunkter er ikke på nogen måde dokumenteret af sagsøgerne.

Sagsøgerne har trods opfordring hertil afvist at redegøre for, i hvilken udstrækning de har selvangivet ordningen med fribefordring til skattemyndighederne. Retten må derfor kunne lægge til grund, at sagsøgerne ikke har selvangivet ordningen, hvilket understøtter, at sagsøgerne heller ikke selv har betragtet ordningen som en løn- eller pensionsydelse.

På den baggrund kunne ordningen med fribefordringen til pensionister med rette opsiges med et passende varsel, hvilket blev givet ved DSB's opsigelse den 25. februar 2016 og 18. april 2016.

I alle tilfælde må det i forhold til Banedanmark anses for både sagligt og berettiget, at Banedanmark ikke har videreført ordningen henset til de eksorbitante ekstraudgifter, en videreførelse ville påføre Banedanmark. I det omfang Banedanmark overhovedet kan anses for underlagt en forpligtelse i forhold til pensionerede tidligere DSB-medarbejderes ordning med fribefordring, må en forøgelse af de hermed forbundne udgifter fra kr. 0 til en udgift svarende til markedsprisen for fribefordring anses for notorisk at ændre grundlæggende forudsætninger for ordningen.

Vedrørende fastsættelse af størrelse på eventuel kompensation

Endeligt gør Banedanmark gældende, at en eventuel kompensation må fastsættes til et langt lavere beløb, der tager hensyn til, hvorledes sagsøgerne hidtil har udnyttet retten til fribefordring og dermed hvilken værdi, ordningen reelt har haft for sagsøgerne.

..."

Ad sag B-592-17:

Sagsøgerne, HK Danmark som mandatar for H, J og K har i påstandsdokument af 26. april 2019 gjort følgende gældende, der er gentaget og uddybet under hovedforhandlingen:

"Til støtte for den principale påstand gøres gældende, at sagsøgerne har erhvervet en livsvarig ret til frikort og personalebilletter, og at denne ret ikke kan opsiges.

Retten til frikort og personalebilletter er erhvervet ved arbejde i mere end 25 år hos DSB og Banedanmark, ligesom sagsøgerne under deres ansættelse er blevet oplyst om, at retten til frikort og personalebilletter er livsvarig.

Medarbejderne i Banedanmark, der tidligere var beskæftiget i DSB, har leveret deres arbejdsydelse i tillid til og på vilkår af, at de optjente retten til fri befording i forbindelse med deres pensionering. Ved at have arbejdet i den i reglerne omtalte periode har medarbejderne leveret deres del af aftalen, og derfor kan DSB ikke bortvarsle deres del af aftalen.

Det gøres gældende, at DSB har afgivet et bindende løfte til sagsøgerne om livsvarig ret til frikort og personalebilletter, og at dette løfte ikke ensidigt kan tilbagekaldes.

DSB har som led i sagsøgernes tidligere ansættelsesforhold tildelt dem frikort og personalebilletter som en pensionsrettighed. En sådan pensionsrettighed kan ikke opsiges efter, at medarbejderen har opfyldt betingelserne for tildeling af rettigheden.

Såfremt retten finder, at retten til frikort og fribefordring til pensionister kan opsiges, gøres det gældende, at sagsøgerne er berettiget til økonomisk kompensation som følge af opsigelsen, idet sagsøgernes ret til frikort og personalebilletter udgør en velerhvervet rettighed, der ikke kan opsiges uden fuld kompensation.

Kompensationen bør fastsættes til et beløb svarende til udgiften til erhvervelsen af ret til fri befording på alle DSB og Arriva-strækninger i Danmark.”

Sagsøgte, DSB, har i påstandsdokument af 3. maj 2019 gjort følgende gældende, der gentaget og uddybet under hovedforhandlingen (afsnitsnummerering og ekstrakt henvisninger er udeladt):

”Til støtte for den nedlagte påstand om frifindelse gøres det overordnet gældende, at det er en grundlæggende præmis for nærværende sag, at Banedanmark, da Banedanmark blev etableret den 1. januar 1997, overtog alle forpligtelser over for de medarbejdere, der overgik til ansættelse i Banedanmark. Det har derfor formodningen imod sig, at DSB skulle have nogen forpligtelser over for sagsøgerne fra denne dato. Hvis noget sådant skulle være tilfældet, må det påhvile sagsøgerne at bevise dette, og denne bevisbyrde er ikke løftet. At Banedanmark deler sagsøgernes opfattelse af, at DSB er rette sagsøgte i nærværende sag, er uden betydning, eftersom dette synspunkt hverken har rod i retlige eller faktiske forhold.

Det gøres videre gældende, at situationen er den, at trafikministeren tidligere havde hjemmel til at tilkende fribefordring. Denne hjemmel blev imidlertid ophævet med jernbanevirksomhedsloven af 18. maj 1998, hvor lovgiver eksplicit tog stilling til, at medarbejderen og andres adgang til fribefordring fremover måtte hvile på kontrakter indgået med DSB og eventuelle øvrige jernbanevirk-

somheder - ikke på ensidige ministerbeslutninger. Det gøres gældende, at ministerens beslutninger om tildeling af fribefordring i henhold til den tidligere DSB-lov dermed også faldt bort. I tilknytning hertil bemærkes, at sagsøgerne først er blevet pensioneret, efter at jernbanevirksomhedslovens trådte i kraft.

Efter ikrafttrædelsen af jernbanevirksomhedsloven er der blevet indgået kontrakter mellem DSB og hhv. Trafikministeriet og Banedanmark, som har reguleret retten til fribefordring. Disse kontrakter gav i en årrække sagsøgerne adgang til fribefordring, men det gøres gældende, at da der ikke kunne opnås enighed om at forlænge denne adgang, bortfaldt sagsøgernes adgang til fribefordring.

Sagsøgerne har under denne sag anført, at adgangen til frikort og personalebilletter er erhvervet ved arbejde i DSB og Banedanmark, og at sagsøgerne under deres ansættelse er blevet oplyst om, at adgangen til frikort og personalebefordring var en livsvarig pensionsrettighed, som ikke kunne opsiges.

Det gøres heroverfor gældende, at sagsøgerne ikke har dokumenteret, at det skulle forholde sig sådan, subsidiært at en sådan eventuel ret berettiget er bragt til ophør. Hertil kommer, at det under alle omstændigheder må være et mellemværende mellem sagsøgerne og Banedanmark - et mellemværende, som er DSB uvedkommende.

Det gøres herunder gældende, at fribefordringen ikke kan sidestilles med pension - i hvert fald ikke i forhold til DSB - idet det navnlig bemærkes,

- at sagsøgerne ikke blev pensioneret fra DSB, men fra Banedanmark,
- at Banedanmark som nævnt overtog alle forpligtelserne over for sine medarbejdere, da Banedanmark (tidligere Banestyrelsen) blev stiftet i 1997,
- at adgangen til togfrikort historisk har beroet på enten ministerbeslutninger med hjemmel i lovgivningen eller på DSB's kontrakter med hhv. Trafikministeriet og Banedanmark og således også af den grund ikke i relation til DSB kan sidestilles med en pensionsrettighed, hvortil kommer,
- at der ikke længere er hjemmel til, at trafikministeren kan tilkende fri befording, ligesom der ikke i DSB's kontrakter påhviler DSB en forpligtelse til at udstede togfrikort til sagsøgerne.

At fribefordringen ikke udgør en pensionsrettighed, underbygges tillige af U2018.3561 H.

I stævningen anfører sagsøgerne endvidere, at DSB har afgivet et bindende løfte til sagsøgerne om livsvarig ret til frikort og personalebilletter. Dette bestrides.

Det gøres i relation hertil navnlig gældende, at synspunktet er udokumenteret, hvorfor synspunktet allerede af den grund må tilsidesættes. Synspunktet har da heller ikke hold i de faktiske forhold.

Til støtte for synspunktet om "et bindende løfte" har sagsøgerne under sagen bl.a. påberåbt sig den fremlagte skrivelse ("Administration af fribefordring i

Banedanmark"). I relation til denne skrivelse gøres det gældende, at denne i det højeste kan være af relevans i forholdet mellem sagsøgerne og Banedanmark, men at den i relation til sagen mellem sagsøgerne og DSB er uden betydning. Sagsøgerne har endvidere påberåbt sig den fremlagte PowerPoint-præsentation. Sagsøgerne har imidlertid ikke kunnet oplyse, hvorfra præsentationen stammer, og DSB har ikke kunnet spore det. Under alle omstændigheder gøres det gældende, at præsentationen ikke kan påberåbes til støtte for et synspunkt om, at der tilkommer sagsøgerne en livsvarig ret til fri befordring, som ikke efterfølgende kan ændres.

For det første må det i mangel af andre oplysninger lægges til grund, at den fremlagte præsentation vedrører DSB's medarbejdere. Allerede af den grund kan sagsøgerne som pensionister fra Banedanmark ikke påberåbe sig præsentationen over for DSB.

For det andet dokumenterer præsentationen netop, at der undertiden kan ske ændringer og er sket ændringer i reglerne om fribefordring. Dette dokumenteres i øvrigt også af den skrivelse af oktober 1990 til DSB's stationer, der er fremlagt. Præsentationen kan således ikke tages til indtægt for, at reglerne for tid og evighed vil forblive de samme.

For det tredje er præsentationen taget ud af sin kontekst. Præsentationen kan naturligvis ikke læses uafhængigt af ansættelseskontrakter, personalepolitikker, kollektive overenskomster mv., ligesom præsentationen ikke kan læses uafhængigt af de mundtlige bemærkninger, som blev knyttet til præsentationen, da den blev præsenteret for sit publikum.

I relation til sagsøgernes påstand om "et bindende løfte" gøres det endvidere gældende, at det - i hvert fald juridisk set - må have stået sagsøgerne klart, at DSB aldrig har givet et sådant bindende løfte over for sagsøgerne. Den fremlagte Bane-PAV viser da også, at Banedanmark - i hvert fald på et tidspunkt - klart har tilkendegivet, at retten til fribefordring alene hvilede på det kontraktretlige forhold mellem DSB og Banedanmark.

Historisk er situationen altså som nævnt den, at fribefordringen tidligere beroede på ensidige beslutninger truffet af trafikministeren. Hjemlen til, at trafikministeren kunne træffe sådanne beslutninger, blev imidlertid ophævet med jernbanevirksomhedsloven, hvorfor sagsøgerne ikke kan støtte ret på sådanne beslutninger.

Efterfølgende - herunder da sagsøgerne blev pensionerede - har adgangen til fribefordring beroet på de kontrakter, som DSB indgik med hhv. Trafikministeriet og Banedanmark. At DSB har levet op til sine forpligtelser i disse kontrakter, kan - ikke sidestilles med, at DSB har givet sagsøgerne et løfte om en livsvarig ret til fribefordring. Det gøres gældende, at en sådan konklusion ville være urimelig byrdefuld for DSB og i øvrigt i strid med det almindelige forvaltningsretlige princip om, at tildeling af goder fordrer hjemmel.

Sammenfattende gøres det på baggrund af ovennævnte gældende, at DSB skal frifindes over for såvel sagsøgernes principale som subsidiaire påstand."

Landsrettens begrundelse og resultat

Sagens hovedspørgsmål er, om Banedanmark eller DSB har forpligtet sig til at yde sagsøgerne en livsvarig og uopsigelig ret til fribefordring, således at sagsøgernes fribefordring ikke kunne bringes til ophør med varsel på 6 måneder som sket.

Det følger af Højesterets dom af 28. august 2018 (sag 3/2018 og 5/2018), jf.

UfR2018.3561H, at ordningen med fribefordring i Banedanmark – tidligere DSB og Banestyrelsen – stedse har haft sit grundlag i ansættelsesmyndighedens ensidige beslutning, og at den ikke har været kædet sammen med medarbejdernes løn- og ansættelsesvilkår efter tjenestemandsløven, overenskomstgrundlaget eller de individuelle ansættelsesvilkår, ligesom den ikke blev ydet til medarbejderne som vederlag for arbejde og var uafhængig af deres ansvar, kvalifikationer og karakteren af deres arbejde.

Landsretten finder, at de pensionerede medarbejders fribefordring tilsvarende har haft sit grundlag i den tidligere ansættelsesmyndigheds ensidige beslutning, og at den ikke har været kædet sammen med pensionsvilkår efter tjenestemandsløven, overenskomstgrundlaget eller de individuelle tidligere ansættelsesvilkår. De pensionister, som ønskede det, kunne benytte ordningen, og de pensionister, som ikke benyttede ordningen, fik ikke økonomisk kompensation.

Fribefordringsordningen kan således ikke anses for at være en del af sagsøgernes pensionsrettigheder, og hverken DSB eller Banedanmark har særskilt og på selvstændigt grundlag afgivet et uopsigeligt løfte til sagsøgerne om livsvarig ret til fribefordring.

Landsretten finder derfor, at det var berettiget at bringe sagsøgernes ordning med fribefordring til ophør med et passende varsel på 6 måneder som sket.

Det følger af det anførte, at sagsøgerne H, A, J og K ikke har krav på økonomisk kompensation.

Landsretten frifinder herefter DSB og Banedanmark.

Dansk Jernbaneforbund som mandatar for A, B, C, D, E, F og G skal betale sagsomkostninger for landsretten til DSB med i alt 115.000 kr. Ved fastsættelsen af beløbet til dækning af udgift til advokatbistand ekskl. moms er der ud over sagens værdi taget hensyn til sagens omfang og betydning.

HK Danmark som mandatar for H, A, J og K skal betale sagsomkostninger for landsretten til Banedanmark med i alt 100.000 kr. Ved fastsættelsen af beløbet til dækning af udgift til advokatbistand ekskl. moms er der ud over sagens værdi taget hensyn til sagens omfang og betydning.

HK Danmark som mandatar for H, J og K skal betale sagsomkostninger for landsretten til DSB med i alt 100.000 kr. Ved fastsættelsen af beløbet til dækning af udgift til advokatbistand ekskl. moms er der ud over sagens værdi taget hensyn til sagens omfang og betydning.

Th i k e n d e s f o r r e t :

DSB og Banedanmark frifindes.

I sagsomkostninger for landsretten skal Dansk Jernbaneforbund som mandatar for A, B, C, S, E, F og G betale 115.000 kr. til DSB.

I sagsomkostninger for landsretten skal HK Danmark som mandatar for H, A, J og K betale 100.000 kr. til Banedanmark.

I sagsomkostninger for landsretten skal HK Danmark som mandatar for H, J og K betale 100.000 kr. til DSB.

Det idømte skal betales inden 14 dage efter denne doms afsigelse.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

(Sign.)

Udskriftens rigtighed bekræftes. Østre Landsret, den 20-08-2019

Helle Spenner
sektionsleder

