

PROTOKOLLAT

med tilkendegivelse af 6. november 2014

i

faglig voldgiftssag (FV2014.0026):

Fagligt Fælles Forbund
(advokat Evelyn Jørgensen)

mod

DI Overenskomst I v/DI
(advokat Jesper Hollegaard)

Twisten og dens behandling

Twisten i sagen angår, om en foranstaltning iværksat til brug for trafikselskabet Fynbus' synliggørelse af kapacitetsproblemer gående ud på, at buschauffører hos Tide Bus Danmark A/S via indtastning af koder skulle indberette, dels hvornår ca. alle sæder var besat, dels hvornår ca. alle ståpladser også var besat, har været en trafiktælling som omhandlet i AKT Landsoverenskomstens § 5, stk. 4.

Da der ikke har kunnet opnås enighed mellem parterne, er sagen indbragt for denne voldgiftsret bestående af forhandlingssekretær Kim Poder og forhandlingssekretær Tina Petersen, begge udpeget af klager, personalejuridisk chef Christoffer Thomas Skov og advokat, chefkonsulent Lotte Gaarn Johansen, begge udpeget af indklagede, samt som opmand højesteretsdommer Lene Pagter Kristensen.

Sagen blev forhandlet den 6. november 2014, hvor 3F var repræsenteret ved advokat Evelyn Jørgensen og DI ved advokat Jesper Hollegaard.

3F nedlagde påstand om, at DI Overenskomst I skal anerkende, at en trafiktælling som gennemført hos Tide Bus Danmark A/S fra december 2012 til september 2013 for trafikselskabet Fynbus, er omfattet af Landsoverenskomstens § 5, stk. 4.

DI Overenskomst I ved DI nedlagde påstand om frifindelse.

Der blev afgivet forklaring af tillidsrepræsentant Henrik Hansen og driftsdirektør Torben Sørensen, hvorpå sagen blev procederet.

Der blev ikke opnået flertal for en afgørelse blandt de af parterne valgte medlemmer, og afgørelsen blev herefter overladt til opmanden, som på den baggrund, som der er redegjort for i det følgende, fremkom med den herefter anførte tilkendegivelse.

Overenskomstgrundlaget

§ 5, stk. 4, i Landsoverenskomst for Rutebilkørsel indgået mellem DI Overenskomst I (AKT) og 3F Fagligt Fælles Forbund, Transportgruppen, 2012 – 2014, er sålydende:

”Stk. 4. Trafiktælling

Når der ud over normal optælling (trafiktælling) til virksomhedens interne brug foretages mere omfattende tælling til brug for region, kommune eller trafikselskab, og der ikke gives særlig medhjælp hertil, betales der kr. 5,00 pr. arbejdstime, hvori optællingen foretages. Der op-rundes til halve timer pr. dag.”

Sagens omstændigheder

Twisten i sagen angår følgende foranstaltning, som chaufførerne ved et opslag på opslagstavlen den 13. december 2012 blev bedt om at foretage i tiden derefter:

”*Chaufførinformation*

”*Synliggørelse af kapacitetsproblemer*

FynBus har de seneste måneder indsat 5 ekstra busser i bybusdriften i Odense og 5 ekstra busser i regionsdriften, men det stopper ikke nødvendigvis der.

I bestræbelserne på at få endnu flere passagerer i busserne, er det vigtigt, at vi kan tilpasse behovet for ekstra buskapacitet bedst muligt.

For at skaffe det bedste overblik, har vi brug for jeres hjælp, dels for at udnytte den nuværende buskapacitet bedst muligt, men også for at vurdere yderligere behov for ekstrabusser.

Vi har brug for at vide, hvornår alle sæder er besat, og hvornår bussen er helt fyldt med siddende og stående passagerer.

I bedes derfor fremadrettet benytte følgende billetkoder:

Kode 21 når ca. alle sæder er besat

Kode 22 når ca. alle ståpladser også er besat.

...

Billetterne skal bare kassereres, da vi har registreringen i billetsystemet.

...

Vi forventer ikke, at I forlader jeres chaufførsæde for at foretage vurderingen, men blot at vi får en cirka- vurdering.

Udover dette gælder proceduren vedrørende forbikørsler stadig, herunder at det straks indmeldes til Trafikvagten.”

Det er oplyst, at ”proceduren vedrørende forbikørsler” består i, at en chauffør skal foretage et opkald til Fynbus over radioen eller via en mobiltelefon, hvis vedkommende kører forbi et stoppested, fordi bussen er fyldt. Der er mellem parterne enighed om, at sådanne opkald ikke udløser krav på særskilt betaling.

Indklagede har fremlagt en statistik over de registreringer i Odense By, som er foretaget i henhold til foranstaltningen i perioden fra 13. december 2012 og indtil 18. september 2013. Statistikken viser, at foranstaltningen samlet har givet anledning til 9.313 registreringer fordelt på 8.128 vagter, hvilket betyder, at antal registreringer pr. vagt i gennemsnit har været 1,15.

Indklagede har endvidere fremlagt et eksempel på det skema, som indklagede gør brug af, når der gennemføres en fysisk optælling af antallet af passagerer i bussen.

Parternes argumentation

Klager har navnlig anført, at formålet med Landsoverenskomstens § 5, stk. 4, er yde et tillæg for den ekstraopgave, som chaufførerne bliver pålagt ved trafiktællinger. Bestemmelsen skelner ikke mellem, hvilken form der benyttes ved trafiktællingen, og der er tale om en trafiktælling i overenskomstens forstand, uanset om virksomheden måtte benævne den en registrering. Afgørende er endvidere alene, om chaufførerne ifølge instruksen blev pålagt, at foretage en ”trafiktælling”, hvilket de gjorde, og det er uden betydning, om de arbejdsfunktioner, som dette medfører, går ud over, hvad en chauffør i øvrigt måtte udføre som led i sit normale ansættelsesforhold. Trafiktællingen var til

gavn for såvel trafikskabet som busentreprenøren, hvilket også bør komme chaufførerne til gode. Der var endelig tale om en trafiktælling, som omfattede samtlige chauffører, der kører i trafikskabets område, og betingelsen efter § 5, stk. 4, om, at der skal være tale om en mere omfattende tælling, har derfor også været opfyldt.

Indklagede har navnlig anført, at chaufførerne ikke er blevet bedt om at foretage en optælling af det eksakte antal passagerer i bussen, hvorfor den opgave, som de er blevet pålagt, slet ikke er omfattet af begrebet ”trafiktælling” og dermed heller ikke er omfattet af landsoverenskomstens § 5, stk. 4. De arbejdsopgaver, som den enkelte chauffør blev bedt om at udføre, var alene via et kig i bakspejlet at skønne over, om antallet af passagerer oversteg antallet af siddepladser, henholdsvis om der heller ikke var flere ståpladser tilbage i bussen, og i givet fald indtaste en kode på billetmaskinen. Arbejdsopgaverne bestod derfor i rutiner, som var en del af de normale arbejdsopgaver for en buschauffør, og de var således også indeholdt i den almindelige jobbeskrivelse for en buschauffør. De var dermed også omfattet af den almindelige timeløn og har ikke kunnet give krav på særskilt honorering i medfør af § 5, stk. 4. Skulle opgaverne blive sidestillet med en trafiktælling, så finder § 5, stk. 4, alligevel ikke anvendelse, da der under alle omstændigheder ikke har været tale om en mere omfattende tælling for den enkelte chauffør.

Opmandens begrundelse og resultat

Det fremgår af chaufførinstruksen af 13. december 2012, at chaufførerne blev bedt om via indtastning af en enkel kode i billetsystemet at foretage indberetning, når det var deres vurdering, enten at der ikke var flere ledige siddepladser i bussen, eller at bussen var helt fuld, således at der heller ikke var flere ståpladser. Der skulle endvidere alene foretages en cirka-vurdering, uden at chaufførerne skulle foretage sig yderligere. Jeg finder, at en sådan lejlighedsvis videregivelse af observationer foretaget fra chaufførsædet om, hvornår der ikke længere skønnedes at være flere pladser/siddepladser i bussen, ikke kan betragtes som en ”optælling” som nævnt i Landsoverenskomstens § 5, stk. 4, og at der som følge heraf ikke kan gives klager medhold i den nedlagte påstand.

Det følger heraf, at indklagedes frifindelsespåstand vil skulle tages til følge.

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

Sagen sluttet.

København, den 20. november 2014

Lene Pagter Kristensen