

Kendelse af 18. februar 2024 i faglig voldgift 2023-835:

Fagligt Fælles Forbund (3F)
(advokat Evelyn Jørgensen)

mod

Dansk Industri Overenskomst I (AKT)
for
Arriva Danmark A/S
(advokat Kirsten Bork)

1. Uoverensstemmelsen

Sagen angår pauselægning for chauffører ansat til rutekørsel. Spørgsmålet er, om nogle pauser er lagt så tæt på afslutningen af vagten, at pausen må anses for reelt at afslutte vagten.

2. Sagens behandling ved faglig voldgift

Sagen er den 9. januar 2024 forhandlet for en faglig voldgiftsret med undertegnede, fhv. højesteretspræsident Børge Dahl, som formand og opmand og følgende partsudpegede medlemmer: forhandlingssekretær Kim Poder, 3F, og formand Jørn Hedengran, Brancheklubben for persontransport i Danmark, 3F, personalejuridisk chef Sussi Lilia Skovgaard-Holm, DI, og advokat Peter Klint, DI.

Der blev under forhandlingen afgivet forklaring af:

- A, formand, 3F Køge Bugt, medlem af 3F's forhandlingsudvalg i mange år, medlem af det snævre forhandlingsudvalg ved de seneste 4-5 overenskomstforhandlinger, herunder i 2020.
- B, vicedirektør, DI, ansvarlig for rutebilkørsel i DI 2011-2021, DI's hovedforhandler på området ved overenskomstforhandlingerne i 2012, 2014, 2017 og 2020.
- C, Head of Business & Excellence, tidligere planlægningschef, Arriva Danmark A/S.

Da der efter procedure og de partsudpegede medlemmers votering ikke blandt disse var flertal for en afgørelse, træffes afgørelsen af opmanden. Parterne er enige om, at det kan ske ved

kendelse med begrundelse for afgørelsen og uden fuldstændig sagsfremstilling og gengivelse af de afgivne forklaringer og parternes procedurer, jf. arbejdsretslovens § 28, stk. 5.

3. Påstande

Klager, Fagligt Fælles Forbund (3F), har nedlagt påstand om, at Dansk Industri Overenskomst I/AKT (DI/AKT) skal anerkende, at de vagter, der fremgår af bilag F1-F3, indeholder planlægning, der strider mod overenskomsten, hvorefter en pause skal opfylde et rekreativt formål og ikke kan starte eller slutte en vagt.

Indklagede har påstået frifindelse.

4. Overenskomstgrundlaget.

4.1. 2000 overenskomst og faglig voldgiftsavgørelse 2002

Tillægsoverenskomsten (HT-området) til Landsoverenskomsten for rutebilkørsel 2000 indeholdt i § 1, stk. 5, 4. og 5. pkt., følgende bestemmelse:

”Afbrydelse til pause kan først finde sted 2 timer efter vagtens begyndelse og 1 time før vagtens afslutning. Denne regel kan dog fraviges for maksimalt 15 pct. af vagternes vedkommende.”

Om denne bestemmelse blev det ved faglig voldgiftskendelse af 4. marts 2002 (Poul Sørensen) fastslået, at adgangen i 5. pkt. til 15 % fravigelse af 4. pkt. indebar, at en pause kunne begynde og slutte inden for den første time efter vagtens begyndelse eller påbegyndes mindre end en time før vagtens afslutning.

Det blev samtidig fastslået, at en pause hverken kan begynde eller afslutte tjenesten. Det fremgår af opmandens begrundelse, at det sprogligt er uden mening at tale om en ”pause”, ”hvis der ikke er arbejdstid el.lign. både før og efter pausetiden”, og at en forståelse af overenskomsten i overensstemmelse hermed understøttedes af overenskomstens udtryk ”afbrydelse” til pause og det oplyste om de arbejdsmiljømæssige krav, der dannede baggrund for forhandlingerne om overenskomstens pausebestemmelser.

Opmanden bemærkede i afgørelsen udtrykkeligt, at spørgsmålet i sagen var, ”om pausetiden i henhold til 15 %-reglen kan placeres så tidligt eller sent i vagten, at den reelt kommer til at

begynde eller afslutte vagten”. Det spørgsmål blev som nævnt besvaret med, at en pause hverken kan begynde eller afslutte tjenesten, hvortil opmanden føjede en bemærkning om, at der ikke havde været grundlag for at tage stilling til, ”hvor tæt på tjenestens begyndelse eller afslutning en pause i givet fald kan placeres”.

4.2. 2007 overenskomst og faglig voldgiftsavgørelse 2008

Efter kendelsen fra 2002 blev Landsoverenskomsten for buskørsel § 1, stk. 4, affattet således:

”Afbrydelse til pause kan først finde sted 1 time efter vaggens begyndelse og senest 1 time før vaggens afslutning. Denne regel kan dog fraviges for maksimalt 15 pct. af vaggernes vedkommende. En pause kan ikke starte eller slutte en vagt.”

Om forståelsen af denne bestemmelse blev der den 24. januar 2008 truffet afgørelse ved en opmandstilkendegivelse i en faglig voldgift (Per Sørensen).

Sagen var anlagt af 3F mod HTS/AKT for Arriva med påstand om anerkendelse af, ”at de vagtplaner, der fremgår af bilagene D 1-4, H 2-3, J 2 og K, indeholder vagter, der strider mod Landsoverenskomstens § 1, stk. 4, hvorefter en pause ikke kan starte eller slutte en vagt”.

I afgørelsen skriver opmanden, at det fremgår af de vagtplaner, der er nævnt i 3F’s påstand, at pauserne ”er placeret således, at de skal holdes henholdsvis inden eller efter dagens rutekørsel”. Opmanden skriver videre, at ”i nogle af tilfældene holdes en pause inden dagens første eller efter dagens sidste kørsel med bussen, mens pauser i andre tilfælde holdes efter få minutters kørsel med den pågældende bus fra garagen til dagens første busstation eller før få minutters kørsel fra dagens sidste busstation til garagen”. Som eksempler herpå nævner opmanden følgende hentet fra bilag H-2, J-2, og K:

- Vagt med ”Opstart” 10 minutter, tomkørsel garage-busstation 8 minutter, ”spisepause 33 minutter, inden dagens kørsel påbegyndes” – ”Spisepausen blev således holdt 18 minutter efter dagens begyndelse”.
- Vagt, der ”sluttede kørslen” på busstation med ”Afslut” 2 minutter, spisepause 46 minutter, ”Opstart” 2 minutter, tomkørsel busstation-garage 6 minutter, ”Afslut” 7 minutter – ”Chaufførens dag sluttede således 15 minutter efter spisepausen”.
- Vagt, der sluttede med kørsel til garage kl. 22:46 efterfulgt af 15 minutters pause og ”Afslut” 7 minutter.

- Vagt med start 12:51 sluttede efter rutekørsel med spisepause 25 min på endestation efterfulgt af ”Opstart” 1 min, tomkørsel til garage 5 min, ”Afslut” 1 min og ”Afregning” 4 min. ”Chaufførens dag sluttede således 11 minutter efter spisepausen”.
- Vagt begyndt med ”Afregning” 4 min efterfulgt af kaffepause på 25 min.
- Vagt, der efter ankomst til garage sluttede med ”Afslut” 1 min, kaffepause 25 min, ”Afregn.” 4 min.
- Vagt, der sluttede med ”Afslut” 1 min på endestation 14:38, kaffepause 15 min til 14:53, tomkørsel til garage 9 min, kaffepause 25 min til 15:27, ”Afslut” 6 min, dvs. ”samlet pause på 40 minutter mellem afslutningen af dagens kørsel til sidste busstation og dagens ”Afslut” kl. 15:33”.
- Vagt bestående af: 1) første delvagt med start kl. 5:24 og kørselsslut ved garage 9:10 efterfulgt af kaffepause på 25 minutter og ”Afslut” 2 min, 2) tjenestefrit ophold 9:37-12:45, 3) anden delvagt med start 12:50 med ”Opstart” 2 min, kaffepause 15 min.

I afgørelsens begrundelse finder opmanden det forståeligt, at det kan indebære nogen vanskelighed for Arriva at tilrettelægge vagterne således, at pauserne for 15 procents vedkommende på den ene side ligger inden for den tilladte time efter vagtens begyndelse eller før vagtens afslutning og på den anden side overholder overenskomstens krav om, at de hverken må starte eller afslutte en vagt. Opmanden udtaler, at det uden konkrete eksempler er forbundet med usikkerhed nærmere at angive, ”hvor langt en pause skal ligge fra vagtens begyndelse eller afslutning, for at der ikke kan statueres omgåelse”. Herefter følger opmandens afgørende bedømmelse:

”Når de arbejdsmiljømæssige hensyn, der er baggrunden for overenskomstens krav om placering af pauserne, tages i betragtning – hensyn som i øvrigt suppleres af f.eks. trafikikkerhedsmæssige hensyn – er det mest nærliggende at forstå kravet således, at en pause kun under særlige omstændigheder vil kunne indlægges, før dagens rutekørsel påbegyndes eller efter, at den slutes – i hvert fald hvis chaufførens første kørsel med bussen fra garageanlægget til dagens første busstation eller kørsel fra sidste busstation til garagen kun er af få minutters varighed. Det bemærkes herved, at ”Opstart”, ”Afslut” og ”Afregning” må anses som accessorier til buskørslen, der arbejdsmæssigt set ikke kan sammenlignes med det chaufførarbejde, som de overenskomstmæssige pauser skal lette virkningerne af.”

Opmanden konkluderer, ”at i hvert fald den overvejende del af de vagtplaner, der er gengivet ovenfor, indeholder vagter, hvori indgår pauser, der i realiteten starter eller slutter vagterne, og at de dermed er i strid med overenskomstens § 1, stk. 4”, og: ”Med denne ’præcisering’ tages 3F’s påstand til følge.”

4.3. 2017 overenskomst

2017 Tillægsoverenskomst (gældende i det tidligere HT-område) til Landsoverenskomst for Rutebilkørsel indeholder i § 3 bl.a. følgende bestemmelse om pauser:

”Stk. 3. Pauser

a. Vagter op til 6½ time

Ved vagter på op til 6½ time skal der afholdes én sammenhængende pause á minimum 25 minutters varighed.

...

b. Vagter over 6½ time

Ved vagter over 6½ time skal udover ovennævnte afholdes en pause á minimum 15 minutters varighed.

...

Stk. 4. Placering af pause

Afbrydelse til pause kan først finde sted 1 time efter vagtens begyndelse og senest 1 time før vagtens afslutning. Denne regel kan dog fraviges for maksimalt 15 pct. af vagternes vedkommende.

En pause kan ikke starte eller slutte en vagt.”

4.4. 2020-overenskomstforhandlingerne

Under overenskomstforhandlingerne i 2020 om AKT Lands- og Tillægsoverenskomst indgik overenskomstparterne den 21. februar 2020 Protokollat nr. 3 om ændrede pauseregler. Det hedder i dette protokollat bl.a.:

”Parterne er enige om, at ændre pausereglerne i Lands- og Tillægsoverenskomsten for at øge muligheden for at chaufførerne kan afholde den planlagte pause i løbet af vagten og sikre, at pausen placeres på en måde, hvor pausens rekreative formål tilgodeses. Ændringerne nedenfor har samtidig til formål at modernisere overenskomstens arbejdstidsregler for blandt andet at give mulighed for at planlægge bedre vagter for chaufførerne.

...

Tillægsoverenskomstens § 3, stk. 3, erstattes i sin helhed af følgende bestemmelse:

Stk. 3. Pauser

a. Pausens længde og placering

Der skal senest efter 4½ times planlagt køretid afholdes en pause, som skal være på minimum 25 minutter (hovedpausen).

...

Efter 25 minutters pause indledes en ny 4½ times køreperiode.

Når en hovedpause på mindst 25 minutter begynder efter 2½ arbejdstime og før 6. arbejdstime, kan anden pause reduceres til 15 minutter

Garagearbejdere og andet ikke kørende personale, afholder pause i den midterste tredjedel af vagten.

...”

Baggrunden for dette protokollat var et usædvanligt forhandlingsforløb. Der blev sideløbende med forhandlingerne om et gennembrudsforlig på normallønsområdet iværksat et udvalgsarbejde vedrørende arbejdstidsreglerne i AKT Lands- og Tillægsoverenskomsten, særligt pausereglerne. Der er fra forhandlingerne den 6., 11. og 19. februar 2020 udarbejdet detaljerede referater. Det fremgår heraf, at det for 3F var afgørende bl.a., at hovedpausen var placeret i vagten på et tidspunkt, hvor den havde en reel rekreativ effekt – ofte blev pausen placeret i yderkanten af vagten, hvor den ikke opfylder rekreative formål. Det fremgår endvidere, at det for DI var væsentligt, at eventuelle ændringer var økonomisk afbalancerede. 3F ytrede ønske om køre-hviletidslignende pauseregler med pause senest efter 4,5 timers drift. DI afviste implementering af køre- hviletidsreglerne i overenskomsten, der kunne højst blive tale om inspiration. Undervejs i forhandlingerne foreslog DI, at alene pauser ud over den obligatoriske pause på 25 eller 30 minutter kunne placeres i vagtens første eller sidste time og fortsat kun for 15 % af vagterne. Det var 3F's overordnede ønske, at placering af pause i første eller sidste time af vagten ikke er mulig.

A har forklaret bl.a., at det ved overenskomstforhandlingerne i 2020 var afgørende for 3F at få bedre pausevilkår for chaufførerne. 3F havde i 2018 lavet en medlemsundersøgelse, som viste, at medlemmerne var utilfredse med pauseforholdene, herunder pausernes placering. Chaufførerne havde iværksat en Tryk Stop-kampagne, som havde fået meget stor opbakning. Utilfredsheden var udbredt og gik på, at køreplanerne var så stramme, at der ikke blev tid til at

holde pause, at pausefaciliteterne var for dårlige, og at pauserne blev placeret i yderkanten af vagten, så de ikke tjente deres formål. Ifølge A var det det, der skulle der laves om på. Bl.a. skulle pauserne placeres, så de blev rekreative, hovedpausen skulle ligge nogenlunde i midten af en vagt. Pausespørgsmålet var så vigtigt, at det blev forhandlet separat, sideløbende med forhandlingen om et gennembrudsforlig på normallønsområdet. 3F ønskede at overgå til noget, der lignede køre/hviletid, så de fik en reel rekreativ spisepause midt i en vagt. Pausebestemmelsen blev nyformuleret. Det er rigtigt, at 3F under udvalgsarbejdet havde som overordnet ønske, at placering af pause i første eller sidste time af vagten ikke skulle være mulig. Der var imidlertid ikke behov for at medtage regel herom, da det blev aftalt, at der skulle være rutekørsel før og efter pausen, og at pausen fortrinsvis skulle ligge midt i vagten. Tilsvarende var der ikke behov for at medtage reglen om, at en pause ikke kan starte eller slutte en vagt, eftersom de i stedet aftalte, hvor pausen skulle ligge. Det blev udtrykkeligt angivet i indledningen til protokollatet, hvad der var formålet med ændringen. Medarbejderne skulle have bedre vagter, deres rekreative formål skulle sikres. De vagtplaner, som sagen handler om, medfører, at chaufføren får pålagt pause på et tidspunkt, hvor rutekørslen er afsluttet, og hvor chaufføren bare sidder og venter på at komme hjem til garagen. Tomkørsel tæller med i køretid, men er en helt anden type kørsel end rutekørsel. Det er rutekørsel, som er definerende for det rekreative, som pausen skal tilgodeses.

B har forklaret bl.a., at DI var bekendt med Tryk Stop-kampagnen. De indledte derfor i rigtig god tid forhandlinger om pauseregler og velfærdsfaciliteter. Forhandlingerne foregik sideløbende med forhandlingerne om gennembrudsforlig på normallønsområdet. Det var DI's forståelse, at det var vigtigt for 3F, at spisepausen i højere grad blev lagt midt i vagten. For DI var det vigtigt, at der var økonomisk balance. Da der blev forhandlet på et tidspunkt, hvor gennembrudsforliget ikke var på plads, var der ingen ekstra penge, forslaget skulle være økonomisk balanceret i sig selv. Samtidig var det vigtigt for DI, at reglerne om pauselægning skulle kunne fungere i daglig drift. DI har aldrig sagt, at alle pauser skulle lægges midt i vagten. Det er der ikke pligt til. Den ordning, de blev enige om, er en ordning, som giver busvirksomheden et incitament til at placere pausen midt i vagten. Incitamentet ligger i at placere hovedpausen efter 2½ arbejdstime og før 6. arbejdstime, hvorved anden pause kan reduceres til 15 minutter. Den hårde pligt er pligten til at placere hovedpausen senest efter 4½ times køretid. Det er helt inden for skiven, at spisepausen kan ligge i slutningen af en vagt – det krav, der skal være opfyldt, er: senest efter 4½ times køretid. Det er det krav, der pligtmæssigt skal sikre, at pausens rekreative formål bliver tilgodeset. De valgte at indlede

protokollatet om ændringerne i pauseafholdelse med en formålsangivelse i en præambel ud fra pædagogiske og formidlingsmæssige hensyn. I øvrigt indebar den aftalte ordning, at det blev sikret, at der ikke er arbejdsopgaver i en pause, og at en pause skal være på mindst 15 minutter og ikke som hidtil kun 8 minutter. De skrev ikke ind, at en vagt ikke kan starte eller slutte med en vagt, men det ændrer ordningen ikke på. 3F ville gerne af med 15 %-fravigelsesmuligheden, og den blev ikke skrevet ind som en del af regelværket, men det blev ikke aftalt, at det dermed var udelukket.

4.5. 2022-protokollat

I Protokollat af 25. februar 2022 om forståelse af arbejdstidsregler i AKT Lands- og Tillægsoverenskomsten hedder det bl.a.:

”Overenskomstparterne har drøftet forståelsen af arbejdstidsreglerne, herunder pausereglerne, der blev aftalt ved overenskomstforhandlingerne i 2020 og er i den forbindelse enige om følgende forståelse af de nævnte regler:

...

Antal pauser, der kan planlægges i en vagt

Der er enighed om, at der ud over hovedpausen kan planlægges op til 2 pauser i en vagt, såfremt den enkelte pause har en varighed af mindst 15 minutter ...

Samtidig er der enighed om at tydeliggøre, at der som hovedregel skal planlægges en hovedpause i vagten. Denne hovedregel kan fraviges, hvis arbejdstiden udgør 5 timer eller derunder ...

...

Indarbejdelse i AKT-Lands- og Tillægsoverenskomsten

For at tydeliggøre ovenstående fortolkninger, er der samtidig enighed om, at ordlyden i AKT-Landsoverenskomsten ... samt AKT-Tillægsoverenskomsten § 3A, stk. 3 litra a-c, ved redigeringen af overenskomsten ved OK2023 ændres til følgende:

a. Pausens længde og placering

Der skal senest efter 4½ times planlagt kørsel afholdes en pause, som skal være på minimum 25 minutter (hovedpausen). Der er dog ikke pligt til at planlægge en hovedpause, såfremt arbejdstiden er 5 timer eller derunder.

...

Efter 25 minutters pause (hovedpausen) indledes en ny 4½ times køreperiode.

Når en hovedpause på mindst 25 minutter begynder efter 2½ arbejdstime og før 6. arbejdstime, og der på baggrund af planlagt køretid er pligt til at indlægge en yderligere hovedpause, kan denne anden hovedpause reduceres til 15 minutter.

Garagearbejdere og andet ikke kørende personale, afholder pause i den midterste del tredjedel af vagten.

...

...”

4.6. 2023-overenskomsten

I 2023-overenskomsten er pausebestemmelsen i § 3, stk. 3, litra a, formuleret som i 2020-overenskomsten med den ændring, der fremgår af 2022-protokollatet.

5. De planlagte vagter, sagen angår, og parternes syn herpå

5.1. Vagterne

5.1.1. B-2 Hverdag

Vagten begynder kl. 5:14 og slutter kl. 11:43 (6 t 29 min). Der er tomkørsel fra Ejby Garage til Måløv st. (20 min), rutekørsel med ophold ved endestationer 5:39-8:57, tomkørsel til Ejby Garage (22 min), pause 9:20-9:35, tomkørsel til Ballerup st. (15 min), rutekørsel med ophold ved endestationer 9:53-10:51, hovedpause 10:52-11:25 efterfulgt af ”Opstart fra pause” 1 min, tomkørsel fra Ballerup st. til Ejby Garage 15 min, ”Afslut” 1 min, ”Check ud” 1 min.

Den pause, sagen angår, er hovedpausen. Den er placeret efter vaggens sidste rutekørsel på et tidspunkt, hvor vagten efter planen har været 5 t 38 min, og der har været en samlet køretid på 4 t 27 min. Arbejdstiden efter denne hovedpause er i alt 18 min, hvoraf 15 min er køretid (tomkørsel).

5.1.2. B-5 Hverdag

Vagten begynder kl. 5:25 og slutter kl. 10:43 (5 t 18 min). Der er tomkørsel fra Ejby Garage til Ballerup st. (15 min), rutekørsel med ophold ved endestationer 5:45-08:24, pause 8:24-8:44, rutekørsel 8:45-9:51, hovedpause 9:52-10:26 efterfulgt af ”Opstart fra pause” 1 min, tomkørsel fra Ballerup st. til Ejby Garage 15 min, ”Afslut” 1 min, ”Check ud” 1 min.

Den pause, sagen angår, er hovedpausen. Den er placeret efter vaggens sidste rutekørsel på et tidspunkt, hvor vagten efter planen har været 4 t 27 min, og hvor der har været en samlet køretid

på 3 t 41 min. Arbejdstiden efter denne hovedpause er i alt 18 min, hvoraf 15 min er køretid (tomkørsel).

5.1.3. H-8 Hverdag

Vagten begynder kl. 5:42 og slutter kl. 12:56 (7 t 14 min). Der er tomkørsel fra Ejby Garage til Herlev st. (13 min), rutekørsel med ophold ved endestationer 6:00-7:58, pause 8:03-8:18, rutekørsel 8:19-10-40, ”Ophold” 8 min, ”Afslut til pause” 1 min, hovedpause 10:49-11:15, ”Opstart fra pause” 1 min, rutekørsel 11:16-12:20, pause 12:21-12:40, efterfulgt af ”Opstart fra pause” 1 min, tomkørsel fra Herlev st. til Ejby Garage 13 min, ”Afslut” 1 min, ”Check ud” 1 min.

Sagen angår pausen 12:21-12:40. Den er placeret efter vaktens sidste rutekørsel på et tidspunkt, hvor vagten efter planen har været 6 t 39 min, og hvor der har været en samlet køretid på 5 t 16 min (4 t 14 min inden hovedpausen). Arbejdstiden efter denne pause er i alt 16 min, hvoraf 13 min er køretid (tomkørsel).

5.1.4. Arrivas planlægning

C har forklaret bl.a., at konkurrencen i branchen med jævnlige udbud er benhård. Det er trafikselskaberne, som laver køreplanerne, og optimering af arbejdsplaner er en afgørende konkurrencefaktor. Der er mange hensyn, som skal tages i vagtplanlægningen. Køreplanen skal holdes, overenskomsten skal efterleves, der skal tages hensyn til den enkelte chauffør med hensyn til vagtlængde og sammensætning af flere vagter, bl.a. således at arbejdstiden er nogenlunde den samme hver dag. Arriva drøfter inden udsendelse planerne med tillidsrepræsentant og linjerepræsentant. Det sker ikke ret ofte, at der planlægges en pause i den sidste time af en vagt, det er i omkring 3 %. I branchen opgøres arbejdstid og løn i minutter. 18 minutter er mange minutter og en stor procentdel af den samlede arbejdstid. 1 minut på Arrivas 800 vagter en hverdag svarer til en udgift på 1 mio. kr. Der er i dag flere vagter i arbejdstidsintervallet 2½ - 6 timer end tidligere.

5.2. Parternes syn på vagterne

5.2.1. Klager har navnlig anført, at der ikke er tale om pause i rutekørsel, men alene ”ventetid” inden tomkørsel til garage. Tomkørsel er ikke sammenligneligt med den rutekørsel, som pauserne skal lette virkningerne af, og pauser, som ligger efter afslutningen af vaktens

rutekørsel og alene efterfølges af tomkørsel til garage, tjener ikke noget rekreativt formål, men afslutter reelt vagten.

5.2.2. Indklagede har navnlig anført, at de pauser, som sagen angår, er placeret inden for de rammer, som overenskomsten angiver, og opfylder dermed de rekreative formål, som blev drøftet ved overenskomstfornyelsen i 2020. Pauserne slutter ikke en vagt, der udføres reelt arbejde efter pausen med 16-18 minutter, heraf 13-15 minutters køretid, hvilket udgør et anseeligt antal minutter i en branche, hvor alt opgøres i minutter. Der er efter overenskomsten intet til hinder for at placere en pause i første eller sidste time af en vagt. Ved overenskomstfornyelsen i 2020 blev ”køretid” afgørende for pauselægningen, og det er derfor uden betydning for vurderingen af, om pausen starter eller afslutter en vagt, om der før eller efter pausen er passagerer i bussen. Den fremdragne fagretlige praksis er fra en tid, hvor pauser reguleredes i forhold til arbejdstid – fra 2020 reguleres de imidlertid af køretid, og det er derfor uden betydning, om arbejdet består i plankørsel eller tomkørsel.

6. Opmandens begrundelse og resultat

Sagen angår pauselægning for chauffører, der kører rutekørsel. Spørgsmålet er, om pauser, der er lagt så sent i en vagt, at der alene udestår 16-18 minutters arbejde med 13-15 minutters tomkørsel fra endestation til garage, reelt må anses som sluttende vagten.

Indklagede har ret i, at alle specifikke krav til pauselægning er overholdt i de tre vagter, som sagen angår. Indklagede har også ret i, at der ikke i overenskomsten er regler for, hvor tæt på vagtens begyndelse og afslutning en pause kan placeres.

Ved overenskomstændringen i 2020 er køretid blevet en faktor af betydning af for pauselægning ved siden af arbejdstid. Dette forhold ændrer imidlertid ikke ved, at en vagt ikke kan begynde eller slutte med en pause. Det ændrer heller ikke ved det faktiske forhold, at der er forskel på rutekørsel med passagerer og tomkørsel til garage. Efter overenskomstændringen i 2020 skal en bedømmelse af, om en pause reelt afslutter en vagt, foretages i forlængelse af tidligere praksis herom ved faglig voldgift, som lige så lidt som reglen om, at en vagt ikke kan begynde eller slutte med en pause, ses forhandlet ud af overenskomsten, blot fordi køretid er medinddraget som en faktor af betydning for pauselægning. Ved realitetsbedømmelsen må det tillægges betydning, at der i det protokollat om ændrede pauseregler, som parterne aftalte i

2020, udtrykkeligt er angivet, at pausereglerne skal sikre, at pauser placeres, så deres rekreative formål tilgodeses.

Ved afgørelsen af, om en pause reelt må anses for at afslutte vagten, kan hensyn i øvrigt tages til vaktens længde, pausens art og varighed samt pausens objektive egnethed til at tilgodese dens rekreative formål ud fra chaufførens naturlige oplevelse af pausen som rekreation eller ventetid på at komme hjem, alt med respekt af det hensyn til fleksibilitet, som pausereglerne også må anses at have til formål at skulle tjene.

En hovedpause, som er placeret efter afslutningen af dagens rutekørsel, og som efterfølges af 18 minutters arbejde med 15 minutters tomkørsel fra endestation til garage, vil naturligt af en rutechauffør blive oplevet som venten på at kunne komme hjem. Pausen må ud fra de nævnte hensyn anses for uegnet til at tjene det rekreative formål med en hovedpause og for reelt at afslutte vagten.

Selv en mindre pause, som er placeret efter afslutningen af dagens rutekørsel, og som alene efterfølges af tomkørsel fra endestation til garage, må i et tilfælde som det foreliggende – 19 minutters pause efter arbejde i 6 t 39 min efterfulgt af 16 minutters arbejde omfattende tomkørsel 13 min til garage – anses for naturligt at blive oplevet af en rutechauffør som venten på at kunne komme hjem uegnet til opfyldelse af en pauses rekreative formål og for reelt at afslutte vagten, også selv om en rutechaufførs arbejde selvfølgelig omfatter tomkørsel.

Thi bestemmes:

Dansk Industri Overenskomst I/AKT (DI/AKT) skal anerkende, at de vagter, der fremgår af sagens bilag F1-F3 indeholder planlægning, der strider mod overenskomsten, hvorefter en pause skal opfylde et rekreativt formål og ikke kan starte eller slutte en vagt.

Hver part bærer egne omkostninger ved sagens behandling og halvdelen af udgiften til opmand.

Børge Dahl