

Kendelse

I Afskedigelsesnævnets sag nr.: 20250767

3F Transportgruppen

for

A

(Advokat Rie Matilde Bjørkman)

mod

DIO I (AKT)

for

Virksomhed 1

(Advokat Kirsten Bork)

1. Uoverensstemmelsen

Sagen angår, om virksomhedens opsigelse den 18. august 2025 af A fra hans stilling som buschauffør er i strid med lov om beskyttelse af whistleblowere eller med Hovedaftalens § 4, stk. 3. I givet fald er der endvidere spørgsmål om fastsættelse af godtgørelse.

2. Påstande

Klager, 3F Transportgruppen for A, har påstået følgende:

Principal: Virksomhed 1 skal betale en godtgørelse på 502.192,69 kr., jf. lov om beskyttelse af whistleblowere, til A med procesrente fra sagens anlæg.

Subsidiært: Virksomhed 1 skal betale en godtgørelse på 100.000 kr. eller en efter Afskedigelsesnævnets skøn fastsat godtgørelse til A med procesrente fra sagens anlæg.

Indklagede, Virksomhed 1, har over for begge påstande påstået frifindelse, subsidiært mod betaling af et mindre beløb.

3. Sagens behandling

Sagen blev mundtligt forhandlet den 13. april 2026 med højesteretsdommer Jørgen Steen Sørensen som nævnsformand og opmand.

Der blev afgivet forklaring af A, B, C, D og E. Der blev endvidere vist et TV2 Kosmopol-interview med A og en videooptagelse af hændelsesforløbet i bus 7518 den 13. juni 2025.

Der har ikke mellem de af organisationerne udpegede medlemmer af Afskedigelsesnævnet kunnet opnå flertal for en afgørelse. Afgørelsen træffes derfor af nævnets formand som opmand ved kendelse.

4. Sagsfremstilling

A blev ansat som buschauffør i virksomhed 1 den 1. januar 2024. Det er oplyst, at virksomhed 1 er en af Danmarks største privatejede operatører i den kollektive trafik, og at virksomhed 1 for så vidt angår de ruter i Glostrup, som A arbejdede på, kører som underleverandør for trafikselskabet virksomhed 2.

Det er endvidere oplyst, at virksomhed 1 har to personalehåndbøger. Dels en generel personalehåndbog ("Chauffør Håndbog virksomhed 1"), der gælder på tværs af hele virksomheden, dels en lokal personalehåndbog med retningslinjer, der er væsentlige på det enkelte arbejdssted. Det er også oplyst, at håndbøgerne under hele A ansættelse har været tilgængelige på virksomhed 1's hjemmeside eller i virksomhed 1's driftssystem.

Af "Chauffør Håndbog virksomhed 1" fremgår (s. 13) bl.a.:

"FREMTRÆDEN, UNIFORMERING OG KOMMUNIKATION

Virksomhed 1 er en servicevirksomhed. Vi arbejder med kontraktkrav fra de offentlige trafik-selskaber og har selv en ambition om at blive betragtet som en professionel virksomhed af vores passagerer. Det betyder selvsagt at vi skal "opføre os ordentligt", kunne tage det pres jobbet indebærer og kunne håndtere konflikter hensigtsmæssigt. Men vi bedømmes også på det umiddelbare indtryk passageren får når de møder os. Derfor skal vi fremtræde veluniformerede, velsoignerede og professionelle på vores arbejde, ligesom vi har ansvaret for ikke at optræde uniformeret på steder hvor kunderne kan misforstå vores rolle. Vi går altså ikke ind på det hyggelige lokale værtshus i uniform. Ikke fordi uniformen tager skade, men fordi vores passagerer kan misforstå situationen og forbinde virksomheden med alkohol. Så tænk dig altid om. Når du er uniformeret, repræsenterer du virksomheden.

KOMMUNIKATION MED OG PÅ OFFENTLIGE MEDIER

Det er virksomhedens ledelse, der repræsenterer virksomhed 1, og derfor kommunikerer med og på de offentlige medier. Virksomhed 1's ledelse skal orienteres, hvis du udtaler dig offentligt om virksomhedens forhold. Vi stiller krav til dig som medarbejder og forventer du opfører dig loyalt overfor virksomheden og virksomhedens kunder".

Af en mail af 4. januar 2025 fra en af A's kolleger til virksomhed 1's direktør fremgår bl.a.:

”Mit navn er [...], og jeg er ansat som chauffør med medarbejdernummer 3352. Jeg har været ansat i virksomheden i næsten to år, og jeg har altid værdsat mit arbejde her. Jeg er imponeret over virksomhedens vækst og det gode samarbejde med mine kolleger.

Jeg skriver denne e-mail for at udtrykke nogle bekymringer, som jeg har omkring mine arbejdsforhold. Trods flere tidligere henvendelser, føler jeg, at nogle vigtige problemstillinger endnu ikke er blevet tilfredsstillende adresseret.

Tilstanden af busserne: Flere busser mangler destinations-skilte, hvilket gør det svært for passagererne at orientere sig. Derudover er det en almindelig forekomst, at flere busser er ude af drift hver weekend på grund af tekniske fejl. Dette påvirker både passagerernes oplevelse og vores arbejde som chauffører.

IT-system og oplæring: Implementeringen af det nye IT-system har været udfordrende, da jeg ikke har modtaget den nødvendige oplæring. Dette har påvirket min effektivitet i arbejdet og skabt unødigt frustration.

Sikkerhedsproblemer: Jeg har flere gange rapporteret om busser med defekte bremses. Dette er en alvorlig sikkerhedsrisiko, som jeg mener bør prioriteres højt. Sikkerheden for både passagerer og chauffører skal være i fokus.

Arbejdstidsforhold og løfter: Der er en generel mangel på overarbejdstimer, hvilket begrænser mine muligheder for at øge min indkomst. Desuden er det vanskeligt at få ændret i vagtplanen, selv ved mindre justeringer. Tidligere løfter om en fastere vagtplan og forbedringer af arbejdsforholdene er desværre ikke blevet indfriet.

Kommunikation og respekt: Både tillidsmand og sikkerhedsrepræsentant er blevet kontaktet, men jeg føler ikke, at de har været tilstrækkelig hjælp. Derudover oplever flere chauffører, at de bliver tildelt vagter, selvom de er sygemeldt eller på ferie. Derudover er der en generel følelse af, at kommunikationen mellem kontor og chauffører kunne forbedres.

Til sidst, men ikke mindst: Jeg vil gerne understrege, at jeg ønsker at forblive anonym i denne sag. Jeg håber, at mine bekymringer vil blive taget alvorligt, og at der vil blive iværksat tiltag for at forbedre arbejdsforholdene for alle chauffører.

Jeg står gerne til rådighed for en nærmere drøftelse af disse emner.”

Den 13. februar 2025 fik A en advarsel. Af advarslen fremgår:

”Advarsel

Med henvisning til firmaets og virksomhed 2’s procedurer og retningslinjer omkring afgang før tid, som du er bekendt med. Bussen er afgang før tid, hvilket afstedkommer nedenstående overtrædelse af gældende procedurer en skriftlig advarsel.

D. 10-02-25 har du i bus 7529 afgang fra stoppested i Rødovre centrum før tid planafg, 23:35, og du har kørt 23:33 hvilket resulterede i at virksomhed 1 er påført unødige omkostninger, i form af en bøde fra virksomhed 2.

Du skal fremover ændre din adfærd, således at den er i overensstemmelse med virksomhed 1’s regler omkring ovenstående.

Hvis du ikke ændrer de nævnte forhold, og fremover overholder firmaets retningslinjer, tager virksomhed 1 forbehold for at bringe dit ansættelsesforhold til ophør.”

TV2 Kosmopol bragte i slutningen af april og begyndelsen af maj 2025 en artikelserie med fokus på fejl i virksomhed 1's busser i Glostrup. I den anledning fremgår det af en redegørelse af 7. maj 2025 fra virksomhed 2 bl.a., at virksomhed 2 ser med stor alvor på sagen, og at alle busser til enhver tid skal leve op til gældende lovgivning.

Som bilag til redegørelsen er vedlagt følgende:

”Faktaark: virksomhed 1s opfølgning på busser, der har mødt kritik

- Som Danmarks største privatejede operatør i den kollektive trafik er sikkerhed og ordentlighed kerneværdier for os. Med over 2000 medarbejdere på landsplan, der dagligt får hjulene til at køre rundt på vores knap 700 busser, er vores vigtigste aktiv vores medarbejdere.
- Konkret omhandler dækningen i TV 2 Kosmopol 22 busser, der kører på de to buslinjer (rute 19 og rute 23). Sikkerheden for vores chauffører og passagerer har højeste prioritet, og vi tager derfor kritikken meget alvorligt.
- Klippene gør indtryk på os. Det er afgørende, at vores chauffører og medarbejdere kan gøre os opmærksomme på bekymringer, og at disse tages alvorligt. Her må vi erkende, at vores interne procedurer ikke har været gode nok, og det skal vi rette op på.
- Busserne på de to linjer er af ældre dato, og derfor kan vi ikke undgå tekniske fejl og advarselsslamper, der sjældent opstår grundet sikkerhedsrisici. Øget sikkerhedskontrol af busserne, både fra intern og ekstern hånd kommer nu til at sikre, at busserne altid overholder gældende lovgivning.
- Det er som operatør vores ansvar at sikre, at alle busser lever op til gældende sikkerheds og kvalitetskrav.

Vi tager kritikken alvorligt

Vi har gennemgået vores arbejdsprocesser grundigt og indført en lang række tiltag og forbedringer. Det skal ikke kun sikre, at vi følger gældende lovgivning. Det skal sikre, at vi sætter de højeste standarder i branchen, når det gælder drift af vores busser, sikkerhed og medarbejdertrivsel.

Vores forbedringspunkter for at styrke sikkerheden

- **Indførsel af ekstern kontrol.** Vi indfører nu en ekstraordinær ekstern kontrol af de omtalte to buslinjer (rute 19 og rute 23). Den eksterne kontrol bliver foretaget uafhængigt af virksomhed 3, der er en af verdens førende virksomheder indenfor transportsikkerhed og eksperter i bl.a. køretøjsinspektion. Den eksterne kontrol skal danne afsæt til en generel styrkelse af den løbende egenkontrol fremadrettet.
- **Indførsel af stikprøvekontrol i hele busflåden, der ligeledes varetages uafhængigt af DE-KRA.** Stikprøvekontrollerne skal sikre, at kvaliteten er i orden på samtlige af vores knap 700 busser og afdække, hvor der er behov for justeringer.
- **En skærpet egenkontrol af vores busser i hele landet** er blevet iværksat. Vi har indført:

o Ugentlig opfølgning på sikkerhedskontroller mellem værkstedsledelse og driftsledelse. Hver 14. dag deltager arbejdsmiljørepræsentanten, hvor medarbejdere og chauffører bliver inddraget ift. bekymringer og forbedringsforslag.

o Ugentlige driftschefmøder med sikkerhedsgennemgang af alle busser.

• **Ekstern kontrol af klemsikringer.** TV 2 Kosmopol bragte mandag den 5. maj et indslag om en hændelse på buslinje 19, hvor en passager fik sit ben klemt i døren under udstigning søndag den 4. maj kl. 12.10. Alle vores busser er udstyret med klemsikringer, som skal forhindre netop denne type situationer. Virksomhed 1 iværksatte derfor straks en intern kontrol af klemsikringerne i de relevante busser og fik virksomhed 3 til at foretage en uafhængig tredjekontrol. virksomhed 3's kontrol fandt ingen tekniske fejl eller mangler ved klemsikringerne. Hændelsen vurderes derfor at skyldes en menneskelig fejl.

Nye digitale indsatser

o virksomhed 1 har investeret i en ny omfattende digitalisering af hele organisationen. Vi starter med at udrulle en app til fejlmelding, sikkerhedskontrol og egenkontrol i uge 19. Det skal gøre det langt lettere for medarbejdere i alle personalegrupper at melde fejl og skader ind, foretage kontroller og kommunikere på tværs af de forskellige fagligheder.

o Som et led i digitaliseringen bliver alle værksteder nu pålagt at billeddokumentere alle busser, der forlader værkstedet.

Vores forbedringspunkter for at styrke vores medarbejdertrivsel

• **Ekstraordinær trivselsmåling på anlægget i Glostrup.** Vi gennemfører årligt medarbejdertrivselsmålinger for at sikre høj trivsel blandt medarbejderne. Den seneste måling viste en score på 4,1 ud af 5 på landsplan. Vi gennemfører nu en ekstraordinær måling på anlægget i Glostrup for at sikre høj trivsel blandt medarbejderne.

• **Efteruddannelse af alle medarbejdere på anlægget i Glostrup,** hvor både medarbejdere og ledere bliver efteruddannet i vores sikkerhedsprocedurer og kommunikationsværdier.

• **Udbredelse af kendskab til whistleblowerordning.** virksomhed 1 har siden 2023 haft en whistleblowerordning, hvor efterforskning foregår i fortrolighed under ledelse af virksomhed 1's HRdirektør."

Af en udskrift over indkomne opkald og overfaldsalarmer for perioden 2.-4. juli 2025 fremgår bl.a., at A i en lang række tilfælde aktiverede bussens overfaldsalarm og efterfølgende ringede op til virksomhed 1's driftsledelse.

Af en mail af 3. juli 2025 fra garagearbejder E til virksomhed 1's driftsledelse fremgår bl.a.:

"Hej drift

Jeg skriver for at gøre opmærksom på en række hændelser, der har ført til, at jeg er blevet meget stresset i går – primært på grund af A's opførsel og håndtering af situationer.

1. Overfaldsalarm uden grund:

A har flere gange forsøgt at aktivere overfaldsalarmer uden en reel nødsituation og ringer derefter til driften for at spørge, hvorfor jeg ikke reagerer. Dette skaber stor forvirring og pres.

2. Busbytte og tekniske klager:

Han nægtede at køre bus 7528 fra Valby med den begrundelse, at der var en skade på bagdækket. Han overtog derefter bus 7055, ringede til driften og påstod, at alarmerne ikke virkede, og at han ikke følte sig tryk. Han vendte retur til garagen og testede tre forskellige busser, før han valgte én.

3. Flere busbytter i én vagt:

Efter en pause tog han bus 7558 og meldte igen om skade – denne gang på bagdækket. Jeg bad ham tage bus 7054 i stedet. Senere på linje 23 ved Nationalmuseet meldte han tilbage igen, at han havde trykket på alarmerne, fordi han ikke følte sig tryk. Jeg reagerede, men han påstod, at han ikke kunne høre mig. Jeg besluttede at lade ham blive på stedet og sendte en anden chauffør til at overtage hans vagt. Han ventede derefter i garagen og fik senere besked på at hente den bus hjem.

Opsummering:

A har i løbet af hele sin vagt kun kørt én omgang på linje 23 og skiftet bus fire gange. Den kontinuerlige mistillid, tekniske klager og brug af overfaldsalarmerne uden nødsituation har skabt en utryk og stressende arbejdsituation for mig.

Jeg beder venligst om, at dette bliver taget alvorligt og undersøgt nærmere.”

Den 8. juli 2025 fik A på ny en skriftlig advarsel. Af advarslen fremgår:

”Skriftlig advarsel

Vi skal hermed meddele dig en skriftlig advarsel for følgende forhold:

Arbejdsvægring ved den 7. juli 2025 kl. ca. 16.30 at nægte at køre en bus på grund af en skade på dæk som du mener er ulovlig.

Virksomhed 1 sender den 8. juli 2025 den pågældende bus til ekstraordinært syn ved en uafhængig godkendt synshal for herved at få bekræftet, at bussen er lovlig. Den uafhængige synshal godkender bussen ved syn og bekræfter arbejdsgiveren, at bussen er lovlig, jf. vedhæftede synsrapport.

Virksomhed 1 har som din arbejdsgiver retten til at lede og fordele arbejdet, hvilket indebærer, at vi som arbejdsgiver har instruktionsbeføjelse over for dig. Du er som medarbejder forpligtet til at følge arbejdsgiverens anvisninger, så længe disse er lovlige og ikke udgør en væsentlig risiko for din sikkerhed eller sundhed. Du påtager dig en standpunkt risiko, hvis du nægter at følge arbejdsgiverens anvisninger og din egen vurdering heraf ikke er korrekt.

Du skal fremover:

Følge arbejdsgiverens anvisninger, herunder vedrørende konkrete arbejdsopgaver og generelle ordensregler på arbejdspladsen.

Hvis du nægter at følge arbejdsgivers anvisninger, anses det som en grov misligholdelse af ansættelsesforholdet, der kan få ansættelsesretlige konsekvenser for dig, herunder opsigelse eller bortvisning.”

Ved brev af 18. august 2025 opsagde virksomhed 1 A. Af brevet fremgår:

”Opsigelse

Du er opsagt fra din stilling som Buschauffør.

Du er opsagt efter Tillægsoverenskomsten for Rutebilkørsel i HT-området med 2 ugers varsel til udgangen af en lønningsuge med fratrædelse 6. september 2025.

Opsigelsen er begrundet i gentagne overskridelser af interne retningslinjer i vores chaufførhåndbog på side 13 punkt ”FREMTRÆDEN, UNIFORMERING OG KOMMUNIKATION” blandt andet omhandlende kontakt med offentlige medier. Der henvises ligeledes til skriftlig advarsel af 8. juli 2025, omhandlende arbejdsvægring. Dette sammenholdt med din korte anciennitet i virksomhed 1 dokumenterer et gentagen mønster, der medfører, at arbejdsgiver ikke længere har tillid til dig.

Du er fritstillet og skal derfor ikke møde i eller udføre arbejde for Virksomheden. I fritstillingsperioden er du underlagt samme loyalitets- og tavshedspligt, som under din ansættelse, og du må hverken direkte eller indirekte tage ansættelse i eller på anden måde være involveret i konkurrerende virksomhed.”

Af en artikel i TV2 Kosmopol den 19. august 2025 fremgår bl.a.:

”A’ trykkede på alarmen og kastede sig ind i voldsom slåskamp: ”Jeg troede, de havde min ryg”

En slåskamp mellem to grupperinger i en bus endte grueligt galt. En 16-årig er nu tiltalt for mordforsøg efter to knivstik. Buschaufføren tror, det hele kunne være undgået, hvis bare busselskabet havde reageret, da han trykkede på overfaldsalarmen.

- I kan trykke fra nu af og til juleaften, der sker absolut intet.

Beskeden fra busselskabet virksomhed 1’s buscentral ryster fortsat buschaufføren A. Beskeden var klar og tydelig og kom lidt over en halv time efter, at han havde trykket på overfaldsalarmen, da han gik ned for at skille to grupperinger ad, der var kommet op at slås i hans bus.

A måtte selv ringe til buscentralen for at få opklaret, hvorfor ingen havde reageret, da han havde trykket på alarmknappen.

- Der er ikke nogen, der står og overvåger systemet. Der er absolut ikke nogen sikkerhed for, at når du trykker på den, at der så sker noget, lød beskeden fra buscentralen videre.

Troede hjælpen var på vej

A optog opkaldet og har siden hørt klippet igennem flere gange. Og selvom han værdsætter kollegaens ærlighed, så er han rystet over budskabet.

Den dag der sker noget alvorligt, så bliver det ikke sjovt

— Buscentralen til A

-Jeg trykkede jo på overfaldsalarmlappen, fordi jeg så troede, at nogen ville have min ryg, når jeg gik ned for at forsøge at stoppe slåskampen.

Hvis systemet virkede, så ville buscentralen via bussens overvågningskameraer kunne se, hvad der foregik i bussen. De ville vide, præcis hvor bussen var, og de ville kunne kontakte politiet, så snart de så, at der var slåskamp inde i bussen.

-Overfaldsalarmlappen giver jo en falsk tryghed, når det viser sig, at den ikke virkede. Jeg ringede jo netop ikke selv 112, fordi jeg forventede, at det blev gjort fra kontoret, Så det gjorde jo, at der slet ikke kom nogen og hjælp, forklarer han videre

Også fagforeningen 3F kalder den uovervågede overfaldsalarmlappen for falsk tryghed.

- Det kan jo let blive farligt, hvis overfaldsalarmlappen ikke fungerer, for så reagerer chaufføren jo i forhold til, at han tror, hjælpen er på vej. Det er vigtigt, at han skal kunne stole på, at når han trykker på den, så sker der noget, siger F, faglig sekretær i 3F.

Kollegaen på buscentralen, som A har ringet til, undrer sig også over, at der ikke er større fokus på overfaldsalarmlappen, for han ved godt, at den kan være et vigtigt redskab i tilspidsede situationer.

-Jeg synes også, at det er mærkeligt. Den dag, der sker noget alvorligt, så bliver det ikke sjovt, lød det i telefonen, da A ringede for at høre, hvorfor ingen reagerede på alarmlappen.

A frygter for hans fremtidige jobsituation, og for hvordan potentielle arbejdsgivere vil reagere på, at han er stået frem og fortalt offentligt om kritisable forhold på hans arbejdsplads. Derfor har han bedt TV 2 Kosmopol om ikke at bringe hans fulde navn. Det ønske har vi honoreret, men vi kender til A 's fulde identitet.

Jeg tror, det hele kunne være undgået, hvis der var blevet reageret, da jeg trykkede på overfaldsalarmlappen

—A

Virksomhed 1: Vores medarbejder gik fra telefonen

Virksomhed 1 vil ikke stille op til interview og svare på spørgsmål om, hvorfor der ikke bliver svaret, når der bliver kaldt på hjælp.

Men de erkender, at det ikke er godt nok, at A ikke fik hjælp til at håndtere slåskampen i bussen.

- Chaufførernes arbejdsmiljø, sikkerhed og tryghed er vores ansvar og førsteprioritet. Derfor er det meget ulykkeligt, at vores chauffør ikke fik den hjælp, han havde brug for i en tilspidset situation, skriver direktør i virksomhed 1 G i en mail.

Hun skriver videre, at A 's alarmopkald slet ikke fremgår i deres systemer. For fordi det ikke blev besvaret, så er det ved en teknisk fejl heller ikke blevet gemt i deres logfiler. Derfor ved virksomhed 1 ikke meget om alarmopkaldet.

- Det fremgår dog ikke af vores system, at der skulle være tale om et alarmopkald, men derimod et almindeligt opkald. At dette opkald ikke besvares, skyldes en menneskelig fejl, hvor en medarbejder midlertidigt forlod driften uden at have koblet driftens opkald til sin telefon. Det var medarbejderen ikke selv klar over under samtalen mellem chaufføren og medarbejderen i driften. Vi må erkende, at situationen blev håndteret stærkt beklageligt, og det ansvar tager vi på os, skriver virksomhed 1's direktør G i en mail.

Efter knivstiksepisoden har A flere gange testet overfaldsalarmsystemet, og igen og igen har det vist sig, at der ikke er blevet svaret på opkaldene.

Dette har han dokumenteret med videoer af, at han trykker på alarmknappen, og herefter har han igen optaget samtalerne med buscentralen, hvor han konfronterer dem med, at de igen ikke reagerer på alarmopkaldene. Det kan du læse mere om længere nede i artiklen.

Slåskamp endte med dobbelt knivstikkeri

Efter A trykker på overfaldsalarmsystemet, går han ned i bussen, og sammen med en passager får han skilt de to grupperinger ad, og de får presset den ene gruppe ud af bussen ved stoppestedet Tårnvej. Ved næste stoppested, Rødovre Centrum, står den anden gruppering ud, og herfra tror A, at der er fred og ro.

Men der er kun 320 meter mellem de to stoppesteder, og de to grupperinger mødes hurtigt igen. Bare otte minutter efter at de sidste har forladt bussen, får politiet en melding om et knivstikkeri.

En 19-årig er blevet stukket to gange med kniv og har fået punkteret den ene lunge. En 16-årig er nu tiltalt for mordforsøg. Begge var med i slåskampen i bussen.

-Jeg tror, det hele kunne være undgået, hvis der var blevet reageret, da jeg trykkede på overfaldsalarmsystemet, siger A.

- Der ligger en politistation 200 meter fra stoppestedet, og hvis politiet var blevet tilkaldt, så kunne de meget nemt have kørt rundt i området, have fundet de unge, og så havde de jo forhindret, at de kom op og slås igen. Men desværre blev politiet ikke tilkaldt, fortsætter han.

Episoden skete 13. juni omkring klokken 19:30, mens der var Rødovre Byfest, der bliver afholdt lige op ad strækningen mellem de to stoppesteder. Det er dermed meget sandsynligt, at politiet har haft patruljer lige i nærheden.

...

Overfaldsalarmsystemet fortsætter med at fejle

A forklarer til TV 2 Kosmopol, at han selv testede overfaldsalarmsystemet omkring årsskiftet, og at den heller ikke dengang virkede, som den skulle. Men efterfølgende forsikrede hans chefer ham om, at der skulle være kommet styr på alarmsystemet.

Efter episoden i Rødovre, der endte med et knivstikkeri, lover A's chefer ham igen, at nu har de fået overfaldsalarmsystemet til at virke. De lover, at alarmsystemet nu både vil lyde på kontorpersonalens computere og på deres mobiltelefoner, således at nogen reagerer, selv hvis der ikke sidder nogen ved selve alarmsystemet.

Men da A nogle dage senere tester alarmerne, så er der igen ingen, der reagerer, da han trykker på alarmknappen.

A går tilbage til sine chefer, og endnu engang lover de ham, at der kommer styr på alarmerne.

Men da han laver endnu en test, så går der igen noget galt.

A tester overfaldsalarmen påny, men endnu engang er der ingen fra buscentralen, der kontakter ham efter at han har trykket på knappen.

Alarmerne når godt nok ind til buscentralen, men herfra går det galt. For vagtpersonalet kan ikke komme i kontakt med A, så det er igen ham, der lidt senere må ringe ind og høre, hvorfor ingen har reageret.

Kollegaen forklarer, at han kan se, hvad der foregår i bussen. Men selvom han forsøger at kommunikere med A, så får han aldrig hul igennem.

-Jeg kunne høre alt lyd (fra bussen, red.), men jeg råbte og skreg af dig, jeg ved ikke, om du skal trykke på en knap for at snakke til mig. Jeg ved ikke, hvad det er, siger kollegaen på en lydoptagelse.

Undervejs i telefonopkaldet forsøger de at få kommunikationen imellem dem til at fungere på systemet, men det lykkes aldrig.

-Jeg er ikke ekspert i det her, det er jeg ikke, konkluderer kollegaen på buscentralen, da de sammen må konstatere, at det ikke kommer til at virke.

Det ryster fagforeningen 3F, at der trods gentagne løfter fra ledelsen fortsat kan være problemer med alarmsystemet.

-Deres procedurer virker overhovedet ikke. Det er jo ikke tilfredsstillende. Det er ikke i orden, lyder det fra F fra 3F.

- En del af det at en overfaldsalarm fungerer, det er, at dem, der modtager alarmerne, er instrueret rigtigt i, hvad de skal gøre. Ellers så fungerer det jo ikke, og så er det hele ligegyldigt, fortsætter han.

Virksomhed 1 erkender fejl

Virksomhed 1 forklarer, at det slet ikke er meningen, at driftspersonalet skal kunne svare chaufførerne tilbage igennem alarmsystemet. Når de skal svare dem, skal de ringe op til dem via deres mobiltelefoner.

- Det er uacceptabelt og ultimativt ledelsens ansvar, at de omtalte medarbejdere tilsyneladende ikke kendte procedurerne for vores systemer, skriver G.

- Situationerne beskrevet her har givet anledning til en grundig gennemgang af vores processer, og vi har efterfølgende haft dialog med samtlige medarbejdere i driften. Vi har udbedret proceduremæssige fejl ved vores systemer, undervist medarbejdere i driften og givet klare instrukser i håndteringen af fremtidige indgående opkald, og helt generelt styrket vores egenkontrol af alarmerne, skriver virksomhed 1-direktøren videre.

A er på samme måde frustreret over hele forløbet. Både over at alarmerne ikke har virket, men også over, at det er sket til trods for løfter fra ledelsen om det modsatte. - Det er jo en falsk tryghed. Jeg kan ikke regne med den. For jeg ved ikke, hvornår alarmerne virker. Og jeg ved heller ikke, hvis den nu skulle virke, om jeg så kan regne med, at dem, der sidder på kontoret, reagerer, som de skal, siger A.

Chauffører skal ikke teste alarmerne

Når nye chauffører starter ved et busselskab, så får de ofte en dag med en erfaren chauffør, som oplærer dem i virksomhedens praksis, og i hvordan de konkrete busser fungerer.

H har igennem årene stået for denne oplæring for utallige chauffører hos fire forskellige busselskaber. Han er i øjeblikket sygemeldt fra arbejdet hos virksomhed 1, men forklarer, at netop i dette busselskab har han fået besked på, at oplæringen omkring overfaldsalarmer skulle være anderledes, end hos de andre busselskaber han tidligere har arbejdet for.

-Jeg behøvede ikke, det var deres egne ord, du behøver ikke at vise dem, hvordan overfaldsalarmerne virker, det er ikke nødvendigt, siger H, at han har fået instrukser om, hvordan han skulle oplære nyansatte chauffører.

-Det er faktisk det eneste sted, og forhåbentlig også det sidste sted, at jeg har fået at vide, at jeg ikke skulle undervise dem i noget, der er så nødvendigt for en chauffør og for passagerernes sikkerhed, siger H

Da han hører om A's oplevelser, så giver hans oplærings-instrukser pludselig mening.

- Set i bakspejlet så kan jeg jo se, hvorfor jeg ikke skulle teste alarmerne med de nyansatte. Altså det er jo, fordi alarmerne ikke har virket, lyder det fra H.

A fyret for at råbe op om problemer

A forstår ikke, at virksomhed 1 ikke for længst har fået styr på overfaldsalarmerne.

- Vores direktør har jo været i fjernsynet og sige, at virksomhed 1 tager sikkerheden meget alvorligt. Men jeg ved ikke, hvis sikkerhed det er. For det er i hvert fald ikke min sikkerhed, for så havde man fået styr på de overfaldsalarmer noget før. Det er heller ikke mine passagerers sikkerhed, for jeg har jo netop en passager, der er blevet stukket ned på grund af, at alarmerne ikke virkede. Så jeg stiller et stort spørgsmålstegn ved, hvis sikkerhed det er, de prioriterer, siger A.

Virksomhed 1 vil ikke have de kritisable sikkerhedsbrister ud i offentligheden.

Så selvom A gentagne gange har råbt op om problemerne internt i virksomhed 1 uden at se resultater, og først derefter er gået til TV 2 Kosmopol, så blev han mandag fyret fra virksomhed 1, med netop den begrundelse, at han havde talt med TV 2 Kosmopol om sagen".

5. Lov om beskyttelse af whistleblowere

Lov om beskyttelse af whistleblowere (lov nr. 1436 af 29. juni 2021 med senere ændring) indeholder bl.a. disse bestemmelser:

”§ 1. Loven finder anvendelse på følgende:

...

2) Indberetninger, som i øvrigt vedrører alvorlige lovovertrædelser eller øvrige alvorlige forhold.

...

§ 3. I denne lov forstås ved:

1) Overtrædelser: Handlinger eller undladelser, der

a) er ulovlige, jf. § 1, stk. 1, nr. 1, eller udgør en alvorlig lovovertrædelse eller et i øvrigt alvorligt forhold, jf. § 1, stk. 1, nr. 2, eller

...

2) Oplysninger om overtrædelser: Enhver oplysning, herunder rimelig mistanke, om faktiske eller potentielle overtrædelser, som har fundet sted eller med stor sandsynlighed vil finde sted i den organisation, hvor whistlebloweren arbejder eller har arbejdet, eller i en anden organisation, som whistlebloweren er eller var i kontakt med via sit arbejde, og om forsøg på at skjule sådanne overtrædelser.

3) Indberetning: Mundtlig eller skriftlig meddelelse af oplysninger om overtrædelser.

4) Intern indberetning: Mundtlig eller skriftlig meddelelse af oplysninger om overtrædelser til en intern whistleblowerordning i den private eller offentlige sektor.

5) Ekstern indberetning: Mundtlig eller skriftlig meddelelse af oplysninger om overtrædelser til en ekstern whistleblowerordning omfattet af denne lov.

6) Offentliggørelse: Det forhold, at oplysninger om overtrædelser gøres offentligt tilgængelige.

...

§ 5. Loven finder anvendelse for en whistleblower, der foretager følgende:

1) Indberetning til en intern whistleblowerordning i overensstemmelse med kapitel 3.

2) Indberetning til en ekstern whistleblowerordning i overensstemmelse med kapitel 4.

...

Stk. 2. Loven finder anvendelse ved offentliggørelse foretaget af en whistleblower i følgende tilfælde:

1) Når den whistleblower, der foretager offentliggørelsen, først har foretaget intern og ekstern indberetning eller direkte ekstern indberetning i overensstemmelse med kapitel 3 og 4, uden at den relevante whistleblowerenhed har truffet passende tiltag som reaktion på indberetningen inden for den frist, der er fastsat i § 12, stk. 2, nr. 3, og § 20, stk. 2, nr. 3.

2) Når den whistleblower, der foretager offentliggørelsen, har rimelig grund til at antage, at overtrædelsen kan udgøre en overhængende eller åbenbar fare for offentlighedens interesser.

3) Når den whistleblower, der foretager offentliggørelsen, har rimelig grund til at antage, at der i tilfælde af indberetning til en ekstern whistleblowerordning er risiko for repressalier eller der på grund af sagens konkrete omstændigheder er ringe udsigt til, at overtrædelsen vil blive imødegået effektivt.

§ 6. Lovens beskyttelse gælder kun, hvis whistlebloweren havde rimelig grund til at antage, at de indberettede eller offentliggjorte oplysninger var korrekte på tidspunktet for indberetningen eller offentliggørelsen, og at oplysningerne henhørte under lovens anvendelsesområde, jf. § 1, stk. 1.

...

§ 8. En whistleblower må ikke udsættes for repressalier, herunder trussel om eller forsøg på repressalier, som følge af at vedkommende har foretaget en intern eller ekstern indberetning eller foretaget en offentliggørelse i overensstemmelse med lovens regler herom. Whistlebloweren må endvidere ikke hindres eller forsøges hindret i at foretage indberetninger.

...

§ 28. Whistleblowere eller fysiske og juridiske personer omfattet af § 8, stk. 2, der er blevet udsat for repressalier som følge af en indberetning eller hindret eller forsøgt hindret i at foretage indberetning, jf. § 8, stk. 1, har krav på godtgørelse.”

6. Forklaringer

A har forklaret bl.a., at han er 25 år og blev færdiguddannet som buschauffør i marts 2022. Han blev ansat i virksomhed 1 i januar 2024. Han kørte under sin ansættelse de samme faste ruter i Glostrup, og han checkede altid busserne for fejl og mangler, inden han begyndte på sin vagt. Det havde han under uddannelsen lært, at han skulle. Busserne var generelt dårligt vedligeholdt, og der var ofte fejl med f.eks. kommunikationssystem og bremses. Han vidste, at busserne snart skulle udskiftes, og han regnede med, at det var derfor, de ikke blev vedligeholdt.

Omkring årsskiftet 2024-25 testede han overfaldsalarmerne, og de fungerede ikke ordentligt. Han fik at vide, at der ville komme styr på det, men det gjorde der ikke. Hans kolleger oplevede også problemer med busserne. Han henvendte sig til både tillidsmanden og arbejdsmiljørepræsentanten, men der skete stadig ikke noget. I foråret 2025 medvirkede han derfor anonymt i nogle artikler om manglende sikkerhed i busserne, som blev bragt i TV2 Kosmopol. Han ville ikke have gjort det, hvis ledelsen havde taget problemerne alvorligt. Han fortalte bl.a. B, at han havde talt med TV2, og B svarede bare, at det vidste han godt. Det var også omkring dette tidspunkt, at han blev bekendt med sin kollegas mail af 4. januar 2025 til virksomhed 1's direktør. Han ved, at der gik 6 måneder, før mailen blev besvaret.

Artiklen i TV 2 Kosmopol den 19. august 2025 drejer sig om en episode den 13. juni 2025. Han havde vagt, og på et tidspunkt opstod der tumult mellem to grupperinger i bussen. Han aktiverede bussens overfaldsalarm, således som han havde lært under uddannelsen, og gik herefter ned for at standse

slåskampen. Han var sikker på, at kørselskontoret kunne se slåskampen via bussens overvågningskamera og ville tilkalde politiet. Da han ca. 30 minutter senere kontaktede kontoret, fik han at vide, at de ikke havde modtaget hans alarm. Kontoret sagde til ham, at han kunne trykke fra nu af til juleaften, uden at der ville ske noget. Han optog samtalen med kontoret. Det gjorde han ofte, og han har nok i alt optaget 80-100 samtaler med kolleger uden at gøre dem bekendt med det. Han har ikke fået at vide, at overfaldsalarmen kun skulle benyttes hvis han selv var i fare, og han har heller ikke fået at vide, at han skulle ringe 112, hvis der opstod tumult i bussen. Han har ikke læst virksomhedens personalehåndbøger.

Det er rigtigt, at han efterfølgende over nogle dage foretog mange prøveopkald for at teste alarmsystemet i forskellige busser. Det skete efter aftale med arbejdsmiljørepræsentant D, og det viste sig, at alarmerne forsat ikke virkede. Han gjorde det ikke for at miskreditere virksomhed 1. Han overvejede ikke at bruge virksomhed 1's interne whistleblowerordning.

Ca. 2-3 uger efter episoden den 13. juni 2025 blev han kontaktet af politiet. Han forstod nu, at der kort tid efter, at grupperingerne var stået af bussen, havde været endnu et sammenstød mellem dem, som havde ført til, at en person var blevet stukket med en kniv. Han blev rystet og mente, at episoden kunne være undgået, hvis virksomhed 1 havde besvaret hans alarmopkald. Han blev sygemeldt den 8. juli 2025 og meldte sig først rask den 11. august 2025. Kort før sygemeldingen gik han til TV 2 Kosmopol med bl.a. episoden i bussen. Han gjorde det, fordi han var meget bekymret for både sin egen og passagerernes sikkerhed. Han havde aftalt med TV2 Kosmopol, at hans udtalelser ikke måtte offentliggøres uden hans samtykke. Han er efter opsigelsen i virksomhed 1 ikke kommet i arbejde.

B har forklaret bl.a., at han har været ansat i virksomhed 1 i 16 år. Han er i dag driftschef. Virksomhed 1 er underleverandør til virksomhed 2 og har i Glostrup 55 busser om dagen og 73 busser om aftenen, som skal overvåges. Hvis virksomhed 1 ikke overholder sine forpligtelser over for virksomhed 2, ifalder selskabet bodsansvar. Det kan f.eks. være ved for tidlig kørsel eller ved udgåede ture som følge af chaufførens arbejdsvægring. Udover bodsansvaret medfører udgåede busture også manglende betaling fra passagerer og almindelig utilfredshed.

Overfaldsalarmen skal kun bruges, hvis chaufføren udsættes for overfald. I alle andre situationer skal chaufføren ringe 112. Det bliver chaufførerne instrueret i under deres oplæring. Efter den kritiske omtale i TV 2 Kosmopol i april-maj 2025 skærpede virksomhed 1 sin opmærksomhed på sikkerheden i busserne og begyndte bl.a. som fast rutine at checke alarmsystemerne hver 14. dag. De gjorde det sammen med arbejdsmiljørepræsentanten og kunne konstatere, at alarmerne fungerede, som de skulle. Han var ikke overrasket over, at A gik til medierne, da han allerede havde hørt om det fra en anden operatør. Han har sagt til A, at han skulle stoppe med optage samtaler med kollegerne og med konstant at teste overfaldsalarmerne.

C har forklaret bl.a., at han har været ansat i virksomhed 1 siden 2013, som driftsleder siden 2018. Han kom til Glostrup i august 2024.

Efter episoden med A i juni 2025 skærpede de kontrollen af bussernes overfaldsalarmer. De tester løbende alarmerne, og busserne bliver taget ud af drift, hvis der konstateres fejl.

D har forklaret bl.a., at han har været chauffør i virksomhed 1 siden 2015 og arbejdsmiljørepræsentant siden 2018.

Det er ikke lovpligtigt at have overfaldsalarmer i busserne, men det er godt at have dem. De skal imidlertid kun bruges ved overfald på chaufføren. Ellers skal chaufføren i nødstilfælde ringe 112. Hvis der er tumult i bussen, er det en individuel vurdering, om chaufføren skal bruge alarmerne eller ringe 112. Han blev kontaktet af A efter episoden den 13. juni 2025. A sagde, at det knivstikkeri, der skete umiddelbart efter episoden, kunne være undgået, hvis driftsovervågningen havde reageret på hans alarmopkald. Han mener ikke, at driftsovervågningen i den konkrete situation, hvor grupperingerne havde forladt bussen, ville have valgt at kontakte politiet.

Han har efter episoden testet bussens overfaldsalarmer sammen med B og C og ikke fundet fejl på anlægget, og han har været med til at beslutte en generel skærkelse af kontrollen med alarmerne. Det skete allerede i forlængelse af medieomtalen i april-maj 2025. Han har ikke aftalt med A, at han skulle foretage så mange kontrolopkald, som han gjorde, og det var A selv, der foretog opkaldene. Kollegerne var generelt meget stressede over A, og de var utrygge ved, at A så ofte optog sine samtaler med dem. Han sagde til A, at det var en dårlig ide at optage samtaler, men det reagerede han ikke på.

E har forklaret bl.a., at han har været ansat i virksomhed 1 siden september 2024. Han er både garagemedarbejder og i driftsovervågningen, hvor han holder øje med overfaldsalarmerne. Alarmerne skal kun bruges, hvis chaufføren er i fare, og det er alle chauffører klar over. Ellers skal de om nødvendigt ringe 112.

Der skal overvåges omkring 70 busser om aftenen, og han har i sin tid kun oplevet en enkelt reel alarm. Alt i busserne kontrolleres løbende, herunder også dæk og overfaldsalarmer. Han har mange gange oplevet, at A har aktiveret overfaldsalarmer i situationer, hvor der ikke har været en nødsituation. Han var dybt stresset efter A's test af overfaldsalarmer den 2. juli 2025 og valgte dagen efter at skrive til driftsledelsen. Han var generelt stresset, når A var på arbejde, fordi det betød, at han skulle håndtere henvendelser, der stort set altid var grundløse. Han og kollegerne advarede hinanden, når A var på arbejde, fordi de vidste, at der ville blive ekstra pres på. Han fandt det meget ubehageligt, at A optog samtaler uden at orientere om det.

7. Parternes hovedsynspunkter

3F Transportgruppen har overordnet anført navnlig, at A er opsagt som direkte konsekvens af, at han er stået frem i TV 2 Kosmopol. Dette er i strid med § 8, stk. 1, i lov om beskyttelse af whistleblowere, idet hans offentliggørelse er omfattet af lovens § 5, stk. 2, nr. 2 eller 3. Han er derfor efter lovens § 28, stk. 1, berettiget til godtgørelse svarende til 12 måneders løn.

Hvis A ikke kan støtte ret på whistleblowerloven, er opsigelsen under alle omstændigheder usaglig og uproportional og derfor i strid med Hovedaftalens § 4, stk. 3. Der kan ikke lægges vægt på andet end det, der er anført som begrundelse i opsigelsen af 18. august 2025, og det, der her fremgår, kan ikke begrunde opsigelse. Der er med advarslen af 8. juli 2025 gjort op med det forhold, som

advarslen omfatter, og henvendelsen til TV 2 Kosmopol er beskyttet af A's ytringsfrihed, da der var tale om forhold af væsentlig interesse for den offentlige debat.

Virksomhed 1 burde i alle tilfælde først have givet ham en advarsel, og der er herudover udvist passivitet.

DIO I (AKT) har overordnet anført navnlig, at A ikke er beskyttet af lov om whistleblowere. Der foreligger i forbindelse med henvendelsen til TV 2 Kosmopol i juli 2025 ikke en lovligt beskyttet offentliggørelse, bl.a. fordi der ikke har været tale om risiko for væsentlig skade på personers liv og helbred, jf. lovens § 5, stk. 2, nr. 2. De øvrige betingelser efter loven er heller ikke opfyldt, og ved episoden den 13. juni 2025 burde A slet ikke have aktiveret overfaldsalarmen, da han ikke blev overfaldet. Han burde i stedet om nødvendigt have ringet 112.

Opsigelsen er heller ikke i strid med Hovedaftalens § 4, stk. 3. A havde kun været ansat siden januar 2024, men havde allerede fået advarsler i både februar og juli 2025. Disse advarsler, sammenholdt med hans illoyale henvendelser til medierne, optagelser af samtaler med kolleger og gentagne og uberettigede aktiveringer af overfaldsalarm i perioden 2.-4. juli 2025, kunne begrunde opsigelse. Det kan ikke tillægges betydning, at kun nogle af disse forhold er anført i opsigelsen af 18. august 2025.

A havde ikke krav på endnu en advarsel, før virksomhed 1 skred til opsigelse. Virksomhed 1 har heller ikke udvist passivitet.

8. Opmandens begrundelse og resultat

8.1. Sagens baggrund og problemstilling

A blev den 1. januar 2024 ansat som buschauffør i virksomhed 1. Den 18. august 2025 opsigte virksomhed 1 ham. Virksomhed 1 henviste til gentagne overskridelser af interne retningslinjer, til advarslen af 8. juli 2025, til hans korte anciennitet i stillingen og til, at der var tale om et gentaget mønster, der medførte, at virksomhed 1 ikke længere havde tillid til ham.

Sagen angår, om opsigelsen var berettiget.

3F Transportgruppen har i første række gjort gældende, at opsigelsen er i strid med lov om beskyttelse af whistleblowere. I anden række er det anført, at opsigelsen er i strid med Hovedaftalens § 4, stk. 3.

8.2. Forholdet til lov om beskyttelse af whistleblowere

Efter § 1, stk. 1, nr. 2, i lov om beskyttelse af whistleblowere finder loven bl.a. anvendelse på indberetninger, som vedrører alvorlige lovovertrædelser eller øvrige alvorlige forhold.

Efter lovens § 5, stk. 1, finder loven anvendelse på indberetning til visse nærmere angivne interne og eksterne whistleblowerordninger. Det er ubestridt, at A ikke har gjort brug af disse ordninger.

Efter § 5, stk. 2, finder loven endvidere anvendelse ved offentliggørelse foretaget af en whistleblower i visse nærmere opregnede tilfælde (nr. 1-3). 3F Transportgruppen har i den forbindelse gjort

gældende, at A havde rimelig grund til at antage, at virksomhed 1's overtrædelser kunne udgøre en overhængende eller åbenbar fare for offentlighedens interesser (nr. 2), og at der i tilfælde af indberetning til en ekstern whistleblowerordning på grund af sagens konkrete omstændigheder var ringe udsigt til, at overtrædelserne ville blive imødegået effektivt (nr. 3). A var derfor efter 3F Transportgruppens opfattelse berettiget til i juli 2025 at gå til TV 2 Kosmopol i anledning af episoden i bussen den 13. juni 2025.

Efter bevisførelsen vedrørende episoden den 13. juni 2025 – herunder den video, der er afspillet – må det lægges til grund, at A ikke burde have anvendt bussens overfaldsalarm, idet han ikke kan antages at have været i fare. Der er endvidere ikke holdepunkter for, at det efterfølgende knivstikkeri var blevet forhindret, hvis hans alarmopkald var blevet besvaret.

Tilbage står herefter, at A ved den nævnte episode var ude for, at hans alarmopkald ikke blev besvaret. Jeg tillægger ikke hans gentagne alarmopkald i perioden 2.-4. juli 2025 – hvor han ubestridt ikke var i fare – betydning, idet de efter deres omfang ikke kan anses for egnede til reel afprøvning af alarmsystemet.

Under disse omstændigheder finder jeg, at A ikke havde rimelig grund til at antage, at virksomhed 1's mulige overtrædelser kunne udgøre en overhængende eller åbenbar fare for offentlighedens interesser.

Jeg finder heller ikke, at der i tilfælde af indberetning til en ekstern whistleblowerordning på grund af sagens konkrete omstændigheder var ringe udsigt til, at en mulig overtrædelse ville blive imødegået effektivt. Jeg lægger i den forbindelse bl.a. vægt på, at virksomhed 1 i forlængelse af episoden den 13. juni 2025 iværksatte nye rutiner med bl.a. løbende kontrol af overfaldsalarmerne, og at A var eller burde have været bekendt med disse rutiner.

På den baggrund finder jeg, at A's offentliggørelse af oplysninger til TV 2 Kosmopol ikke er omfattet af whistleblowerlovens § 5, stk. 2, nr. 2 eller 3.

Det er herefter ikke nødvendigt at tage stilling til, om hans offentliggørelse angik lovertrædelser eller øvrige alvorlige forhold som nævnt i lovens § 1, stk. 1, nr. 2.

Som følge af det anførte er A ikke berettiget til godtgørelse efter whistleblowerlovens § 28, stk. 1.

8.3. Forholdet til Hovedaftalens § 4, stk. 3

Spørgsmålet er herefter, om virksomhed 1's opsigelse af A måtte anses for urimelig, således at han er berettiget til godtgørelse efter Hovedaftalens § 4, stk. 3.

I brevet af 18. august 2025 til A anfører virksomhed 1, at opsigelsen af ham "er begrundet i gentagne overskridelser af interne retningslinjer i vores chaufførhåndbog på side 13 punkt 'FREMTRÆDEN, UNIFORMERING OG KOMMUNIKATION' blandt andet omhandlende kontakt med offentlige medier." Virksomhed 1 henviser endvidere til "skriftlig advarsel af 8. juli 2025, omhandlende arbejdsvægring" og anfører herefter, at "[d]ette sammenholdt med din korte anciennitet i virksomhed 1 dokumenterer et gentagen mønster, der medfører, at arbejdsgiver ikke længere har tillid til dig."

Brevets formulering kan efterlade tvivl om, hvilke nærmere forhold opsigelsen støttes på. Under de foreliggende omstændigheder finder jeg imidlertid, at virksomhed 1 ikke har givet A en berettiget forventning om, at man har set bort fra de forhold, der har været fremme under sagen, herunder advarslen af 13. februar 2025, hans omfattende hemmelige optagelser af samtaler med bl.a. kolleger og hans aktivering af overfaldsalarmer i perioden 2.-4. juli 2025, der må anses for en væsentlig og urimelig belastning af virksomhed 1 og de pågældende medarbejdere.

Efter en samlet vurdering af de anførte forhold finder jeg, at virksomhed 1's opsigelse af A ikke kan anses for urimelig. Jeg finder endvidere, at virksomhed 1 ikke har udvist retsfortabende passivitet.

A er derfor heller ikke efter Hovedaftalens § 4, stk. 3, berettiget til godtgørelse.

8.4. Konklusion

Efter det anførte finder jeg, at virksomhed 1 var berettiget til den 18. august 2025 at opsiges A.

Som følge heraf frifinder jeg DIO I (AKT) for virksomhed 1.

Thi bestemmes:

DIO I (AKT) for virksomhed 1 frifindes.

3F Transportgruppen skal betale opmandens honorar.

København, dato den 7. maj 2026

Jørgen Steen Sørensen