

## **Kendelse**

Afsagt den 3. februar 2023

i

faglig voldgift FV2022-657

Brancheorganisationen Luftfart og Jernbane

(advokat Maria Auken)

Mod

DI

For

DSB SOV

(advokat Kirsten Bork)

## **1. Tvisten**

Denne sag angår, om DSB SOV har været berettiget til helt at fratage togrevisorerne adgangen til at møde på en anden station end København H, og om togrevisorerne har en ret til at vælge fast makker.

## **2. Påstande**

*Klager*, Brancheorganisationen Luftfart og Jernbane har nedlagt følgende påstande:

1. DSB SOV skal anerkende, at pkt. 6.2. i lokalaftalen om arbejdstidsregler og ferie for togrevisorer i DSB af den 2. juli 2019 mellem DSB og togpersonalets Områdegruppe Dansk Jernbaneforbund, ikke giver DSB mulighed for, at togrevisorer permanent udelukkes fra muligheden for at møde på en anden S-togsstation end København H.
2. Indklagede skal anerkende muligheden for valg af fast makker jf. lokalaftalen af 2. juli 2019, pkt. 6.2.

*Indklagede*, DI for DSB SOV har påstået frifindelse.

## **3. Sagens behandling**

Sagen blev mundtligt forhandlet den 18. januar 2023 hos Dansk Jernbaneforbund, Søndermarksvej 16, 2500 Valby, for en faglig voldgift med følgende partsudpegede medlemmer:

Udpeget af klager: advokat Lone Hamborg og faglig sekretær Henrik Kjæller, begge Dansk Jernbaneforbund

Udpeget af indklagede: personalejuridisk chef Sussi Skovgaard-Holm og advokat Annette Fæster Pedersen, begge DI.

Som opmand deltog højesteretsdommer Anne Louise Bormann.

Der blev under den mundtlige forhandling afgivet forklaring af områdegruppemand A, tillidsrepræsentant B, S-togsrevisor C, faglig sekretær D, underdirektør E og forretningschef F.

Efter forhandling og votering kunne der ikke opnås enighed om eller flertal for en afgørelse blandt de partsudpegede medlemmer af voldgiftsretten. Afgørelsen skal derfor træffes af opmanden.

### **3. Sagens omstændigheder**

Den 22. november 2001 blev der indgået en lokalaftale mellem Service S-tog og Togpersonalets Områdegruppe S-tog, hvorefter alle S-togsrevisorer uanset mødetid kunne møde og slutte på en anden S-togsstation end København H.

Retten til at møde og slutte på en valgfri station blev videreført ved en lokalaftale indgået den 17. oktober 2010.

Den 1. marts 2017 blev der indgået en ny lokalaftale, hvoraf fremgår følgende:

#### **”3.6 Mødetid og -sted**

Såfremt den enkelte S-togsrevisor accepterer at billeterer alene samt afstår fra at have fast makker, kan denne få en tur, hvorefter pågældende møder på strækningen og ikke på Københavns Hovedbanegaard, Denne model kan kun bruges, hvis der mødes inden for det tidsrum, hvor der kan billetteres alene.

Turen kan frem til 31. december 2017 afsluttes på strækningen som hidtil. Fra 1. januar 2018 afsluttes der altid på Københavns Hovedbanegård.

DSB kan ændre mødestedet og afslutnings til Københavns Hovedbanegård efter reglerne om ændring i ture, såfremt det vurderes at være ledelsesmæssigt påkrævet.”

Begrebet fast makker er ikke defineret i aftalen.

Med virkning fra den 14. december 2017 blev DSB meldt ind i DI, og ethvert overenskomstgrundlag mellem parterne, herunder lokalaftaler, blev herefter opsagt. Efter at Arbejdsretten havde afgjort, at denne indmeldelse var berettiget,

forhandlede parterne under medvirken af FH og DI nye lokalaftaler, herunder en lokalaf tale om arbejdstidsregler og ferie for togrevisorer i DSB – OK-ansatte og tjenestemænd. Aftalens pkt. 6.2. om mødetid- og sted er identisk med pkt. 3.4 i lokalaftalen fra 2017, idet den dog ikke omtaler afslutningssted. Begrebet fast makker er ikke defineret eller i øvrigt omtalt i aftalen.

På et informationsmøde for S-togsrevisorerne i DSB den 27. august 2021 meddelte forretningschefen for togpersonalet, at de med virkning fra næste køreplansskifte ikke længere kunne møde på en valgfri station, men skulle møde på Københavns Hovedbanegård. Togrevisorerne anså dette for at være i strid med lokalaftalens pkt. 6.2.

Der opstod endvidere uenighed om muligheden for at vælge fast makker. Af uenighedsreferat af 6. oktober 2021 fremgår herom:

”DJ anførte endvidere, at der forelå en kutyme for, at S-togsrevisorerne kunne vælge makker i forbindelse med, at holdene blev sammensat, og at makkerparrets fælles anciennitet er afgørende for indplaceringen på holdene.

DI anførte, at DSB ikke er enig i, at der foreligger en kutyme om makkervalg, som beskrevet af DI. Der tages samtidig forbehold for at opsiges en sådan kutyme for alle tilfældes skyld. Det blev præciseret, at S-togsrevisorerne ved dette holdvalg vil have mulighed for at have en makker fra det hold, som de indplaceres på.”

Den 21. juli 2021 udsendte B et nyhedsbrev til Lokalgruppe S-tog. Det fremgår heraf, at han havde været til møde med bl.a. F og E, og at formålet med mødet var, at ledelsen ville ændre lokalaftalen, så de ikke længere kunne møde på strækningen. Det ville Dansk Jernbaneforbund ikke være med til, hvorfor det blev skrinlagt og mødet sluttede uden opsigelse af lokalaftalen.

#### **4. Forklaringer**

A, har forklaret blandt andet, at han blev ansat i DSB i 2008 som togfører og har været fællestillidsrepræsentant siden 2016. Det har altid været muligt for S-togsrevisorerne at vælge en fast makker. Før 2017 kunne man møde på en valgfri

station og så først begynde at billettere, når man mødtes med sin makker. Det blev ændret ved 2017-aftalen, hvorefter man skulle billettere fra man mødte og kun kunne få fast makker, hvis man mødte på Københavns Hovedbanegård.

Da DSB meldte sig ind i DI, blev alle aftaler opsagt, og de måtte forhandle forfra. At kunne møde på strækningen stod højt på S-togsrevisorernes ønskeseddel. Han var med til at forhandle aftalen i 2019, og retten til at møde på strækningen blev accepteret og kom til at stå som hidtil. Adgangen for DSB til at ændre mødested til Københavns Hovedbanegård skulle som hidtil kun kunne benyttes undtagelsesvis og i afgrænsede perioder, som f.eks. da Sverige indførte paskontrol, og S-togsrevisorerne derfor i en periode skulle stå for kontrol af identitetspapirer. Henvisningen i aftalen til reglerne om ændring af tur betyder, at der skal gives et varsel på 28 dage.

Den 21. juli 2021 var han til møde med F og E, som ville have ændret lokalaftalen, så de ikke havde ret til at møde på strækningen. Ledelsen tilbød, at de i stedet kunne få en fast definition af, hvornår de kunne holde weekend. Det ville de ikke gå med til.

Det er et problem for navnlig morgenholdet at skulle møde på Københavns Hovedbanegård, da de så ikke kan tage toget på arbejde, men må benytte bil eller natbus. Det betyder også, at der i det første tog ind mod byen på alle strækninger ikke bliver billetteret.

Retten til fast makker er vigtig for sikkerheden. Det er vigtigt at kende sin makkers styrker og svagheder og at kunne aflæse makkerens kropssprog for at kunne undgå konflikter.

**B** har forklaret bl.a., at han blev ansat som S-togsrevisor i 2007. Han har været tillidsrepræsentant de sidste otte år og formand de sidste fire. Han var ikke med til at forhandle lokalaftalen, men blev inddraget i sagen i forbindelse med mødet den 21. juli 2021, hvor ledelsen tilbød dem en definition af weekend mod at opgive retten til at møde på strækningen. Det ønskede de ikke, og lokalaftalen blev ikke opsagt.

Retten til fast makker er væsentlig, da man skal kende hinanden og hinandens nonverbale kommunikation. Det har været kutyme, at man kunne søge om tur sammen med en fast makker. Turene tildeles efter ønsker i anciennitetsrækkefølge, og søger man med en makker, sker det på baggrund af et gennemsnit af de to personers anciennitet. Systemet er nu ændret, så man ikke kan søge tur sammen med en makker. Det er stadig muligt at ønske en bestemt makker, og når ledelsen sammen med en medarbejderrepræsentant fordeler turene, forsøger man at opfylde sådanne ønsker.

Det følger af pkt. 6.2, at hvis man vil møde på strækningen, skal man helt afstå fra at have en fast makker.

**C** har forklaret bl.a., at han blev ansat som S-togsrevisor i 1997 og har været tillidsrepræsentant fra 2000 til 2020, heraf formand i 10-15 år. Oprindeligt havde de mulighed for at møde og slutte på en valgfri S-togsstation. Muligheden for at slutte et andet sted en Københavns Hovedbanegård ophørte i 2017. I sin tid har han kun haft to faste makkere. Det giver en stor tryghed. I dag kan man ikke søge som makkerpar, og reglerne for tildeling af tur indebærer, at man ikke kan være fast makker med en person med lav anciennitet, for så er alle dobbeltturene taget, inden det bliver ens tur til at ønske.

**D** har forklaret bl.a., at han blev ansat i DSB i 1981 og som S-Togsrevisor i 1985. Han var tillidsrepræsentantformand i 2000-05 og blev faglig sekretær i 2009. Han blev ansat som en del af et hold af unge, der skulle rydde op og sikre tryghed i S-togene. Dengang arbejdede de i faste hold på 10. Han har altid arbejdet med fast makker, hvor han søgte tur sammen med sin makker og fik den tildelt efter gennemsnittet af deres anciennitet. Det er forskelligt, hvor længe der går mellem nye valg af tur. Det sker typisk, når der er ansat et nyt hold.

**E** har forklaret, at han kom til DSB lige før indmeldelsen i DI. Før det var han advokat med speciale i arbejdsret. Indmeldelsen i DI medførte en række overenskomststridige arbejdsnedlæggelser, og de skulle forhandle alle lokalaftaler forfra. Forhandlingsklimaet var dårligt, og togpersonalets repræsentanter rejste sig og gik. Derfor blev DI og FH involveret for at sikre, at alle blev ved forhandlingerne.

Han var ikke i lokalet, da lokaftalen, som denne sag handler om, blev underskrevet, men han var med til at godkende og koordinere alt.

S-togsrevisorerne havde et ønske om at kunne møde på strækningen, og det ville de gerne imødekomme, dog uden at være bundet fremover. Det blev ikke drøftet, hvad der skulle forstås ved ledelsesmæssigt påkrævet. De drøftede heller ikke, hvad der forstås ved fast makker.

F har forklaret bl.a., at hun er forretningschef for togpersonalet i område ØST. Hun var ikke med til at forhandle lokaftalen.

Praksis med at møde på strækningen giver en meget ujævn bemanning, fordi de fleste togrevisorer bor syd eller vest for København. Derfor var der nogle strækninger, hvor der ikke blev billetteret i det første morgentog, og andre, hvor 5–6 togrevisorer tog det samme tog.

De ønskede at ændre på praksis for valg af fast makker, fordi der var medarbejdere, der følte sig forbigået, og fordi ikke alle makkerskaber var lige heldige for arbejdspladskulturen. Alle skal kunne køre med alle. Det er stadig muligt at ønske en bestemt makker, og ved fordelingen af ture tager de hensyn til dette.

Beslutningen om, at alle skal møde på Københavns Hovedbanegård er også begrundet i et ønske om at få medarbejderne tættere på ledelsen, så de bl.a. kan briefe alle samtidig f.eks. i tilfælde af overfald. Beslutningen indebærer, at der ikke er togrevisorer på de første tog om morgenen mod Hovedbanegården. Det vil de løse ved en aftale på et senere tidspunkt.

## **6. Anbringender**

**Klager**, Brancheorganisationen Luftfart og Jernbane, har anført navnlig, at lokaftalens pkt. 6.2 med den forståelse, som DSB-SOV tillægger den, vil være uden indhold. Aftalen svarer til den tidligere lokaftale og må fortolkes i overensstemmelse med tidligere praksis, som udgjorde forudsætningerne bag aftalen. Lokaftalen blev indgået under vanskelige forhold blot to år før DSB varslede og

ændrede væsentlige betingelser i aftale. Der er ikke sket ændringer i forholdene i den periode.

S-togsrevisorerne har i mere end 30 år haft mulighed for at møde på en anden station end Københavns Hovedbanegård, og det er en fordel for både virksomhed og medarbejdere. Den sidste sætning i pkt. 6.2. er udelukkende tænkt som en mulighed for, at virksomheden kan påbyde medarbejderne at møde på Københavns Hovedbanegård i kortere tid, såfremt det menes påkrævet.

Siden der i 1970'erne blev etableret S-togsrevisorer, har S-togsrevisorerne kørt sammen med fast makker. Fast makker er en sikkerhed for togrevisorerne både med hensyn til det fysiske og det psykiske arbejdsmiljø.

**Indklagede**, DIO I for DSB SOV, har anført navnlig, at alle lokalaftaler og kutymer blev opsagt med indmeldelsen i DI den 14. december 2017. Det er derfor uden betydning, hvad der har været af kutymer og lokalaftaler før dette tidspunkt. S-togsrevisorerne har alle Københavns Hovedbanegård som deres arbejdssted. De kan derfor ikke have haft en berettiget forventning om, at deres mødested ikke ændres dertil.

DSB har retten til at lede og fordele arbejdet, medmindre det klart og tydeligt fremgår af overenskomst eller lokalaftale, at ledelsesretten er indskrænket. Der er ingen støtte i ordlyden af pkt. 6.2. i lokalaftalen for en indskrænkning af ledelsesretten. Det er drifts- og ledelsesmæssigt påkrævet, at alle møder på Københavns Hovedbanegård, så der kan ske en koordinering, der sikrer større effektivitet på S-togslinjerne, herunder at hele nettet dækkes med togrevisorer, samt for at forbedre samarbejdet mellem togrevisorerne og dermed forbedre arbejdsmiljøet og at forbedre trygheden for passagererne.

Det bestrides, at DSB ved sin adfærd efter indgåelsen af lokalaftalen har skabt en kutyme af bindende retlig karakter, hvorefter togrevisorerne har krav på en fast makker. Togrevisorerne har krav på at have en makker, men det er omfattet af virksomhedens ledelsesret at bestemme, hvilke togrevisorer der skal billettere sammen og på hvilke strækninger.



## 7. Opmandens begrundelse og resultat

Efter pkt. 6.2. i lokalaftale om arbejdstidsregler og ferie for togrevisorer i DSB – OK-ansatte og tjenestemænd har en S-togsrevisor, der billetterer alene og afstår fra at have fast makker, ret til en tur, hvorefter den pågældende møder på strækningen, dvs. på en valgfri S-togsstation i stedet for Københavns Hovedbanegård. Ifølge bestemmelsens sidste pkt. kan DSB ændre mødested til Hovedbanegården efter reglerne for ændringer i ture, såfremt det vurderes at være ledelsesmæssigt påkrævet. Parternes uenighed angår, om DSB permanent kan fjerne retten til at møde på strækningen, samt i hvilket omfang togrevisorerne har ret til at arbejde med en fast makker.

### *Retten til at møde på strækningen*

Lokalaftalen foreskriver, at et pålæg til togrevisorerne om at møde på Københavns Hovedbanegård skal være ledelsesmæssigt *påkrævet* og ikke blot driftsmæssigt begrundet eller hensigtsmæssigt. Bestemmelsen indebærer dermed efter sin ordlyd en indskrænkning i DSB's ledelsesret.

Bestemmelsen i lokalaf-talen, som svarer til en bestemmelse i den tidligere lokalaf-tale fra 2017, må endvidere fortolkes på baggrund af dens forhistorie og parternes forudsætninger ved aftalens indgåelse.

Parterne er enige om, at retten til at møde på strækningen forud for aftalen i 2019 havde været praktiseret siden 1990'erne, således at togrevisorerne havde ret til at møde på en valgfri S-togsstation, idet de pågældende dog, hvis der forelå særlige omstændigheder, kunne pålægges at møde på Hovedbanegården i en afgrænset periode. Parterne er endvidere enige om, at det ved forhandlingerne om lokalaf-talen i 2019 var et stærkt ønske fra S-togsrevisorerne side at bevare retten til at møde på strækningen.

DSB's forståelse af bestemmelsen vil indebære, at den reelt er uden indhold, idet DSB i så fald helt kan fjerne retten med blot 28 dages varsel. DSB's beslutning i 2021 om at pålægge togrevisorerne at møde på Hovedbanegården er begrundet i

forhold, der efter det oplyste ikke er ændret væsentligt i forhold til, da aftalen blev indgået i 2019.

På den anførte baggrund finder jeg, at sidste punktum i lokalaftalens pkt. 6.2. ikke giver DSB adgang til som sket helt af fjerne togrevisorernes ret til at møde på strækningen. Jeg tager derfor Brancheorganisationen Luftfart og Jernbanes påstand 1 til følge.

### *Retten til fast makker*

Bestemmelsen i pkt. 6.2 forudsætter efter sin ordlyd en ret til fast makkere, som den pågældende togrevisor kan give afkald på. En ret til fast makker er ikke defineret eller i øvrigt omtalt i parternes aftalegrundlag, og den kutyme, der bestod forud for 2017, blev opsagt ved DSB's indmeldelse i DI. En ret til fast makker kan i sagens natur ikke være absolut, men må tage højde for sygdom, ferier, efteruddannelse mv. At DSB bortset fra de nævnte situationer skulle være helt afskåret fra af hensyn til f.eks. oplæring eller forbedring af arbejdsmiljøet at bestemme, hvilke togrevisorer der arbejder sammen, ville desuden være et væsentligt indgreb i ledelsesretten, som ville kræve klar hjemmel. Der er enighed om, at der ved fordelingen af arbejdet også efter den nuværende praksis tages hensyn til togrevisorernes ønsker om fast makker, og tildelingen af ture sker i samarbejde med en medarbejderrepræsentant. Jeg finder på denne baggrund, at det ikke er godtgjort, at togrevisorerne har ret til en mulighed for valg af fast makker, der går videre end, hvad der nu er praksis. DSB Sov frifindes derfor for påstand 2.

### **Thi bestemmes:**

DSB Sov skal anerkende, at stk. 6.2 i lokalaftalen om arbejdstidsregler og ferie for togrevisorer i DSB af den 2. juli 2019 mellem DSB og Togpersonalets Områdegruppe Dansk Jernbaneforbund, ikke giver DSB mulighed for, at togrevisorer permanent udelukkes fra muligheden for at møde på en anden S-togsstation end København H.

DSB Sov frifindes for påstand 2.

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

København, den 3. februar 2023.

Anne Louise Bormann