

KENDELSE

i

faglig voldgiftssag FV 2021.776

Dansk Jernbaneforbund  
(*advokat Maria Muniz Auken*)

mod

DI Overenskomst I

for

DSB A/S  
(*advokat Lars Bruhn*)

## **1. Uoverensstemmelsen**

Sagen angår forståelsen af to arbejdstidsregler for lokomotivførere i parternes overenskomstgrundlag.

## **2. Påstande**

Klager har nedlagt følgende påstande:

- 1) Indklagede skal anerkende, at rejsetid fra andet tjenestested end medarbejdernes faste tjenestested til medarbejdernes faste tjenestested skal holdes inden for den maksimale tjenestelængde, jf. Jernbaneoverenskomstens kapitel "Lokomotivpersonale persontransport" og punkt 6 i parternes lokalaftale af 1. juli 2017.
- 2) Indklagede skal anerkende, at tjek ind og tjek ud tid skal indgå i arbejdstiden uanset, der er tale om uddannelsestjenester.

Indklagede har påstået frifindelse for begge påstande.

## **3. Sagens behandling ved faglig voldgift**

Sagen blev mundtligt forhandlet den 10. maj 2022 med højesteretsdommer Lars Hjortnæs som opmand og med følgende sidedommere: Næstformand Ebbe Drogemüller og juridisk konsulent Lone Hamborg, der begge er udpeget af klager, og vicedirektør Christoffer Thomas Skov og advokat Morten Lind Eisensee, der begge er udpeget af indklagede.

Der blev afgivet forklaring af A, B, C og D.

Efter votering var der ikke flertal for et resultat blandt de partsudpegede dommere, og afgørelsen skal derfor træffes af opmanden. Der var enighed om, at kendelse kan udformes uden gengivelse af forklaringer og fuld gengivelse af parternes argumenter.

## 4. Sagsfremstilling

4.1. DSB meldte sig i 2017 ind i DI og blev omfattet af det private overenskomst- og aftalegrundlag. Det var herefter Jernbaneoverenskomsten, der gjaldt for det overenskomstansatte lokomotivpersonale og togpersonale. Jernbaneoverenskomstens arbejdstidsregler for lokomotivførere og Lokalaftale om arbejdstidsregler for lokomotivførere i DSB Fjern- og Regionaltog – OK-ansatte og tjenestemænd trådte i kraft i 2019.

En række af overenskomstens bestemmelser blev efterfølgende taget op til drøftelse mellem DSB og Jernbaneforbundets områdegruppe for lokomotivpersonale ved DSB (LPO DSB). Ved et mæglingsmøde den 27. november 2020 blev syv udestående punkter drøftet. De to spørgsmål, som denne sag angår, blev der ikke opnået enighed om ved de efterfølgende lokale forhandlinger mellem DSB og LPO DSB, hvorefter voldgiftssagen blev anlagt.

4.2. Lokomotivførerne arbejder efter arbejdsplaner, der beskriver arbejdsopgaverne og den tid, der skal bruges på opgaverne. Arbejdet planlægges i ture.

Lokomotivførere ansættes til at udføre arbejde fra et bestemt arbejdssted (depot), men således at DSB kan pålægge lokomotivføreren at udføre arbejde fra et andet depot ("fremmed depot"). Sådanne pålæg gives typisk ved sygdom, sporarbejde eller anden påvirkning af den sædvanlige daglige drift. Rejsen fra det faste tjenestested til det konkrete "fremmede" depot kaldes i arbejdsplanerne en "pass-rejse" som betegnelse for kørsel med et tog uden selv at fremføre toget.

Klagers påstand 1) angår parternes uenighed om, hvorvidt rejsetid mellem fast depot og fremmed depot skal indgå i den maksimale varighed af en dags tjeneste, der er angivet i overenskomsten og lokalaftalen. Parterne er dog enige om, at uenigheden alene angår pass-rejser, der foregår fra fremmed depot til

hjemdepotet, og kun når pass-rejsen afslutter arbejdsdagen. Andre pass-rejser, der foregår i løbet af en arbejdsdag, indgår i den maksimale varighed af en dags tjeneste.

4.3. Lokomotivførerne er med mellemrum på efteruddannelse, og der planlægges i disse tilfælde en såkaldt uddannelsestjeneste for lokomotivføreren. Uddannelsen foregår i undervisningslokaler eller i simulatorer. Parternes uenighed angår, om DSB er forpligtet til at lade tjek ind tid og tjek ud tid indgå i arbejdstiden ved uddannelsestjenester.

Tjek ind tid og tjek ud tid er beregnet til, at lokomotivførerne holder sig opdateret om aktuelle driftsmæssige ændringer, som er relevante for dem.

## **5. Retsgrundlag**

Jernbaneoverenskomsten 2020-2023, der er indgået mellem DIO I og Jernbaneforbundet, indeholder bl.a. følgende bestemmelse om arbejdstidsregler særligt for lokomotivførere:

*”§ 1. Arbejdstidsregler for lokomotivførere (person)*

*Stk. 1 – Varigheden af den enkelte dags arbejde*

Varigheden af den enkelte dags arbejde skal beregnes med mindst 6 timer. Varigheden af den enkelte dags arbejde må max. være på 9 1/2 time.

Varigheden af den enkelte dags arbejde, hvori indgår tjeneste mellem kl. 01.30 og 04.30, må maksimalt være 8 timer. Der må højst forekomme sådant arbejde 2 på hinanden følgende nætter, samtidig må der højst være 7 nætters arbejde på en måned, hvori der indgår arbejde mellem kl. 01.30 og kl. 04.30.

Tjek ind tid, tjek ud tid, spadseretid og tekniske tider samt overlevering indgår i arbejdstiden. Tidsforbrug til ovennævnte opgaver aftales lokalt.

Planlagt arbejde, f.eks. rangering eller tankning, medregnes i arbejdstiden.

Påtvungne, driftsafhængige ophold indgår ligeledes i arbejdstiden.

Der må ikke anvendes delte arbejdstider.

*Stk. 2 – Hviletid*

Hviletiden skal være på mindst 11 timer. Hviletid på fremmed station kan dog nedsættes til 8 timer, under forudsætning af at hviletiden ligger mellem kl. 20.00 og kl. 10.00.

*Stk. 3 – Pause*

Der må maksimalt udføres 5 timers arbejde uden pause i forbindelse med fremførelse, hvorfor der dagligt i sådanne tilfælde indlægges en pause af 1/2

times varighed, der betales af arbejdsgiveren. I stedet for denne pause kan indlægges op til 2 mindre pauser, hver på mindst 20 minutter. Disse 2 pauser skal udgøre i alt mindst 45 minutter. Krav om spisefaciliteter, toilet og håndvask m.v. kan bortfalde ved lokalforhandling vedrørende den ene pause.

Under pauser har lokomotivføreren fortsat ansvaret for trækraften, hvis denne forlades, og der ikke har fundet personaleaflysning sted.

På steder, hvor der holdes pauser, skal der sikres adgang til spisefaciliteter, toilet og håndvask samt bad.

...

#### *Stk. 5 – Forsinkelser*

Ved forsinkelser er hovedreglen, at lokomotivføreren skal føre lokomotivet til eget depot med hensyntagen til de sikkerhedsmæssige forhold.

#### *Stk. 6 – Afvigelser fra arbejdstidsreglerne*

Der kan lokalt aftales afvigelser fra arbejdstidsreglerne inden for gældende bestemmelser vedr. sikkerhed m.v.”

I overenskomstens generelle del findes bl.a. følgende bestemmelse om arbejdstid:

#### *”§ 3. Arbejdstid*

*Stk. 1.* Parterne er enige om, at arbejdet skal være effektivt.

*Stk. 2.* Arbejdstiden fastsættes med udgangspunkt i 37 timers effektiv arbejdstid pr. uge vedrørende ugelønnede, og f.s.v. angår månedslønnede med udgangspunkt i 160,33 timers effektiv arbejdstid pr. måned.

...”

Det fremgår af pkt. 1 i ”Lokalaftale af 2. juli 2019 om arbejdstidsregler for lokomotivførere i DSB Fjern- og Regionaltog – OK-ansatte og tjenestemænd”, at aftalen er et supplement til Jernbaneoverenskomsten og Aftale om arbejdstid for tjenestemænd i staten, og at aftalen gælder for lokomotivførere, som ”udfører tjeneste som lokomotivfører”. Aftalen indeholder endvidere bl.a. følgende bestemmelser:

#### *”2. Formål*

Formålet er at skabe fleksible og effektive planlægningsforudsætninger for tilrettelæggelse af arbejdstiden under hensyn til de særlige arbejdsbetingelser for lokomotivpersonalet i DSB.

...

#### *6. Tjenester*

Tjenester kan planlægges med op til 10 timer på lørdage, søndage, helligdage samt 24/12 og 31/12.

Tjenester over 9 ½ time i grundplanen aftales mellem turplanlægningen og LPO’s tur TR.

Tjenester under 9 ½ time kan på lørdage, søndage, helligdage samt 24/12 og 31/12 korrigeres op til 10 timer indtil 28 dage før tjenesten uden compensation.

...

Pausens placering skal tilgodese formålet med pausen og kan derfor ikke placeres i tilknytning til tjek ind/tjek ud, medmindre det aftales.

Alle pauser skal være markeret i tjenester indeholdende fremføring, rangering samt forsyningsopgaver.

Medarbejdere kan under rådighedsvagter holde pause og foretage indkøb af frokost. Medarbejderen står under pause til rådighed og skal kunne påtage sig tjeneste uden forsinkelse.

Dette berører ikke overenskomstens regler om pause efter § 1, stk. 3 (lokomotivpersonale persontransport).

Tjenester der indlægges i ture kan korrigeres med 90 minutter indtil 28 dage før. Fra 28 dage før og indtil 8 dage før kan tjenester korrigeres med 45 minutter, dog aldrig ud over den oprindelige tjeneste + 90 minutter.

28 dage før meddeles normnedsættende dage samt møde/sluttider for medarbejderne i ture.

Tjek ind/ud-tid, spadseretid samt tekniske tider fremgår af bilag 1.

#### *7. Normperiode*

Normperioden er 3 måneder. Den samlede tjenestetid er summen af de meddelte tjenester, mens den højeste arbejdstid er antallet af arbejdsdage gange med den daglige norm.

...

#### *11. Kurser, møder samt praktiktjenester*

Der kan planlægges med uddannelsesdage på op til 12 timer inklusiv rejsetid.

Ved rejsetid beregnes arbejdstiden fra afgang på tjenestested til ankomst på mødestedet og omvendt, dog fra bopæl hvis denne ligger tættere på mødestedet. Uddannelsesdagene skal være meddelt senest 5 uger før.

...

Der kan ikke søges frihed på en kursusdag, når denne er bekendtgjort.

...".

I lokalaftalens bilag 1 er beskrevet bl.a. aftalte personlige tider, "som anvendes ved planlægning af tjenester". Som "personlige tider" er anført: "Tjek ind tid 20 minutter. Tjek ud tid 5 minutter".

## **6. Parternes argumenter**

Klager har til støtte for påstand 1) anført navnlig, at rejsetid mellem depoter er en almindelig arbejdsopgave for en lokomotivfører, og denne opgave skal således placeres inden for den maksimale tjenestelængde. Der er ingen holdepunkter i Jernbaneoverenskomsten eller lokalaftalen for, at en del af en

dags rejsearbejde kan planlægges placeret uden for de maksimale tjenestelængder. Der er heller ikke holdepunkter i overenskomsten eller lokalaftalen for, at der i forbindelse med tjenesteplanlægning kan sondres mellem udrejseopgaver og hjemrejseopgaver, og der er ingen holdepunkter for, at der i denne henseende kan sondres mellem det normale tjenestested og et andet tjenestested (fremmed depot). Der er desuden praksis for, at rejsearbejde indgår i lokomotivførernes tjenester og inden for de maksimale tjenestelængder, medmindre andet aftales. De maksimale tjenestelængder i overenskomsten og lokalaftalen er absolutte, og fravigelse af overenskomstens tjenestelængder er da også tidligere sket ved aftale, ikke ved den ene overenskomstparts ensidige ændringer. Det følger af almindelig arbejdsretlig praksis, at rejsetid ved beordret transport mellem forskellige arbejdspladser indgår i arbejdstiden, som er den tid, hvor medarbejderen er i tjeneste. Når en lokomotivfører er pålagt at arbejde fra fremmed depot og dermed er pålagt forlænget rejsetid, må rejsetiden indgå i arbejdstiden.

Til støtte for påstand 2) har klager anført navnlig, at alle arbejdsopgaver skal indgå i en lokomotivførers arbejdsseddel og placeres inden for den aktuelle tjeneste. Tjek ind tid og tjek ud tid er udtrykkeligt nævnt i Jernbaneoverenskomsten som en opgave, der skal indgå i arbejdstiden, og der er ingen holdepunkter i overenskomsten eller lokalaftalen for, at tjek ind tid og tjek ud tid kan udelades i forbindelse med uddannelsestjenester. Der er ikke lokalt aftalt fravigelser fra overenskomsten med hensyn til indlæggelse af tjek ind tid og tjek ud tid i tjenester. DSB stiller desuden krav om udførelse af opgaver før kursusstart, som må udføres uden for arbejdstiden på grund af den manglende tjek ind tid og tjek ud tid. Fravigelser fra overenskomstgrundlaget skal også på dette punkt ske ved aftale og kan ikke gennemføres ensidigt af den ene part.

Indklagede har til støtte for frifindelsespåstanden vedrørende klagers påstand 1) anført navnlig, at overenskomstgrundlaget sondrer mellem tjenestetid og

arbejde, og det er kun arbejde som lokomotivfører, dvs. arbejde relateret til fremførelse, der indgår i den særlige regel om begrænsning af den daglige arbejdstid for lokomotivførere til 9 ½ time, jf. § 1, stk. 1, i overenskomstens særlige arbejdstidsregler for lokomotivførere. De såkaldte pass-rejser mellem depoter, som denne sag angår, indgår i opgørelsen af 37 timers arbejdstid pr. uge, jf. herved Jernbaneoverenskomstens generelle del § 3. Pass-rejserne er ikke i § 1 i arbejdstidsreglerne for lokomotivførerne nævnt som en del af den arbejdstid, der indgår i den maksimale daglige arbejdstid, hvilket ville have været nærliggende at gøre, hvis det havde været meningen.

Indklagede har til støtte for frifindelsepåstanden vedrørende klagers påstand 2) anført navnlig, at det er en ledelsesbeslutning, om medarbejderne skal udføre tjek ind og tjek ud i forbindelse med uddannelse. Der kan ikke af overenskomstgrundlaget udledes et krav om, at der ved uddannelse skal gives tid til tjek ind og tjek ud. Tværtimod fremgår det af lokalaftalen, at formålet med aftalen er at tilrettelægge arbejdstiden under hensyn til de særlige arbejdsbetingelser for lokomotivførere, dvs. de betingelser, der er knyttet til togfremføring. Deltagelse i kurser er ikke en opgave, der er speciel for lokomotivførere. Det fremgår udtrykkeligt af lokalaftalen, at rejsetid indgår i beregningen af arbejdstidens længde, mens tjek ind tid/tjek ud tid ikke er nævnt. Der er heller ikke brug for tjek ind/tjek ud på kursusdage, fordi lokomotivførerne ikke fremfører toget til/fra uddannelsesstedet.

## **7. Opmandens begrundelse og resultat**

*Ad klagers påstand 1):*

Det lægges efter det fremkomne til grund, at pass-rejser er karakteriseret ved at være rejser, hvor lokomotivføreren transporteres med tog fra et tjenestested til et andet uden planlagte opgaver i relation til fremføring af toget. Lokomotivføreren kan pålægges arbejdsopgaver relateret til togfremføring under eller i forbindelse med en pass-rejse, og der er enighed om, at det også sker i et vist omfang i praksis. Pass-rejser indgår utvivlsomt i arbejdstiden,



uanset hvornår de afvikles i løbet af dagen, hvilket heller ikke er bestridt af indklagede. I overenskomstgrundlaget er nævnt nogle arbejdsopgaver, hvis udførelse for den enkelte lokomotivfører er begrænset af den maksimale daglige tjenestetid. Det drejer sig om forskellige opgaver i relation til togfremføring, og pass-rejser er ikke nævnt heriblandt. Efter de afgivne forklaringer lægges det til grund, at indklagede i praksis kun undlader at medregne pass-rejser i den maksimale daglige tjenestetid, når der er tale om en pass-rejse tilbage til hjemdepotet ved arbejdsdagens slutning.

Fastsættelsen i overenskomstgrundlaget af den maksimale daglige tjenestetid må antages at have til formål at varetage bl.a. sikkerhedsmæssige hensyn ved togfremføring. Det er derfor nærliggende at forstå overenskomstgrundlaget sådan, at der ikke er noget til hinder for den nævnte praksis, hvorefter en pass-rejse til hjemdepotet som afslutning på arbejdsdagen indgår i arbejdstiden (som udgangspunkt 37 timer pr. uge for ugelønnede), men ikke i tjenestetidsbegrænsningen for den enkelte arbejdsdag (som hovedregel 9 ½ time). Dette må dog antages at forudsætte, at den pågældende lokomotivfører ikke pålægges arbejdsopgaver relateret til togfremføring under en sådan pass-rejse. Sker det, må det anses for at følge af overenskomstgrundlaget, at rejsen er omfattet af den maksimale tjenestelængde for den pågældende dag.

Som klagers påstand 1) er udformet, skal indklagede herefter frifindes for denne påstand.

#### *Ad klagers påstand 2)*

Denne påstand indebærer, at der gælder en pligt for indklagede til at medtage tjek ind tid og tjek ud tid i arbejdstiden ved tilrettelæggelsen af uddannelsestjenester.

Hvis tjek ind tid og tjek ud tid er medtaget i en uddannelsestjeneste, må det antages at følge af overenskomstgrundlaget, at denne tid indgår i arbejdstiden.

Der ses imidlertid ikke i overenskomsten eller lokalaftalen at være grundlag for en forståelse, hvorefter indklagede er forpligtet til at medtage tjek ind tid og tjek ud tid i forbindelse med enhver uddannelsestjeneste. Det kan ikke føre til et andet resultat, at der, som det er fremgået af bevisførelsen, i praksis ofte gives opfordringer til medarbejderne om at medbringe opdaterede tjenesteipads til brug i forbindelse med undervisningen mv.

Som påstanden er udformet, skal indklagede herefter også frifindes for denne påstand.

*Thi bestemmes*

Indklagede frifindes.

Parterne skal betale egne sagsomkostninger og skal hver betale halvdelen af opmandens honorar.

København, den 29. maj 2022

Lars Hjortnæs