

## **PROTOKOLLAT**

med tilkendegivelse af 13. marts 2018

i

faglig voldgiftssag (FV2016.0124):

Fagligt Fælles Forbund

(advokat Evelyn Jørgensen)

mod

DI Overenskomst I

for

Arriva Danmark A/S

(advokat Sussi Skovgaard-Holm)

Der er under denne sag tvist om, hvornår den overenskomstmæssige pause på 25 minutter i henhold til § 1, stk. 3, litra a, i Landsoverenskomst for Rutebilkørsel påbegyndes og afsluttes.

Da der ikke har kunnet opnås enighed mellem parterne, er sagen indbragt for denne voldgiftsret bestående af forhandlingssekretær Kim Poder og forhandlingssekretær Jørn Hedengran, begge udpeget af klager, konsulent, underdirektør Christoffer Skov og seniorkonsulent, advokat Morten Eisensee, begge udpeget af indklagede, samt som opmand højesteretsdommer Lene Pagter Kristensen.

Sagen blev forhandlet den 13. marts 2018, hvor klager var repræsenteret ved advokat Evelyn Jørgensen og indklagede ved advokat Sussi Skovgaard-Holm.

Klager nedlagde påstand om, at DI/AKT skal anerkende, at den af arbejdsgiveren fastlagte spisepause begynder og slutter ved det af Arriva Danmark A/S anviste pauselokale.

Indklagede nedlagde påstand om frifindelse og nedlagde derudover selvstændige påstand om, at 3F Transportgruppen skal anerkende, at pauser i henhold til Landsoverenskomst for rutebilkørsel § 1, stk. 3, litra a, starter, når arbejdsopgaverne er afsluttet, og slutter, når arbejdet genoptages.

Der blev afgivet forklaring af fællestillidsrepræsentant A, tillidsrepræsentant B, tidligere rutebuskonsulent i 3F Transportgruppe C, planlægningschef D, planlægger E og branchedirektør F, 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 fremkom med følgende

### **Tilkendegivelse:**

#### *Overenskomstgrundlaget*

Landsoverenskomst for rutebilkørsel i provinsen 2014-1017 indeholder i § 1 blandt andet følgende bestemmelser:

#### ”Stk. 3. Pauser

##### a. Pauser ved vagter over 5 timer

Ved vagter på over 5 timer skal der mindst afholdes én sammenhængende pause á minimum 25 minutters varighed. I stedet for denne pause kan med tillidsrepræsentanten lokalt skriftligt aftales kortere pause(r)/ophold.

...

##### b. Pausebetaling

Der betales ved vagter på over 5 timer 25 minutters pause af arbejdsgiveren. Såfremt der med tillidsrepræsentanten aftales kortere pause, tillægges den manglende pausetid den daglige arbejdstid, og indgår hermed i såvel den daglige maksimale arbejdstid som ugentlige arbejdstid.

For vagt, hvor arbejdsgiveren skal betale for 25 minutters pause, kan alene indlægges op til 35 minutters ikke-betalt pause i en vagt.”

Bestemmelserne hidrører fra en revision af overenskomstens pauseregler, som fandt sted i forbindelse med overenskomstfornyelsen i 2000.

#### *Sagens opkomst og parternes argumentation*

Overenskomtparterne blev i 2009 i forbindelse med en konkret sag fra Odense opmærksom på, at de var uenige om pausens begyndelses- og sluttidspunkt. Det var således arbejdstagersidens opfattelse, at pausen starter, når chaufføren er fremme ved det anviste pauselokale, og slutter, når dette forlades igen, mens arbejdsgiversidens opfattelse var, at pausen begynder i det øjeblik, chaufførerne forlader bussen efter at have parkeret denne og afsluttet sine opgaver, og slutter i det øjeblik, chaufføren er tilbage ved bussen og påbegynder sine opgaver igen. Uoverensstemmelsen var opstået efter opsigelse af eksisterende lokalaftale omkring betaling for gangtid. Efter afholdelse af mæglingsmøde foreslog 3F sagen afgjort ved faglig voldgift, men afsluttede efterfølgende sagen med henvisning til manglende dokumentation i den konkrete sag. 3F tog samtidig forbehold for, at man ville rejse en ny sag om samme emne, hvis der måtte opstå en sådan.

Den tvist, som har givet anledning til nærværende sag, opstod i Silkeborg i 2014 i anledning af, at der i forbindelse med kommunens udvidelse af rutebilpladsen blev længere at gå for chaufførerne til og fra det anviste pauselokale. Ifølge 3F's opmåling er gangtiden til og fra det anviste lokale 2 minutter og 43 sekunder. Afstanden er dog afhængig af, hvilken holdeplads bussen er placeret på, og varierer formentlig mellem 150 til 200 meter.

*Klager* har anført navnlig, at tvisten angår en obligatorisk rekreativ minimumspause på 25 minutter, og at det derfor følger af overenskomstens forudsætninger, at pausen skal tilrettelægges således, at chaufføren sikres at kunne holde den fulde pause i det af arbejdsgiveren anviste pauselokale. Et sådant resultat vil være i overensstemmelse med opmandens resultat i FV2014.0090, hvor en indgået tiltrædelsesoverenskomst til Bygge- og Anlægsoverenskomsten under de i sagen foreliggende omstændigheder måtte forstås således, at gangtiden på 10 minutter til og fra siten til kantinen måtte indregnes i arbejdstiden. Det forhold, at der først nu er blevet behov for en realitetsbehandling af parternes tvist omkring pausebegrebets forståelse, skyldes, at vagtplaneringen ikke tidligere har været så stram, som den efterhånden er blevet. Der var tidligere indlagt buffertid, som skulle udligne forsinkelser, og som kunne bruges til at pakke sammen og nå hen til pauserummet, men der er generelt blevet skåret i denne buffertid, således at dette ikke længere er muligt. Hvor der lokalt har været problemer med gangtid til og fra pause, er dette blevet løst ved indgåelse af lokalaftaler, som således er blevet brugt til at udmønte overenskomstens forudsætninger. Problemet er stigende, idet busterminalerne er blevet større og pauserum flyttet længere væk.

*Indklagede* har anført navnlig, at ordlyden i pausebestemmelsen ikke regulerer, hvornår en pause starter og slutter. Efter almindelig sprogbrug forstås der ved en pause et ”kortere eller længere tidsrum, i hvilket en handling, et arbejde og lign. ophører for derefter at genoptages”. Landsoverenskomstens § 1, stk. 3, må i overensstemmelse hermed forstås således, at pausen starter, når arbejdet afbrydes, dvs. når chaufføren efter at have afsluttet sin opgave forlader bussen, og slutter, når chaufføren genoptager sit arbejde igen, hvilket også er bedst stemmende med, at Landsoverenskomsten hviler på et grundlæggende princip om, at arbejdstiden skal være effektiv. Det er fast praksis i busbranchen, at pausen starter og slutter ved bussen, og 3F Transport har været bekendt med denne praksis i hvert fald siden 2009. Chaufførerne kan råde over pausen, som de vil. De har ingen pligt til at gøre brug af pauselokalet, som alene er et tilbud, og at brug af dette involverer, at de skal gå et lille stykke, indebærer ikke, at arbejdsophøret herunder ikke har karakter af pause. Der er typisk kun tale om en meget kort strækning, som det kun tager meget kort tid at gå. Arriva bestrider, at selskabet tidligere har lagt særlig buffertid ind i vagtplaneringen, men det kan have været gjort af Trafikselskabet. For Arriva gælder det om at ramme den rigtige tid, og i det omfang, der er sket nedsættelser af tiden, har dette været et sagligt resultat af effektiviseringer. Det bestrides endvidere, at der generelt set skulle være blevet længere at gå til pauserum. Det er rigtigt, at der, hvor de lokale forhold tilsiger det, har været indgået lokalaftaler om gangtid, men det underbygger kun, at der ikke er tale om rettigheder, som følger af overenskomsten.

#### *Opmandens begrundelse og konklusion*

Indledningsvis bemærkes, at sag FV 2014.0090, som blev afgjort ved opmandskendelse af 31. oktober 2014, angik forståelsen af en tiltrædelsesoverenskomst til Bygge- og Anlægsoverenskomsten i forbindelse med en udenlandsk virksomheds udførelse af en større entrepris på en konkret byggeplads, hvor der gjorde sig særlige forhold gældende, herunder at arbejdstagerne, som i vidt omfang blev transporteret i bus fra deres indkvartering til sitet, reelt fik deres frokostpause reduceret væsentligt på grund af den lange gangtid fra sitet til kantinen. Sagen, som således var meget konkret og angik en helt anden branche og overenskomstområde, kan herefter ikke tillægges betydning ved afgørelsen af den foreliggende sag.

Det må, som sagen foreligger oplyst, lægges til grund, at det er fast praksis i busbranchen, at pausen starter og slutter ved bussen, og at der således ikke ved vagtplaneringen af pausen indlægges særlig gangtid til og fra pauselokalet, medmindre der lokalt er indgået en særlig aftale herom. Denne praksis harmonerer med en naturlig forståelse af pausebegrebet som værende det tidsrum, hvor der er en midlertidig afbrydelse eller standsning i arbejdet, og med det almindelige arbejdsretlige princip om, at arbejdstiden skal være effektiv, med mindre andet følger af lov eller aftale. Klager har endvidere været bekendt med indklagedes forståelse af overenskomstens pausebegreb i hvert fald siden 2009, uden at klager har taget retlige skridt til at få afklaret den tvist mellem parterne om pausebegrebets forståelse, som blev afdækket i 2009.

Opmanden finder på den anførte baggrund, at pausebegrebet i landsoverenskomstens § 1, stk. 3, litra a, må forstås som anført af indklagede, således at pausen starter, når arbejdsopgaven er afsluttet, og slutter, når arbejdet genoptages. Opmanden finder dog samtidig anledning til at henlede opmærksomheden på, at arbejdsgiveren ved sin udøvelse af ledelsesretten har pligt til i en vis grad at afveje sin driftsmæssige interesse i en bestemt arbejdstidsmæssig ordning over for de ansattes interesser. Arbejdsgiveren må derfor, hvor de lokale forhold giver anledning dertil, overveje, om der ved pauseplanlægningen er taget fornødent hensyn til chaufførernes interesser. Dette kan eventuelt give anledning til, at overenskomsten må suppleres med en lokalaftale, hvori de lokale parter bliver enige om, hvordan driften skal tilrettelægges lokalt – således som dette efter det oplyste også er sket i flere tilfælde. Det forhold, at der konkret kan være behov for indgåelse af en lokalaftale, kan imidlertid ikke i sig selv føre til, at § 1, stk. 3, litra a, skal fortolkes som anført af klager.

Som følge af det anførte fandt opmanden herefter, at såvel indklagedes frifindelsespåstand som indklagedes selvstændige påstand 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 af parterne bærer egne omkostninger ved sagens behandling og halvdelen af udgiften til opmanden.

Sagen sluttet.

København, den 23. marts 2018

Lene Pagter Kristensen