

KENDELSE

afsagt den 24. september 2025

i

faglig voldgift FV2024-436

Brancheorganisationen Luftfart og Jernbane

for

A

(advokat Anne Gausland)

mod

Dansk Industri

for

DSB

(advokat Marta Valgreen Knudsen)

Uoverensstemmelsen

Sagen angår, om det var berettiget, at DSB den 15. september 2023 bortviste lokomotivfører A med den begrundelse, at han groft havde misligholdt ansættelsesforholdet ved at begå hærværk på DSB-materiel. Det er i den forbindelse et spørgsmål, hvornår DSB kan anses for at være blevet bekendt med As handlinger, og om DSB har påberåbt sig misligholdelsen uden ugrundet ophold.

Sagens behandling ved faglig voldgift

Sagen er den 27. august 2025 forhandlet for en faglig voldgift med højesteretsdommer Rikke Foersom som opmand med følgende partsudpegede medlemmer:

For klager, Brancheorganisationen Luftfart og Jernbane for A: forbundshovedkasserer Kirsten Andersen og jurist Bente Møllmann, begge Dansk Jernbaneforbund.

For indklagede, Dansk Industri for DSB: advokat Lisbeth Walthersdorf Katafai og underdirektør Sussi Lillia Skovgaard-Holm, begge Dansk Industri.

Der er under den mundtlige forhandling afgivet forklaring af A, B, C, D, E, F og G.

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.

Parternes påstande

Brancheorganisationen Luftfart og Jernbane for A har endeligt nedlagt påstand om, at DSB skal betale erstatning til A med i alt 115.551,24 kr. med procesrenter fra den 20. marts 2024 til den 10. oktober 2024.

Dansk Industri for DSB har nedlagt påstand om frifindelse, subsidiært betaling af et mindre beløb end påstået af A.

Sagsfremstilling mv.

A blev ansat som lokomotivfører hos DSB i 2013 med ansættelsesanciennitet regnet fra den 1. oktober 2002.

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed, som er ejet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. DSB driver virksomhed med passagertrafik i form af fjerntrafik mellem landsdelene og regionaltrafik i Jylland og på Fyn, Sjælland og Falster. Derudover kører DSB S-tog i hovedstadsområdet. DSB beskæftiger efter det oplyste ca. 6.500 medarbejdere, herunder ca. 1.300 lokomotivførere.

I 2019 blev det i DSB besluttet, at der skulle indsættes nye førerstole i flere af DSB's togtyper, herunder i S-togene. I forbindelse med indkøbet af de nye førerstole oprettede DSB en arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter fra ledelsen samt tillidsrepræsentanter og medarbejderrepræsentanter fra blandt andet de faste arbejdsmiljøgrupper 3.2F (arbejdsmiljø i eksisterende materiel – fjern- og regionaltog), 3.2S (arbejdsmiljø i eksisterende materiel – S-tog) og DSB Arbejdsmiljø. E, der er Stilling 1 i DSB, var leder af projektet med indkøb og indsættelse af nye førerstole. En leverandør i Sverige vandt udbuddet om levering af 700 nye førerstole, der skulle opfylde de kravsspecifikationer, som arbejdsgruppen havde udarbejdet. Indførelsen af de nye førerstole blev påbegyndt i 2023.

Efter en jernbanekonference afholdt den 1. marts 2023 sendte H, der er Stilling 2 i Dansk Jernbaneforbund, følgende update af 4. april 2023 fra HAMU (HovedArbejdsMiljøUdvalg):

"Nye førerstole i førerrum minus Litra EB

Det er aftalt med DSB, at samtlige førerstole udskiftes på litra Abs, MF, ER, MG og alle S-togene. Det bliver i udgangspunktet den samme stol fra Svenske Be-Ge med luftstyring og "slinger dæmper". Desuden bliver der lavet periodisk eftersyn på stolen i samarbejde mellem DSB og Be-Ge. Det er måske den største arbejdsmiljømæssige forbedring gennem mange år for lokomotivpersonalet. At målet blev nået med denne store forbedring skyldes i høj grad et godt samarbejde med "gode mennesker" forskellige steder i DSB-organisationen."

Det fremgår af en medlemsinformation af 12. maj 2023 fra LPO-DSB Lokomotivpersonalets områdeggruppe bl.a.:

”Medlemsinformation nr. 14-2023 Nye førerstole i litra ER, MF, MG og Abs

Den 3. januar 2023 kunne man læse på abc.dsb, at DSB havde indkøbt nye førerstole til lokomotivpersonalet til en række Litra. Hele 700 nye førerstole til erstatning for 700 gamle (altså en længe tiltrængt udskiftning af de mange og meget nedslidte førerstole som lokomotivpersonalet sidder i 24/7/365).

LPO DSB har i mange år ønsket nye førerstole og har arbejdet på dette de senere år via Førerrumsgruppe 3.2 arbejdet (gruppen for allerede implementeret togmateriel). Men det, der i sidste ende har sikret, at DSB har taget førerstolenes tilstand alvorligt, er alle de mange fejlindmeldinger på førerstolene, som lokomotivførerne konstant har meldt ind - og som har underbygget vores "påstande" om slidte førerstole (så tusinde tak for jeres vedholdenhed og mange indmeldinger).

LPO DSB vil også godt takke DSB-repræsentanter fra forskellige afdelinger/funktioner, DSB-togteknik og øvrige medarbejderrepræsentanter i projektet for det gode samarbejde i hele processen med at finde frem til de nye førerstole, som nu er under implementering. En særlig tak til E (Stilling 6) og I (Stilling 7) for det konstante og gode samarbejde både i dette projekt og andre løbende projekter.

Her i starten af implementeringen af de nye førerstole vil der være nogle udfordringer og problemer, som helt naturligt opstår, men som Førerrumsgruppe 3.2 m.fl. vil søge løst hurtigst muligt. P.t. er der bl.a. lidt udfordringer [med] hældningen af sædet, som måske skyldes en støbning / fejlstøbning i sædehynden.

Men det er supergodt, at lokomotivførerne endeligt får en ny og ens førerstol på eksisterende litra med bl.a. ”slinger-dæmper”, trinløs stolelås (sidevers), slidstærkt stof, som er meget smudsafvisende, osv. osv. Og ikke mindst endelig en førerstol, som der er aftalt serviceinterval på, så den løbende bliver serviceret og vedligeholdt i et samarbejde mellem DSB Vedligehold og førerstoleleverandøren BE-GE.”

Projektleder E sendte den 27. juni 2023 følgende meddelelse:

”Hej alle

Ang: Nye førerstole

Der har været lidt kommentarer fra enkelte brugere af førerstolene, hvilket jeg finder helt naturligt. Vi er jo alle lidt forskellig bygget og har ligeledes forskellige vaner med, hvordan vi sidder i stolene.

Vi har i en meget bred projektgruppe været med til at vælge den stol, vi gerne ville have. Udbuddet blev heldigvis også vundet af den leverandør/stoleproducent, vi helst så vandt opgaven, med at leverere 700 nye førerstole. Projektgruppen har haft et super godt samarbejde undervejs i projektet med BE-GE (stoleleverandøren).

Der er i projektet blevet arbejdet seriøst af alle involverede parter, og resultatet viser, at vi er gode til at arbejde sammen på tværs af DSB.

Deltagerne i projektgruppen har ligeledes afspejlet en bred vifte af forskellig kropsbygning, lav til høj – slank til ”velbygget” – korte og lange arme og ben.

Da de første førerstole ankom, var det dog straks klart, at den valgte siddepude ikke opfyldte alles krav om tiltning på 50. Dette til trods for, at en prøvemontage i hvert enkelt Litra var blevet godkendt af projektgruppen.

- Projektgruppen traf en velovervejet beslutning baseret på brugertilbagemeldinger, og en ny/anden siddepude uden forhøjet lårstøtte blev valgt af projektgruppen.
- Ligeledes blev det af DSB Teknik observeret, at en plade, der sidder over glideskinnen, blev bøjet uheldigt, når stolen før montage lå på gulvet.

Disse 2 fejl er rettet af leverandøren, og [der] har ikke været en ændring i forhold til den kravspecifikation, der var udarbejdet i projektet, og som var grundlag for udbuddet.

Det er meget ærgerligt, at nogle LKF-er oplever, at stolen ikke lige passer til dem 100%. Jeg er dog overbevist om, at stolen er en klar forbedring for størstedelen af vores LKF-er.”

I en periode fra juni 2023 og frem til slutningen af august 2023 indgav A via DSB's fejlindmeldingssystem et stort antal indberetninger om de nye førerstole til DSB Vedligehold (vedligeholdelsesafdelingen), hvortil lokomotivførerne i henhold til DSB's retningslinjer kan indberette fejl og mangler på togenes materiel.

Vedligeholdelsesafdelingen udfører efter det oplyste vedligeholdelse af DSB's kørende materiel ved eftersyn, reparation og klargøring på en række værksteder fordelt over hele landet. På værkstederne er der efter det oplyste primært ansat håndværkere og værkstedschefer.

Den 6. juli 2023 kl. 20.07 gjorde A vedligeholdelsesafdelingen opmærksom på, at der efter hans oplevelse var problemer med ”metalørerne” (bælgholderne) under førerstolen:

”Den nye førerstol i SA 8114 kan ikke komme langt nok frem og kan ikke fjedre, da jeg er for let! Desuden slår man bagsiden af benene mod de to metalører, der stritter frem under stolen! (se foto). Forrige DDI fik jeg et svar i stil med ”sådan er det bare, stolen er sådan”, det kan vi, der bruger stolen ikke bruge til noget. Stolen er nødt til at kunne køres langt nok frem og tilbage til, at vi kan bruge den, det er jeres montage der ikke har taget højde for det, og selvfølgelig skal der ikke stritte metalkanter.”

En medarbejder fra vedligeholdelsesafdelingen svarede den 7. juli 2023 kl. 11.55, at ”Dette er den nye stol og ikke en fejl”.

Samme dag den 7. juli 2023 kl. 22.18 sendte A følgende indberetning:

”Den nye førerstol i SA 8114 kan stadig ikke komme langt nok frem, af-fjedring kan ikke indstilles til lette folk. Da de to metalstænger der stritter frem under stolen stadig ikke er fjernet, og I mener, at have gjort alt hvad I kan, så har jeg bukket dem op, så man ikke længere rammer dem (inden nogen brokker sig over at jeg har gjort det, så overvej at være samarbejdsvillige i stedet for bare at ignorere med svaret, ”sådan er den nye førerstol. Vi skal sidde mange timer på den, det er mange I generer”

Den 10. juli 2023 kl. 10.26 svarede en medarbejder fra vedligeholdelsesafdelingen, at ”ny førerstol er sådan”.

Herefter fulgte bl.a. følgende indberetninger fra A til vedligeholdelsesafdelingen:

- | | |
|----------------|---|
| 20. juli 2023 | ”Førerstolen i SA 8128 kan ikke køres langt nok frem og de to metalører foran under bælgen var ikke bukket op, det er de nu!” |
| 27. juli 2023 | ”Førerstolen er stadig monteret 5-10 cm for langt tilbage på foden i SA 8114 og 9114 og de to metalører der stritter ud foran under bælgen er stadig ikke bukket op på 9114 (kan I ikke godt selvbukke ørerne op før jeg gør det som på 8114?) ...” |
| 3. august 2023 | ”Den nye førerstol i SA 8165 og SA 9165 er monteret så langt tilbage, at den ikke kan komme langt nok frem! Når I |

- flytter den frem må I meget gerne bukke de to metalører der stritter ud foran op langs med gummibælgen (som jeg har gjort det på SA 8114), både så jeg slipper for at gøre det...”
4. august 2023 ”Den nye førerstol i SA 9138 er monteret for langt tilbage, og kan derfor ikke komme langt nok frem! Metalørerne er ny bukket op!”
8. august 2023 ”Den nye førerstol i SA 9121 er stadig monteret for langt tilbage og metalørerne under stolen er stadig ikke bukket op, men bliver det nok senere i dag, da jeg er træt af at få ødelagt mine ben”
- ”Den nye førerstol i SA 8121 mangler stadig et stykke for at kunne komme langt nok frem! Ørerne under stolen er endnu ikke bukket op, men bliver det nok en af de næste omgange!”
- ”... På SA 8138 er metalørerne der stritter ud foran foden endnu ikke blevet bukket op, så man slå benene på dem! (har gjort det på 9138)”
9. august 2023 ”... De to ører der stritter ud foran under stolen har jeg nu bukket op på 8117, men ikke endnu på 9117”
17. august 2023 ”Begge førerstole i SA 8142 og 8142 kan ikke komme langt nok frem. Metalørerne foran under bælge er stadig ikke bukket op! Vil vedkommende der er ansvarlig for stoleprojektet snart melde klart ud, hvorfor man stadig monterer stole i flere tog, når fejlene ikke bliver løst samtidig med montagen. Vi er efterhånden mange, der har lyst til at få togene afløst, da der set fra vores side intet seriøst sker, andet end at i hver dag yderligere forringer vores arbejdsvilkår med stor glæde!”
18. august 2023 ”Førerstolen i 8180 kan ikke komme langt nok frem og de to metalører under bælgen er ikke blevet bukket op, men bliver det snart!”
26. august 2023 ”... de to metalører er foran burde I også selv bukke op, så jeg ikke er nød til at gøre det! (De er nu bukket op på begge stole!)
- (Stole: SA 8115 og 9115)”
27. august 2023 ”Begge førerstole i SA 8119 og 9119 kan ikke komme langt nok frem og metalørerne foran under bælgen er endnu ikke bukket op, så man bliver ved med at slå benene på dem!”

”Førerstolen i SA 8174 kan ikke komme langt nok frem!”

Den 1. september 2023 blev A partshørt om bortvisning. Af brevet, der er sendt af F på vegne af DSB, fremgår bl.a.:

”Partshøring om bortvisning

Jeg skal hermed meddele dig, at jeg påtænker at bortvise dig, da det er min opfattelse, at du ved adfærd i forbindelse med at have ydet hærværk på DSB-materiel, har misligholdt dit ansættelsesforhold. Det vil i givet fald betyde, at du vil få løn til og med den endelige afgørelse om bortvisning.

Jeg har i går i forbindelse med en henvendelse fra vedligehold konstateret, at du har begået hærværk på DSB-materiel, idet du har indrapporteret, at du ved flere lejligheder har bøjet ”metalører” på førerstolen i flere af DSB’s førerrum.

Uanset at du samtidigt har påpeget, at du ikke finder placeringen af disse hensigtsmæssige, kan en ansat ikke lovligt udøve dens slags selvtægt på en arbejdsgivers ejendom, og du har også oplyst, at du agter at fortsætte din handling på yderligere lokomotiver.

Du nævnte bl.a., at du endnu ikke har ydet skade på 9117.

Dine handlinger har medført, at DSB i flere tilfælde har måttet udskifte stolene med store omkostninger til følge.

DSB forbeholder sig retten til at søge erstatning samt at foretage politianmeldelse for hærværk.”

Af en mail af 8. september 2023 fra C (fællestillidsrepræsentant i DSB) til J og K fremgår bl.a.:

”Emne: Nyhedsbrev fra Stilling 5 i S-tog
Kære Begge,
Nedenstående er just udsendt fra G

Nye førerrumsstole

I forhold til de nye førerrumsstole, som p.t. er under montering i vores S-tog, har desværre ikke alle i S-tog været lige tilfredse. Enkelte lokomotivførere har peget på uhensigtsmæssigheder i forhold til blandt andet afstanden fra stol til førerbord, samt at førerrumsstolen har tendens til at snurre rundt i forbindelse med afgangsproceduren.

De indmeldinger har både materielejer og værksted noteret sig, og de er efterfølgende gået i tænkeboks i forhold til mulighederne for at imødekomme disse indmeldinger. Sagen kompliceres dog af EU's udbudsregler, en række juridiske teknikaliteter samt det forhold, at de nye stole er indkøbt til også at dække behovet for nye førerrumsstole i F&R. Materielejer har indkaldt til endnu et møde mandag den 18. september 2023, hvor der stilles skarpt på de modtagne indmeldinger. I dette møde forventes også deltagelse af både arbejdsmiljø- og faglige repræsentanter fra såvel S-tog som F&R.

Imens vi venter på en afklaring hos materielejer/værkstedet har jeg besluttet, at såfremt du oplever problemer med at nå og betjene førerrumsbordet, så meld[...] dette direkte ind til din arbejdsmiljørepræsentant, B [på mail ... – og gerne inden mødet med materielejer mandag den 18. september 2023], der også er din repræsentant i Arbejdsgruppen for S-tog Materiel og Arbejdsmiljø, hvor førerrumsstolsprojektet er forankret på tværs af organisation og faggrænser. B vil så efterfølgende sørge for, at der – eventuelt bistået af faglige eksperter fra S-togs værkstedet eller af DSB's tilknyttede ergoterapeuter – bliver forsøgt taget hånd om dine individuelle behov.

Af en mail af 11. september 2023 fra L til B og C fremgår bl.a.:

”Hej B

Jeg vil også gerne give feedback på de nye Førerrumsstole.

Forbedringer:

Bedre indstillingsgreb til sædejustering - den lille metaldims under sædet (på de gamle stole) er væk. Nakkestøtten kan indstilles på flere måder og er rengøringsvenlig. ”Basen” under sædet er af metal og mere rengøringsvenlig, og der kommer ikke skarpe kanter efter plastikafskærmning, der er knækket eller knækket/faldet af. Flere (og bedre) indstillingsmuligheder for lændestøtte.

Forværringer:

Stolen kan ikke komme ret langt frem, så mange kan ikke nå bordet - måske bare monteret for lagt tilbage på gulvet. Stolen kan ikke komme langt nok ned. For mig betyder det, at jeg må have stolen tættest muligt gulvet, hvis jeg vil undgå, at benene begynder at ”summe”/sove. I denne position er der ikke mulighed for blød affjedring, men i stedet får man alle bump/ujævnheder fra skinnerne direkte op igennem ryggen. Hvis man hæver stolen, så man kan få affjedring ”på”, hæver stolen sig, når man rejser sig, og når man sætter sig igen, skal man vente på, at stolen sænker sig igen, før man kan dreje tilbage med fronten i køreretningen (dog også et problem som ca. 20-30% af de gamle stole har).

Der stikker 2 jernpladeender (føles som spidser, når de har ramt benene mere end en gang) ud nede under ”harmonikaen”, som jeg skraber lægge-

ne/bagbenene imod ofte. Kan disse fjernes, bukkes opad eller få monteret en større (afrundet) afskærmningsplade?

Stolen er MEGET livlig - drejer rundt! Stolen roterer ved afgang, så man ofte bliver mødt af ryggen på stolen, når man forsøger at komme tilbage "på plads", efter man har lavet afgangsprocedure ved vinduet. Dette er farligt og et stort problem, og man slår sig ofte på mødet med stolen - især når man kører i mørke. Håber meget, at dette kan dæmpes til noget, der minder om det, de gamle stole gør.

Livligheden i de roterende stole er også ved at ødelægge førerrumsbordet (og nok også stolene selv). Når stolen er sat langt tilbage, smadrer ryggen/armlånet hårdt ind i førerrumsbordet ved hver rotation. Jeg har set flere førerrum, hvor det blå lag på førerrumsbordet er slået af allerede."

C besvarede ved brev af 13. september 2023 partshøringen om bortvisning på vegne af A:

"Svar på parthøring om bortvisning af 1. september 2023

A har den 1. september 2023 modtaget en høringsskrivelse om bortvisning fra sin ansættelse som lokomotivfører i DSB.

Efter jeres afvisning af min anmodning om aktindsigt, som jeg straks anfægtede, modtog jeg den 12. september en kopi af sagens akter. Jeg fremsender nedenfor mit høringssvar på vegne af A, uanset forløbet har efterladt os meget kort tid til at gøre os bekendte med sagens akter.

Høringsskrivelsen indeholder flere overtrædelser af forvaltningsretlige grundsætninger, herunder:

- Manglende henvisning til de retsregler, som DSB måtte mene at støtte ret på i afgørelsen, jf. forvaltningslovens § 24, stk. 1,
- Manglende efterlevelse af officialmaksimen, da DSB ikke har forsøgt at belyse sagen yderligere eller indgå i dialog. Det er DSB's ansvar at indhente tilstrækkeligt med oplysninger til at belyse en sag bedst muligt, således at rette reaktion kan vælges, samt
- Uproportional valg af reaktion på As adfærd.

Høringsskrivelsen er derved ugyldig, hvorfor jeg som tillidsrepræsentant for A skal insistere på, at den straks trækkes tilbage.

Ud over overtrædelse af de helt grundlæggende forvaltningsretlige regler, som skal sikre den korrekte, saglige og lovmedholdelige sagsbehandling, vil jeg i øvrigt angive følgende:

Den valgte reaktion på As mange indberetninger gennem DSB's eget formelle indberetningssystem og hans adfærd udsprunget af manglende svar og ansvarstagen fra DSB er helt uproportional. Det er ledelsens ansvar at tage vare på indberetningerne, herunder at rette indberettede fejl og om nødvendigt korrigere medarbejderen i en eventuel vildfarelse omkring, hvordan noget, eksempelvis en stol, skal anven-

des. As leder har i flere måneder haft mulighed for at korrigere eller iredtesætte A eller indgå i dialog med ham om, hvordan han skal tilgå sin stol som arbejdsredskab.

Jeg noterer mig positivt, at DSB nu har valgt at gå aktivt og løsningsorienteret ind i problemstillingen. Her henvises blandt andet til, at DSB i mail af 11. september 2023 fra G skriver, at I nu er ”gået i tænkeboks” sammen med materielejer og værksted om en løsning, idet problemstillingen opleves af langt flere end A. A har blot været en af dem, som har indberettet fejlene, således som han er instrueret.

Jeg konstaterer yderligere positivt, at DSB nu inddrager AMR B i sagen, og at der fra nu tages hånd om de individuelle behov hos personalet med inddragelse både af faglige eksperter og ergoterapeuter, således at der i fællesskab kan findes gode og holdbare løsninger fremadrettet. Dette tiltag fra jeres side er med til at understrege, at også DSB finder stolene problematiske. Jeg imødeser output fra mødet med materielejer den 18. september 2023, og uanset alt ovenstående er det god forvaltningsskik at pause alle eventuelle sager relateret til problemstillingen indtil da.

Ovenstående understøttes i øvrigt også af, at Stilling 5 for S-tog G i mail af 6. september 2023 skriver til ”førerrumsgruppen”, hvor der både er tillidsrepræsentanter og Amir, at:

”Jeg vil derfor bede jer alle om at væbne jer med tålmodighed, indtil materielejer og værkstedet har haft mulighed for at undersøge sagen til bunds og haft tid til at vurdere de forskellige handlemuligheder og deres respektive konsekvenser.”

Jeg går derfor naturligvis ud fra, at DSB agter at gøre det samme i forhold til jeres stillingtagen i nærværende sag.

Stolens udformning udgør en sikkerhedsrisiko for personer under en vis højde, fordi de ikke kan indstilles tilstrækkeligt fleksibelt. Endvidere vil stolens spidser kunne rive hul på skinneben/beklædning. Jeg går ikke ud fra, at DSB vil anfægte, at det fulde ansvar for sikkerheden både ift. driften og arbejdsmiljøet tilfalder jer.

I forhold til As ansættelsesforhold kan i øvrigt tilføjes,

A har været i DSB i over 20 år og har været en yderst loyal og fleksibel medarbejder gennem årene. Han har bl.a. ud over sit normale arbejde som lokomotivfører deltaget i diverse prøvekørsler. Bl.a. Type-test af litra SE og bremsetest efter store eftersyn. Opgaver som i den grad har hjulpet DSB.

A har aldrig tidligere i sin ansættelse modtaget iredtesættelser eller lignende for sin adfærd.

At DSB vælger at skride til bortvisning uden at have ulejliget sig med at få en udtalelse fra medarbejderen og uden at have forsøgt at indgå i en dialog, uanset A har anvendt den korrekte procedure for indberetning af fejl, er mig og Dansk Jernbaneforbund bekendt helt uden fortilfælde.

Proceduren er, at man som lokomotivfører skal oprette en oplevet fejl i et fejlindmeldingssystem kaldet DDI. Dette har A gjort minimum 34 gange over to måneder. A har altså fulgt udmeldte retningslinjer korrekt og ansvarsbevidst – uden reaktion fra DSB.

Problemet er også løftet over for arbejdsmiljørepræsentanterne, hvor første henvendelse fra A kan dateres tilbage til den 20. juli 2023, uden at dette dog havde konsekvenser.

DSB lever ikke op til sit arbejdsgiveransvar, når der ikke har været henstillet til eller advaret om, at adfærden kan medføre den strengeste ansættelsesretlige konsekvens fra arbejdsgiver.

Hvis DSB havde taget fat i A og [...]bedt ham stoppe sine handlinger, så havde han gjort det med det samme, og sagen var aldrig eskaleret.

Det virker aparte, at DSB beder om, at fejl indberettes uden dog at svare eller respondere, trods et stort omfang af samme indberetninger. Hvad er så systemets berettigelse?

Jeg går ud fra, at det er en fejl fra DSB's side, at der ikke er responderet, men hvis det er almindelig procedure valgt af DSB, så kan det på ingen måde komme en medarbejder til ugunst. Som medarbejder skal man naturligvis modtage og følge retningslinjer for udførelsen af sit arbejde.

Ud over at fejlmelde i DSB's system DDI og til DSB arbejdsmiljø, så har A også haft kontaktet DSB's Drifts- og sikkerhedsvagt.

I forhold til sikkerheden skal anføres følgende:

Dårlig siddestilling er lig med, at fokus på fremførsel udfordres. Stolen kan ikke flyttes langt nok frem mod førerrumsbordet, hvis man er under 180 cm. Det betyder, at man sidder i en ukomfortabel stilling, når man skal fremføre toget. Stolen fjedrer ikke som den forrige model, hvis ikke man er tung nok.

Måske kunne udfordringen været imødekommet ved, at der kunne anvendes en pude eller ekstra ryglæn, men der har ingen dialog været herom.

Endeligt, så er stolen konstrueret, så der sidder to metalstykker foran på stolen, som gør, at hvis man ikke er høj nok, så vil læggene ramme disse stykker og skæres, hver gang man drejer stolen for at foretage afgangprocedure (ca. hvert 90. – 120. sekund på S-banen).

Konklusion:

Som det fremgår, er denne høring om bortvisning ugyldig, allerede fordi de forvaltningsretlige beskyttelsesregler er overtrådt.

Uanset der ses bort fra dette, er sagen så utilstrækkeligt oplyst af DSB og funderet på et alt for svagt grundlag, når man betænker, at det er den strengeste ansættelsesretlige tiltag, en arbejdsgiver har.

Det er arbejdsgivers ansvar qua officialmaksimen at sikre, at sagen er belyst og oplyst så grundigt som muligt. Dette har DSB ingenlunde levet op til ved at skride til en bortvisning uden nogen former for forsøg på dialog.

Det er DSB's arbejdsgiveransvar at vælge en proportional reaktion på en medarbejders adfærd. Når der hverken har været henstillet til eller endsige advaret medarbejderen om mulige konsekvenser af hans reaktion på stolens problematiske udformning, er der netop ikke valgt en proportional reaktion ved at skride direkte til bortvisning. En irettesættelse, en indskærpning eller som højest en advarsel til A er en reaktion, som vi vil imødesee i stedet.

Jeg går derfor ud fra, at høringen om bortvisning straks trækkes tilbage og imødeser et hurtigt skriftligt svar fra jer.

Og så ser jeg frem til, at vi i fællesskab kan finde en god løsning på problematikken til gavn for alle de medarbejdere, der oplever den.
..."

A blev bortvist ved brev af 15. september 2023:

"Bortvisning

I brev af 1. september 2023 er du blevet partshørt om, at jeg påtænker at bortvise dig fra din stilling. Sagen er beskrevet nærmere i partshøringsbrevet.

Jeg har modtaget din udtalelse af 13. september 2023.

Det fremgår blandt andet af din udtalelse;

- at der er manglende henvisning til de retsregler, som DSB måtte mene at støtte ret på i afgørelsen, jf. forvaltningslovens § 24, stk. 1,
- at der er manglende efterlevelse af officialmaksimen, da DSB ikke har forsøgt at belyse sagen yderligere eller indgå i dialog,
- at der ikke er proportionalitet i DSB's valg af reaktion på din adfærd,
- at du først modtog kopi af sagens akter den 12. september 2023 [...],
- at du har været i DSB i over 20 år og har været en yderst loyal og fleksibel medarbejder gennem årene, [og]
- at du aldrig tidligere i din ansættelse har modtaget irettesættelser eller lignende for din adfærd.

Sammenfattende fremgår det, at du vurderer, at en bortvisning vil være ugyldig og urimelig i forhold til din historie og adfærd.

Som følge af din udtalelse har jeg vurderet sagen igen.

Efter en samlet vurdering er det fortsat min og DSB's opfattelse, at du ved dine handlinger groft har misligholdt dit ansættelsesforhold.

I min vurdering har jeg lagt vægt på, at du modtog alle sagens relevante akter den 6. september 2023, og at du modtog fuld aktindsigt i din personalesag den 12. september 2023.

At dit begåede hærværk på DSB's materiel er særdeles veldokumenteret og ikke er bestridt af dig.

Skaderne, som du har påført materiellet, har medført tab og udgifter for DSB, hvorfor der, uanset din lange historie i DSB, er proportionalitet i DSB's reaktion i dette tilfælde, og at en arbejdsgiver kan bortvise en ansat, hvis den pågældende væsentligt har misligholdt sit ansættelsesforhold, hvilket udøvelse af hærværk på arbejdsgiverens ejendom findes at være.

På baggrund af ovenstående bortvises du fra din stilling. Sidste dag med løn vil derfor være den 15. september 2023.

Du skal straks aflevere alle effekter, som DSB har udleveret i kraft af ansættelsesforholdet. Effekterne skal afleveres til nærmeste leder senest den 18. september 2023.

Det udleverede DSB-togkort og evt. FIP kort skal afleveres senest den 18. september 2023. Du kan sende kortet til [...]

Du har pligt til, både under ansættelsen og efter fratrædelse, at iagttage ubetinget tavshed om DSB koncernens forhold, og hvad du i øvrigt måtte blive bekendt med som følge af din stilling, og som ifølge sagens natur ikke bør komme til tredjemandes kundskab. Der henvises endvidere til lov om forretningshemmeligheder.

Du gøres opmærksom på, at dette brev er sendt via digital post, hvorfor vi har dokumentation for, at brevet er kommet frem.

Med venlig hilsen
DSB, på vegne af
F
Stilling 4"

Den 5. oktober 2023 afholdt de involverede parter lokalforhandling med det formål at behandle sagen om bortvisning af A. Trods drøftelserne og forsøgene på at nå til en fælles forståelse var det ikke muligt for parterne at opnå enighed.

Sagen blev drøftet på mæglingsmøde den 24. oktober 2023, hvor D deltog fra arbejds-giverside, og M, J og C (TR) deltog fra arbejdstagerside. Det fremgår af mødereferatet, der er underskrevet af N fra DI Overenskomst I v/ DI og K fra Dansk Jernbaneforbund, at parterne ikke kunne nå til enighed, og at Dansk Jernbaneforbund tog forbehold for at videreføre sagen til faglig voldgift.

Klageskrift blev indgivet den 20. marts 2024.

Der er under sagen fremlagt en række oplysninger, herunder bl.a. et skærmpoint fra DSB's intranet om "Fejlklassificering og driftsmæssig håndtering af fejl". Af skærmpointet, der efter det oplyste er fra september 2023, fremgår bl.a., at fejl, der har indflydelse på togets sikkerhed og drift, opdeles i 5 fejlklasser. Det fremgår af retningslinjerne, at klasse A er fejl, der har betydning for togets sikkerhedsmæssige fremførsel, og at klasse B er fejl, der ikke har betydning for togets sikkerhedsmæssige fremførsel, men dog giver mindre sikkerhedsmæssige og større driftsmæssige ulemper. Alle klasse A- og B-fejl skal efter retningslinjerne straks meldes til Drifts- og Sikkerhedsvagten.

Der er også fremlagt en oversigt over indberettede arbejdsskader, hvor det vedrørende en hændelse den 13. oktober 2023 er indberettet:

"Rev mit ben på den nye førerstol.
Litra: 8114"

Der er desuden fremlagt et uddrag af LPO DSB medlemsbladet "Det Blå Blad" nr. 5 – 2023 (udgivet i slutningen af 2023), hvor det fremgår bl.a.:

"Nyt fra Arbejds miljø
...

Nye førerstole

De fleste har forhåbentlig opdaget, at vi er i gang med at få udskiftet vores førerstole. Det har været en rigtig god proces og for en gangs skyld en meget positiv oplevelse af involvering af både AMIR og TR, der ligger bag det resultat, vi nu står med. Der er ingen tvivl om, [at] Es, som sad for bordenden som leder, tilgang til at inddrage medarbejderne har haft stor indflydelse på, at det er blevet den gode oplevelse, det er endt med at bli-

ve. Så det er altså muligt, selv i vores virksomhed, at inddrage og ikke kun orientere [smiley].

Selve processen startede tilbage i 2021, da det blev klart, at de førerstole, vi havde i S-tog og ER-tog udgik af produktion. Det indebar, at DSB skulle finde en løsning, og det bredte sig til, at vi fik arbejdet os hen mod, at også alle førerstole i IC3 og DD skulle med i projektet. Samtidig blev det besluttet, at vi skulle have en serviceaftale på de nye stole, noget F&R aldrig har haft, men som S-tog allerede havde. Vi blev involveret i, hvilke krav der skulle være til de nye stole lige fra start, og det var rigtig gode møder, som gav indsigt i flere aspekter, som skal tænkes ind i en sådan beslutning, inden det blev sendt i udbud, som sådan en ordre jo skal i dagens Danmark.

Vi er endt med en stol, som minder meget om den, vi allerede har i IC3. Bare en nyere udgave. Det er, som så meget andet vi møder på vores arbejdsplads, et kompromis, der skal spænde over de forskelle, der er blandt os lokomotivførere. Vi, der har været involveret, synes, at det er et fornuftigt kompromis. Og igen skal det fremhæves, at tilgangen ledelsesmæssigt til at opnå det bedste har været særdeles positivt hele vejen igennem. Der er, siden de første stole kom, sket et par justeringer på både højde og position samt på selve siddefladen. Jeg håber, du vil bruge lidt tid på at finde den bedste indstilling, der passer lige for dig, da det er vigtigt at sidde rigtigt, når man skal sidde lang tid.”

Der er endvidere fremlagt en tegning af den omhandlede førerstol og diverse fotos af førerstolen, herunder med og uden bælgheoldere (”metalører”).

Forklaringer

A har forklaret bl.a., at han har været ansat hos DSB i mere end 20 år. Han har gennem alle år været lokomotivfører i S-tog. F var hans nærmeste leder på bortvisningstidspunktet. Han talte første gang med F i forbindelse med partshøringen om bortvisning, og han så første gang F, da han afleverede sine ting efter at være blevet bortvist. Han kan bekræfte, at han aldrig har fået en advarsel.

Afgangsproceduren i S-tog er sådan, at man som lokomotivfører skal dreje førerstolen for at gå hen til vinduet. Man kigger ud og venter, og når man er klar til at køre, trykker man på en grøn knap, hvorefter dørene lukker. Derefter går man tilbage til førerstolen, sætter sig og drejer førerstolen tilbage. Førerstolen skal drejes både, når man rejser sig,

og når man sætter sig ned. Afgangsproceduren foretages ca. hvert andet minut på S-banen.

De to ”metalører” stak ud, når han kørte førerstolen frem for at kunne nå pedalen, og de kørte ind i bagsiden af hans ben hver gang, han skulle dreje førstestolen i forbindelse med afgangsprocedure.

Han bukkede ”metalørerne”, fordi de ramte bagsiden af hans ben. Han gjorde det for at undgå at aflyse tog. Han bukkede ”metalørerne” af med bagsiden af sine sko.

Han skrev den første indberetning i fejlindmeldelsessystemet måske en måned før den indberetning af 6. juli 2023, der er fremlagt i sagen. Systemet kan imidlertid kun gemme indberetninger to måneder tilbage.

Han er ret sikker på, at han første gang bukkede ”metalørerne” op på en førerstol den 7. juli 2023, hvor han skrev det i sin indberetning. Som det fremgår af indberetningen, havde materielstyringen på værkstedet skrevet til ham, at ”ny førerstol er sådan”.

Som lokomotivfører har man en form for tablet med det regelsæt, der gælder. Det er en form for digital rygsæk. Af det skærmpoint, der er fremlagt i sagen, kan man se, at der var regler om bl.a. fejlklassificering og driftsmæssig håndtering af fejl. Alle A- og B-fejl skal straks meldes til Drifts- og Sikkerhedsvagten. Andre fejl indberettes til fejlindmeldingssystemet (DDI). Ved A-fejl må toget ikke køre videre. Han anmeldte ikke fejlen med ”metalørerne” som A- eller B- fejl, men han indberettede gentagne gange fejlen i DDI. Han indberettede fejlen, som han skulle efter DSB’s retningslinjer. Han talte ikke med arbejdsmiljørepræsentanten eller tillidsrepræsentanten.

Når han i sin indberetning af 27. juli 2023 spurgte til, om vedligeholdelsestemaet ikke godt selv kunne bukke ”metalørerne” op, skyldtes det, at han havde en forventning om, at det var det, der var løsningen på problemet.

Den nye førerstol kunne ikke komme langt nok frem. Som lokomotivfører har man en ”dødemandspedal”, som man skal træde på eller slippe med jævne mellemrum. ”Døde-

mandspedalen” skal sikre, at toget standser, hvis der sker noget med lokomotivføreren. Med den nye førerstol var man nødt til at sidde helt fremme på stolen for at nå ”dødemandspedalen”, dvs. uden støtte i ryggen.

Han ved ikke, hvor mange indberetninger han skrev til fejndmeldingssystemet. Det kan godt passe, at han har skrevet ca. 35 indberetninger. Han har nok indgivet i alt 26 indberetninger, der angår ”metalørerne”. Det er ikke hans opfattelse, at han har skrevet noget, der kan opfattes som truende.

Det var ikke vanskeligt at bukke ”metalørerne” op, og han havde ingen anelse om, at han ved at bukke ”metalørerne” op påførte DSB et tab.

Han mener ikke, at han er mere sart end sine kolleger. Der var mange af hans kolleger, der var utilfredse med de nye førerstole, men der var mange, der ikke meldte fejl ind. Det var et generelt problem, at fejl ikke blev meldt ind. Han ved godt, at der bliver meldt mange fejl ind, men det er stadig kun ca. en tredjedel af de fejl, der konstateres. Mange kolleger giver op eller regner med, at andre har meldt fejlen ind.

Det kan godt passe, at indberetningen af 27. august 2023 var hans sidste indberetning, inden han modtog partshøringen om bortvisning. Han var på ferie, da han fik partshøringen.

Hvis han ikke havde bøjet ”metalørerne” op på førerstolene, ville han være nødt til at aflyse tog. Som lokomotivfører skal man være koncentreret. Han blev irriteret over, at ”metalørerne” hele tiden ramte hans ben, og man kan ikke koncentrere sig, når man bliver irriteret. Han tænkte på passagererne. Han ved ikke, hvad det koster at aflyse et tog.

Han vidste ikke, at det ville ødelægge førerstolene, hvis han bukkede ”metalørerne” op. Foreholdt et foto af en førerstol, der har fået ”metalørerne” bukket op, bekræftede han, at det er ham, der har bukket dem op. Bælgen, som han kan forstå, at ”metalørerne” skal holde, er lavet af gummi. Han er maskinmand og ved lidt om, hvordan konstruktionen af førerstolen hænger sammen, men han er ikke uddannet i det. Han vurderede, at det ikke ville ødelægge noget på førerstolen, hvis han bukkede ”metalørerne” op. Han fik

først i forbindelse med partshøringen om bortvisning at vide, at DSB mente, at førerstole var ødelagt.

B har forklaret bl.a., at han har været ansat som lokomotivfører i S-tog i mere end 30 år. Han har været arbejdsmiljørepræsentant siden 2009, og han deltog i den arbejdsgruppe, der skulle udarbejde krav og udbudsmateriale til de nye førerstole.

Den 11. september 2023 fik han en mail fra en kollega, L. L skrev bl.a., at der stak to jernpladeender ud nede under "harmonikaen" på førerstolen, som han skrabede læggene og bagbenene imod ofte, og at jernpladeenderne føltes som spidser, når de ramte benene mere end en gang. L spurgte i mailen til, om jernpladeenderne kunne fjernes eller bukes op, eller om der kunne monteres en større afrundet afskærmningsplade.

Han husker ikke, hvornår han første gang hørte kritik af "metalørerne" på de nye førerstole. Der var flere, der havde sagt noget om "metalørerne". Han har ikke haft kontakt til A om de nye førerstole.

Fejlen med "metalørerne" var ikke en A- eller B-fejl, og det var efter DSB's retningslinjer korrekt af A at anmelde fejlen til vedligeholdelsesafdelingen, som han gjorde.

Som han er oplyst, skal "metalørerne" samle bælgen på førerstolen op ved transport af stolen, f.eks. i forbindelse med vedligeholdelse.

DSB kører fortsat med de nye førerstole, men der er tale om en modificeret udgave. Med den modificerede førerstol kan man som lokomotivfører komme længere ned og længere frem mod "dødemandspedalen". Der er også kommet en metalbøjle på stolen, som det fremgår af nogle af de fotos, der er fremlagt til sagen.

Han sad med i arbejdsgruppen om de nye førerstole, og han havde i den forbindelse et godt samarbejde med E, der var projektleder. Der var en åben dialog i arbejdsgruppen, herunder om de ønsker, der kom fra medarbejderne.

De første nye førerstole levede ikke 100 procent op til arbejdsmiljøkravene, men den modificerede førerstol, der på flere punkter er forbedret, lever op til kravene. Der blev lyttet til de tilbagemeldinger, der kom fra kolleger, og ønskerne blev imødekommet.

I arbejdsgruppen drøftede de, at det kunne være et sikkerhedsproblem, at man som lokomotivfører kom i karambolage med ”metalørerne”. Han husker ikke præcis, hvornår arbejdsgruppen havde drøftelserne.

Processen var sådan, at der blev installeret et antal af de nye førerstole, og at der derefter blev talt med kolleger om, hvad der skulle tilpasses. Prototypen blev herefter modificeret. Nu er der kommet en metalbøjle i stedet for ”metalørerne”.

C har forklaret bl.a., at han i september 2023 var lokomotivfører i S-tog og fællestillidsrepræsentant. Han har været fællestillidsrepræsentant gennem ca. 17 år.

Han kan bekræfte, at fejl skal meldes ind til DSB's fejlindmeldingssystem (DDI). Det er det system, som A har indberettet til.

Han havde i forbindelse med bortvisningen af A en samtale med F. Han forstod det sådan, at det var nyt for F, at han ikke fik indberetningerne fra lokomotivførerne, og at der på et tidspunkt var sket en ændring i systemet, som betød, at F kun fik indberetningerne om alvorligere fejl.

Det er rigtigt, at han den 8. september 2023 sendte en mail, hvori han orienterede om en mail fra G, der havde skrevet, at de var gået i tænkeboks for at imødekomme de indsigelser, der var kommet vedrørende de nye førerstole. Det var ikke helt nemt, hvordan de skulle håndtere indsigelserne, da førerstolen havde været i udbud. Han mener, at mailen blev sendt, efter at A var blevet partshørt om bortvisning. I mailen fra G stod der ikke noget om ”metalørerne” på de nye førerstole.

Gennem sine ca. 17 år som fællestillidsrepræsentant har han ikke hørt om ret mange sager, hvor en medarbejder har ødelagt ting i toget. Han husker et eksempel med en medarbejder, der spurgte sin driftsleder, om han kunne gå tidligt, men fik nej. Den pågæl-

dende medarbejder ødelagde herefter en skærm i toget. Det var en A-fejl, så toget måtte ikke køre videre. Den pågældende medarbejder fik en skriftlig advarsel. Der var tale om et enkeltstående tilfælde, og tabet for DSB var, at toget ikke måtte køre. Det skete måske 1 – 1 ½ år, før A blev bortvist.

D har forklaret bl.a., at han startede som Stilling 3 i DSB's HR-afdeling i 2017. DSB har ca. 6.500 medarbejdere i mange forskellige funktioner. Blandt medarbejderne er der både tjenestemænd og overenskomstansatte. Sikkerheden er vigtig for DSB. DSB har en arbejdsmiljøorganisation med et hovedarbejdsmiljøudvalg (HOMU), der har fire arbejdsmiljøudvalg under sig, herunder AMU 2 (arbejdsmiljø togkørsel), der repræsenterer blandt andet lokomotivførerne og omfatter arbejdsmiljørepræsentanter for fjern- og regionaltog, S-tog og togpersonalet.

I 2019 blev det besluttet, at der skulle indkøbes nye førerstole i alle tog, hvilket lokomotivførerne var glade for. Der skulle laves et udbud og en kravsspecifikation, og der blev nedsat en arbejdsgruppe. Al togmateriel skal være godkendt og skal således komme fra godkendte producenter, så det var en kæmpe proces. Hovedarbejdsmiljøudvalget og de faglige repræsentanter skulle inddrages. Arbejdsgruppen 3.2S om arbejdsmiljø i materiel – S-tog og arbejdsgruppen 3.2F om arbejdsmiljø i eksisterende materiel – fjern- og regionaltog, der er arbejdsgrupper under AMU 2, blev begge inddraget.

Han har ikke fået mange tilbagemeldinger om førerstolene, men han har hørt, at lokomotivførere er glade for dem. DSB har ikke haft andre personalesager vedrørende førerstolene end sagen med A.

Han hørte første gang om, der skulle være problemer med "metalørerne" på førerstolene, da han hørte om sagen med A. Han hørte om sagen på den måde, at han fik at vide, at en medarbejder gentagne gange havde bøjet metalrør og ødelagt førerstole. Medarbejderens handlinger førte til, at førerstolene måtte tages ud af togene, idet de skulle sendes til leverandøren. Hvis DSB selv foretager modifikationer eller nye konstruktioner på førerstolene, vil garantien ikke længere gælde.

Da han blev orienteret om sagen, kiggede de i ledelsen på materialet, herunder indberetningerne fra A. Deres vurdering var, at der var tale om helt bevidste og grove handlinger, der havde ødelagt DSB-materiel. Der var enighed om, at handlingerne måtte føre til bortvisning. Der blev derfor sendt en partshøring om bortvisning.

Han er bekendt med den sag, som C har forklaret om. Der var tale om et enkeltstående tilfælde. Den pågældende medarbejder forklarede, at han var faldet, og at han havde ødelagt skærmen i faldet. Det blev på den baggrund lagt til grund, at der var tale om et hændeligt uheld. Den pågældende medarbejder fik derfor en advarsel.

De overvejede ikke, om A alene skulle have en advarsel. A havde ødelagt førerstole over flere gange, og hans handlinger var planlagte. Der var ikke tale om handlinger begået spontant i en oprevet situation. Desuden truede A med, at han ville fortsætte med at ødelægge førerstole. Hos DSB er der ca. 1.200 lokomotivførere ansat, og det går ikke, at den enkelte lokomotivfører ændrer en førerstol, blot fordi den pågældende er utilfreds med stolen. Hvis førerstole skal ændres, må det drøftes i arbejdsgrupperne, da enhver ændring skal være sikkerhedsmæssig forsvarlig. Efter hans opfattelse er det groft, at A har ændret og ødelagt førerstole.

DSB's vedligeholdelsesafdeling har værksteder rundt omkring i Danmark. S-togsværkstedet ligger i Høje Tåstrup. Vedligeholdelsesafdelingen får ca. 41.000 indberetninger om året vedrørende DSB-materiel. Indberetningerne angår alt fra gulvbelægning til ødelagte håndtag og lyd fra materiellet. Når vedligeholdelsesafdelingen får indberetningerne ind, bliver der foretaget en vurdering af, hvor alvorligt det, der indberettes, er. Når materiel skal ind til reparation eller vedligehold, skal det ud af drift. I vedligeholdelsesafdelingen arbejder bl.a. håndværkere og ikke-faglærte medarbejdere i skiftehold. Når indberetningerne kommer ind, er der en koordinerende medarbejder, der sørger for, at arbejdsopgaverne kommer op på en tavle. Derefter er der en briefing, inden håndværkerne går i gang. Det er vigtigt, at alt bliver meldt ind.

Lederne hos DSB gennemgår ikke de indberetninger, der kommer til vedligeholdelsesafdelingen. Det er de koordinerende medarbejdere i vedligeholdelsesafdelingen, der gennemgår indberetningerne. De koordinerende medarbejdere i vedligeholdelsesafde-

lingen er ikke ledere, og de har ingen ledelsesbeføjelser over for lokomotivførerne. Det samme gælder alle øvrige medarbejdere i vedligeholdelsesafdelingen. Ledelsen er involveret i at prioritere de opgaver, der kommer ind, og ledelsen vil også blive involveret, hvis der kommer mange opgaver ind vedrørende den samme fejltype. Det er kun HR-afdelingen, der kan vurdere, om en lokomotivfører skal sanktioneres.

Hvis en medarbejder melder fejl ind til vedligeholdelsesafdelingen uden at få en reaktion, skal medarbejderen gå til sin leder eller til HR. Det gælder også, selv om en fejl er meldt ind 1.000 gange. Medarbejderen kan også henvende sig anonymt på mailadressen tryg@dsb.dk eller bruge whistleblower-ordningen. De faglige repræsentanter mødes med ledelsen i forskellige fora, så der er mange muligheder for at bringe et problem op, hvis man mener, at det er et alvorligt problem.

I ledelsen hos DSB har de kun hørt om problemet med ”metalørerne” på de nye førerstole fra A.

Det er svært at anslå størrelsen af de udgifter, som As handlinger har påført DSB. Udgifterne består i, at håndværkerne skal tage førerstolene ud af togene, hvorefter stolene skal sendes til leverandørerne i Sverige. Derefter vil førerstolene blive sendt tilbage, og så skal de monteres på ny. Det er omkostningstungt.

A meldte ikke problemet med ”metalørerne” ind som A- eller B-fejl, hvilket var korrekt, da der ikke var tale om et sikkerhedsmæssigt problem. Han vil anslå, at to dages arbejdsnedlæggelse vil koste DSB ca. 14 mio. kr.

Mailen af 8. september 2023, hvor orienteringen fra G er gengivet, angår ikke problemer med ”metalørerne” på førerstolene.

Han læser indberetningen fra A den 7. juli 2023 sådan, at A havde bukket ”metalørerne” op på førerstolen i det pågældende tog.

Han blev orienteret om de ødelagte førerstole gennem en henvendelse fra As leder, der havde fået en henvendelse fra en leder fra værkstedet. Nogle af håndværkerne må have

orienteret lederen på værkstedet om, at der var kommet flere indberetninger om den samme fejl. Håndværkere på værkstedet er menige medarbejdere. Lederen på værkstedet er alene leder for medarbejderne på værkstedet – ikke for lokomotivførerne. Han ved ikke, hvornår As leder blev bekendt med, at A havde bukket ”metalører” op på de nye førerstole.

E har forklaret bl.a., at han er Stilling 1 i DSB. Han startede hos DSB i 2017, og at han var projektleder på udbuddet vedrørende de nye førerstole. Han har baggrund i togindustrien, men ikke som lokomotivfører.

Han kan tilslutte sig det, der allerede er forklaret om den nedsatte arbejdsgruppe og sammensætningen heraf. Der deltog tillidsrepræsentanter, arbejdsmiljørepræsentanter og sikkerhedsrepræsentanter fra både S-tog og fjern- og regionaltog.

Arbejdsgruppen havde til opgave at lave et udbud med henblik på at få den førerstol, som lokomotivførerne gerne ville have. Alle grupper bød ind med, hvad den nye førerstol skulle kunne, og hvor den skulle kunne justeres osv. De ønsker, der kom fra grupperne, kom med ind i kravsspecifikationen. Der var en ramme med hensyn til plads, sikkerhed, certificering mv., men grupperne kunne agere inden for den ramme. Samarbejdet i arbejdsgruppen var fint, og de havde det sjovt sammen. Førerstolene er et vigtigt værktøj for lokomotivførerne, så alle var meget engagerede i projektet.

Det var vigtigt, at lokomotivførerne fra flere toggrupper blev involveret i projektet, da de skulle finde den rigtige førerstol, der opfyldte alle behov og samtidig tog hensyn til forskellige størrelser og højder mv. Den skulle passe til alle – inden for de rammer, der nu var. Der var ingen bekymringer i arbejdsgruppen på det tidspunkt. Der var en åben dialog om, hvordan førerstolen skulle være. Der skulle købes 700 førerstole. Stolene skulle helst være ens, da de gerne ville have en serviceaftale på dem.

Der er i sagen fremlagt en tegning af den førerstol, der blev valgt. Den valgte førerstol levede op til kravsspecifikationen, og den blev godkendt af arbejdsgruppen. Den valgte stol blev også godkendt af brugerne og af værkstedet.

Det er ikke arbejdsgruppen, der har bestemt, at der skulle være ”metalører” på førerstolen. ”Metalørerne” er bælgholdere, der beskytter bælgen under stolen. ”Metalørerne” har en funktion og et formål. Hvis ”metalørerne” bliver fjernet, vil der ikke være styr på bælgen. ”Metalørerne” beskytter bælgen mod støv mv. og har også en funktion, når førerstolene skal afmonteres. Bælgen er væsentlig for stolens konstruktion. Hvis man bøjler ”metalørerne” op, kan man ødelægge bælgen.

Hvis en uautoriseret ændrer ved førerstolens konstruktion, kan bælgen og stolen blive ødelagt. Der er tre års garanti på stolene, men garantien vil ikke finde anvendelse i en sådan situation, idet leverandøren vil sige, at DSB selv har ødelagt produktet.

Det var producenten BE-GE, der vandt udbuddet. BE-GE udarbejdede prototyper af førerstolene til alle togtyper, og prototyperne blev afprøvet af brugergrupper sammen med de materialeansvarlige. Prototypen af førerstolen blev ikke afprøvet i kørende tog. Det kunne man ikke efter udbuddet. Efter godkendelse af prototyperne blev serieproduktionen sat i gang. Der blev leveret 36 eller 72 stole ad gangen. Togene skulle ud af drift, for at stolene kunne monteres. Der var 11 kilometer S-tog, der skulle håndteres, så det var et meget stort logistisk arbejde.

Da førerstolene blev monteret og afprøvet på langt flere brugere, viste det sig, at der var nogle ting ved stolene, der ikke var hensigtsmæssige. De ting, der ikke var hensigtsmæssige, blev ændret. Det første, der blev ændret, var sædet på stolen, idet det ikke fungerede så godt. Derefter begyndte der at komme meldinger fra lokomotivførerne om, at stolen var for høj, og at den ikke kunne komme langt nok frem. Det var brugergruppen selv, der havde været med til at beslutte, at stolen skulle hæves, men de ønskede ændringer blev efterkommet. Det var en meget stor proces, men alle 700 stole blev ændret. Det foregik på den måde, at stolene skulle tilbage til producenten i Sverige og derefter monteres på ny.

Som en del af de ændringer, der er foretaget, er stolene blevet rykket baglæns, sådan at lokomotivførerne har mulighed for at stå op, når de kører. Der er i den forbindelse kommet en bøjle på konsollen, men bøjlen har intet med ”metalørerne” at gøre. Bøjlen er sat på, fordi skinnerne rykker ud foran soklen på stolen, efter at det er blevet muligt at

rykke stolen længere baglæns. Bøjlen beskytter ikke mod, at lokomotivførerne kan blive ramt af ”metalørerne”. ”Metalørerne” sidder på nøjagtig samme måde på førerstolene i dag, som de gjorde, da A var ansat.

Ændringerne skyldtes ikke, at DSB fik et forkert produkt. Den førerstol, der blev leveret, levede op til kravene, men det viste sig, at brugerne havde andre ønsker, og det valgte DSB at imødekomme. Ændringerne af førerstolene kostede ca. 8 mio. kr. Førerstolene skal bruges i mange år, og DSB vil gerne sikre, at lokomotivførerne sidder godt.

I arbejdsgruppen blev der aldrig sagt noget om ”metalørerne” på førerstolen. Han har kun hørt om problemet med ”metalørerne” gennem denne personalesag. Han blev bekendt med personalesagen, da han blev kaldt over til værkstedet sammen med F.

Han blev meget ærgerlig, da han hørte om, at en medarbejder havde udøvet selvtægt. Han bad de ansvarlige om at undersøge, om der på de ødelagte førerstole var skarpe kanter, som man kunne rive sig på. Han fik den tilbagemelding, at selvtægten ikke havde medført, at der var skarpe kanter. Der var ikke sket skade på bælgene, men der var sket skade på stolen. Inden han hørte om As selvtægt, havde han intet hørt om ”metalørerne”.

F har forklaret bl.a., at han har været ansat i DSB i mere end 20 år, herunder tre år som Stilling 4 i S-tog. På bortvisningstidspunktet var han As nærmeste leder. Han husker ikke, om han forud for denne sag havde talt i telefon med A, men de havde haft en mailkorrespondance.

Det var hans indtryk, at A ikke gjorde det store væsen af sig. Der var en lederkollega, der fortalte, at den pågældende var blevet svinet til af A pr. mail. Han blev ikke nærmere involveret i det, da lederkollegaen selv ville tage den med A. A fik ikke en advarsel. Episoden havde intet med førerstolene at gøre.

A drøftede aldrig førerstolene med ham. Hos DSB er de glade for de indberetninger, der kommer fra medarbejderne. Jo flere indberetninger, de kan få, jo bedre. Medarbejderne er deres ”øjne og ører” derude, og indberetningerne er derfor vigtige. Indberetningerne

kan være med til at hindre arbejdsulykker, og det er derfor vigtigt, at u hensigtsmæssigheder og tilløb til ulykker bliver indberettet.

Det første, han hørte om denne sag, var, at en unavngiven person havde ødelagt ”metal-ører” på førerstole, og at personen var truende over for værkstedsmedarbejderne. Han blev kontaktet, fordi værkstedsmedarbejderne ville høre hans mening om det. Han bad dem om at samle de oplysninger, der var, så de kunne finde ud af, hvad det drejede sig om. På det tidspunkt havde han kun et personalenummer.

Han fandt ud af, at personalenummeret tilhørte en af hans egne medarbejdere – A. Der blev oprettet en sag med kategorien hærværk, og da han fik tilsendt materialet, hvor han kunne se de indberetninger, som A havde sendt til vedligeholdelsesafdelingen, kontaktede han straks HR. Han havde en dialog med D og HR-afdelingen. Indberetningerne var efter deres ordlyd truende, og det fremgik, at der var tale om systematiske ødelæggelser, som A havde tænkt sig at fortsætte med. Værkstedsmedarbejderne oplevede As indberetninger som ubehagelige og lidt paranoide.

Det var en leder i vedligeholdelsesafdelingen, der kontaktede ham. Lederen var blevet opmærksom på As indberetninger og havde drøftet dem på et møde.

Han modtager ikke de indberetninger, der sendes til vedligeholdelsesafdelingen. Indberetningerne går direkte til værkstedet, og systemet genererer selv en arbejdseddél til værkstedsmedarbejderne. Indberetningerne til vedligeholdelsesafdelingen handler ikke om A- og B-fejl, men om u hensigtsmæssigheder og materieltekniske fejl.

Han har tidligere modtaget indberetninger, men det var i et helt andet system, som intet har at gøre med indberetninger af fejl til vedligeholdelsesafdelingen. Det andet system angik indberetninger om forsinkelser på fjern- og regionaltoget, hvilket er det område, som han sad med tidligere, inden han kom til S-toget.

Da han første gang hørte om denne sag fra værkstedslederen, startede han med at faktatjekke, om indberetningerne om trusler og systematiseret hærværk alle kom fra den samme medarbejder.

Det var den 29. august 2023, at han blev orienteret om indberetningerne, og undersøgelserne blev foretaget over de følgende dage fra den 29. august til den 1. september 2023.

Der er ikke andre lokomotivførere, der har begået hærværk, og der er tale om systematisk hærværk, der ikke er begået i affekt. Desuden er hærværket begået over en længere periode, og det fremgår af indberetningerne, at A havde tænkt sig at fortsætte med hærværket. A blev derfor bortvist.

”Metalørerne” er fortsat på førerstolene. De har ikke haft noget belæg for at ændre førerstolene på det punkt. Det er rigtigt, at der blev indberettet en arbejdsskade den 13. oktober 2023, hvor en medarbejder havde revet sit ben på den nye førerstol. Hændelsen skete i S-tog nr. 8114, som er et af de S-tog, hvor A havde bøjet ”metalørerne”. Han ved ikke, om den omhandlede førerstol var blevet udbedret, og han ved derfor heller ikke, om hændelsen skyldtes, at ”metalørerne” var blevet bukket op.

G har forklaret bl.a., at han har været Stilling 5 på S-tog siden 2017.

Som det fremgår af mailen af 8. september 2023 fra C, havde han sendt et nyhedsbrev ud, der bl.a. omhandlede de nye førerstole. Han sender jævnligt nyhedsbreve ud med forskellige emner. Det sker ca. en gang om måneden.

Når han i nyhedsbrevet berørte de nye stole som et punkt blandt flere, skyldtes det, at han også er formand for en arbejdsgruppe. På et møde i arbejdsgruppen den 3. september 2023 var der blevet talt om førerstolene, og der var enighed om, at han skulle tage det med i det næste nyhedsbrev, så resultaterne af drøftelserne i arbejdsgruppen kunne nå ud til alle.

”Metalørerne” på førerstolene var ikke en særlig stor ting, men han nævnte på mødet i arbejdsgruppen, at der var en personalesag vedrørende ”metalørerne”. Han syntes, at det skulle nævnes i arbejdsmiljøregi. De øvrige emner, som han nævnte i nyhedsbrevet, var der skrevet om før. Han havde ikke tidligere skrevet noget om ”metalørerne”, idet der ikke havde henvendelser herom.

Parternes argumentation

Brancheorganisationen Luftfart og Jernbane for A har anført navnlig, at det var uberettiget at bortvise A den 15. september 2023 med den begrundelse, at han havde udøvet hærværk på DSB's ejendom. Der var ikke tale om hærværk, men nødvendig tilpasning af førerstolen, sådan at A kunne udføre sit arbejde uden at pådrage sig en arbejdsskade. Det bemærkes i den forbindelse, at en lokomotivfører den 13. oktober 2023 indberettede en arbejdsskade, der var relateret til "metalørerne" på førerstolen. A har ikke misligholdt sit ansættelsesforhold, og der er ikke grundlag for en bortvisning.

Det følger af arbejdsmiljøloven, at en arbejdsgiver er forpligtet til at sikre et sundt fysisk arbejdsmiljø. DSB var opmærksom på de dårlige siddeforhold, som den nye førerstol medførte, inden der blev truffet afgørelse om at bortvise A. På tidspunktet var DSB i samarbejde med arbejdsmiljørepræsentanten i gang med en proces for at løse problemet. Da DSB imidlertid gennem længere tid ikke havde håndteret de problemer, som førerstolene gav anledning til, var A nødsaget til selv at sikre ordentlige og sikre siddeforhold.

A havde 20 års anciennitet på bortvisningstidspunktet, og han var en pligttopfyldende medarbejder, der aldrig har fået en advarsel. DSB burde have givet ham mulighed for at rette op på kritikpunkter, inden der blev truffet beslutning om bortvisning eller afskedigelse. As handlinger burde alene have medført en advarsel. Hans handlinger må vurderes i lyset af, at han gentagne gange indberettede fejlen på førerstolen i det formelle indberetningssystem i overensstemmelse med DSB's retningslinjer, uden at nogen fra DSB gik i dialog med ham om at løse problemet.

Det kan lægges til grund, at A den 6. juli 2023 indgav den første indberetning vedrørende problemerne med "metalørerne" på førerstolene, og at han dagen efter – den 7. juli 2023 – indberettede, at han havde bukket "metalørerne" op, så han ikke længere ramte dem. A bukkede "metalørerne" op i 7-8 tog inden partshøringen om bortvisning, og han indberettede hver gang til vedligeholdelsesafdelingen, hvad han havde gjort. A har forklaret om afgangsproceduren i S-tog og om, hvordan "metalørerne" på førerstolen ramte hans ben hver eneste gang, han skulle udføre afgangsproceduren. A havde ikke fortsæt

til hærværk eller til at ødelægge noget, men ville blot sikre sig, at han kunne køre videre med toget af hensyn til passagererne. Som A har forklaret, bukkede han ”metalørerne” op med sine sko.

DSB har ikke dokumenteret noget økonomisk tab, selv om det i partshøringen er anført, at A har påført DSB et tab. Der er ingen bælge eller stole, der er blevet ødelagt, og DSB har ikke lidt noget reelt tab som følge af As handlinger.

Det er arbejdsgiver, der har bevisbyrden for, at lønmodtageren har misligholdt ansættelsesforholdet så væsentligt, at en bortvisning er berettiget. DSB har ikke løftet denne bevisbyrde, og bortvisningen af A var dermed ikke berettiget. DSB's bortvisning er ikke proportional og berettiget set i forhold til hændelsesforløbet.

Hvis den faglige voldgiftsret måtte komme frem til, at der er tale om væsentlig misligholdelse af ansættelsesforholdet, har DSB udvist passivitet. A havde på bortvisningstidspunktet indberettet de dårlige siddeforhold til vedligeholdelsesafdelingen utallige gange, og han havde i den forbindelse også nævnt problemerne med ”metalørerne”. Bortvisningen er ikke sket tilstrækkelig hurtigt, efter at DSB fik kendskab til det påståede hærværk.

Dansk Industri for DSB har anført navnlig, at bortvisningen af A var berettiget som følge af, at han systematisk over en periode på ca. to måneder begik overlagt hærværk på DSB's materiel. A udførte hærværket velvidende, at det kunne medføre et betydeligt økonomisk tab for DSB, og hans handlinger udgjorde et uopretteligt tillidsbrud. Der er tale om en så grov misligholdelse af ansættelsesforholdet, at DSB var berettiget til at bortvise ham.

A ødelagde 7-8 førerstole, der var DSB's ejendom. Der er per definition tale om hærværk og ikke blot en nødvendig tilpasning af førerstolene. A kendte til indberetningsproceduren i DSB, han anvendte proceduren, og han fik klar besked om, at der ikke var tale om en fejl på førerstolene.

A har ikke dokumenteret, at ”metalørerne” på førerstolen udgjorde et sikkerhedsmæssigt problem. Den eneste anmeldte arbejdsskade hos DSB, der er relateret til ”metalørerne”, skete den 13. oktober 2023 i S-tog nr. 8114. S-tog 8114 var et af de S-tog, hvori A havde begået hærværk.

En medarbejder er aldrig berettiget til at ødelægge arbejdsgivers ejendom, blot fordi medarbejderen er utilfreds med materiel eller mener, at det er nødvendigt. De nye førerstole var blevet udvalgt på baggrund af en lang og grundig proces med inddragelse af blandt andet tillidsrepræsentanter og arbejdsmiljørepræsentanter, og Dansk Jernbaneforbund har beskrevet de nye førerstole som ”måske den største arbejdsmiljømæssige forbedring gennem mange år for lokomotivpersonalet”. Førerstolene blev løbende testet af arbejdsgruppen og medarbejderne i forbindelse med, at de blev indført, og der blev foretaget tilpasninger på baggrund af de tilbagemeldinger, der kom. Der er ingen af de andre ca. 1.300 lokomotivførere hos DSB, der har indberettet ”metalørerne” som en fejl på de nye førerstole.

A påbegyndte sit hærværk på DSB’s førerstole samme dag, som vedligeholdelsesafdelingen meddelte ham, at der ikke var fejl på stolene, og han udøvede hærværket velvidende, at han kunne beskadige førerstolene og dermed påføre DSB et økonomisk tab, hvilket i sig selv udgjorde et væsentligt brud på hans loyalitetspligt. A forsøgte flere gange at intimidere sine kolleger i vedligeholdelsesafdelingen, og han truede med at begå yderligere hærværk. Det må anses for en skærpende omstændighed, at han ikke blot tilsidesatte sin loyalitetspligt over for DSB, men også hensynet til sine kollegers velfærd til fordel for egne interesser.

As hærværk var ikke udtryk for en spontan handling. Han planlagde og udførte hærværk systematisk, og han planlagde at fortsætte. Det kan lægges til grund, at han på intet tidspunkt drøftede problemerne med ”metalørerne” på førerstolene med sin tillidsrepræsentant, sin arbejdsmiljørepræsentant eller sin leder, og at han heller ikke fortalte dem om sine handlinger.

Der forelå ikke passivitet på bortvisningstidspunktet den 15. september 2023. Passivitet må vurderes ud fra det tidspunkt, hvor arbejdsgiveren reelt bliver bekendt med medar-

bejderens forseelse. A henvendte sig aldrig til sin leder F for at drøfte sin utilfredshed med førerstolene. Det var således først, da en håndværker fra vedligeholdelsesafdelingen den 29. august 2023 rettede henvendelse til F, at ledelsen fik kendskab til As handlinger. F undersøgte herefter forholdene og fremsendte den 1. september 2023 partshøringen om bortvisning. DSB reagerede således straks, da det kom til ledelsens kendskab, at A havde begået hærværk på DSB's førerstole. Der er ikke identitet mellem vedligeholdelsesafdelingen og ledelsen i DSB. Vedligeholdelsesafdelingen modtager ca. 40.000 indberetninger hvert år og har ingen ledelsesmæssige beføjelser.

Opmandens begrundelse og resultat

Sagens spørgsmål

Sagen angår, om det var berettiget, at DSB den 15. september 2023 bortviste lokomotivfører A med den begrundelse, at han groft havde misligholdt ansættelsesforholdet ved at begå hærværk på DSB-materiel. Det er i den forbindelse et spørgsmål, hvornår DSB kan anses for at være blevet bekendt med As handlinger, og om DSB har påberåbt sig misligholdelsen uden ugrundet ophold.

Har A groft misligholdt ansættelsesforholdet?

I 2019 blev det besluttet, at der skulle indsættes nye førerstole i flere af DSB's togtyper, herunder i S-togene. I forbindelse med indkøbet af de nye førerstole oprettede DSB en arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter fra ledelsen samt tillidsrepræsentanter og medarbejderrepræsentanter. En leverandør i Sverige vandt udbuddet om levering af 700 nye førerstole, der skulle opfylde de kravsspecifikationer, som arbejdsgruppen havde udarbejdet. Indførelsen af de nye førerstole blev påbegyndt i 2023.

Det kan efter bevisførelsen lægges til grund, at A, der er lokomotivfører i S-tog, mange gange i perioden fra juni 2023 og frem til slutningen af august 2023 via DSB's fejlindmeldingssystem indberettede, at der var "Fejl i funktion" på den nye førerstol. Det kan også lægges til grund, at As indberetninger af de fejl, som han oplevede ved førerstolen, blev foretaget i overensstemmelse med DSB's retningslinjer.

Den 6. juli 2023 kl. 20.07 indberettede A efter det oplyste for første gang førerstolens ”metalører” (bælgholdere) som en fejl. Han anførte i sin indberetning af 6. juli 2023 bl.a., at man slår bagsiden af benene mod de to ”metalører”, der stritter frem under stolen. Han fik den 7. juli 2023 kl. 11.55 svar fra en medarbejder fra vedligeholdelsesafdelingen, der skrev, at ”dette er den nye stol og ikke en fejl”.

A blev således den 7. juli 2023 gjort bekendt med, at vedligeholdelsesafdelingen, der havde til opgave at håndtere de fejl, der blev indberettet i fejlmeldingssystemet, var af den opfattelse, at ”metalørerne” var en del af den nye stol og ikke en fejl. Det må antages, at A også var bekendt med, at de nye førerstole var blevet udvalgt efter en lang og grundig proces med inddragelse af blandt andet medarbejderrepræsentanter for S-tog. Alligevel valgte A ikke at kontakte hverken sin arbejdsmiljørepræsentant, sin tillidsrepræsentant, sin nærmeste leder eller andre fra DSB’s ledelse, inden han den 7. juli 2023 kl. 22.18 indberettede til vedligeholdelsesafdelingen, at han havde bukket ”metalørerne” op på førerstolen. Selv om en medarbejder fra vedligeholdelsesafdelingen den 10. juli 2023 igen svarede ham, at den nye førerstol er sådan, valgte han i de følgende ca. to måneder at bukke ”metalører” op på yderligere 6-7 førerstole, uden at han fandt anledning til at orientere andre end vedligeholdelsesafdelingen om sine handlinger.

”Metalørerne” (bælgholderne) var en del af stolens konstruktion og havde efter de afgivne forklaringer bl.a. den funktion, at de skulle beskytte bælgen på stolen. Det må efter forklaringen fra bl.a. D, der er Stilling 3 i DSB’s HR-afdeling, lægges til grund, at A ved sine handlinger beskadigede 7-8 førerstole, der som følge heraf skulle tages ud af togene og sendes til leverandøren i Sverige med henblik på reparation og for at sikre, at garantien på førerstolene fortsat var gældende. Førerstolene skulle herefter sendes tilbage til Danmark og på ny monteres i togene.

A har forklaret, at han bukkede ”metalørerne” op med sine sko, og at han gjorde det for at undgå at aflyse tog. Om baggrunden for, at han bukkede ”metalørerne” op, har han nærmere forklaret bl.a., at han blev irriteret over, at ”metalørerne” hele tiden ramte hans ben, og at man ikke kan koncentrere sig, når man bliver irriteret.

Det er efter bevisførelsen ikke godtgjort, at ”metalørerne” på førerstolene udgjorde en sikkerhedsmæssig risiko for lokomotivførerne, og det er heller ikke godtgjort, at As hævdede tilpasning af førerstolene af andre grunde var nødvendig for, at han kunne passe sit arbejde. Det bemærkes i den forbindelse bl.a., at A ikke selv havde indberettet problemerne med ”metalørerne” andre steder end i fejlindmeldingssystemet, og at det er oplyst, at ingen af de øvrige ca. 1.300 lokomotivførere hos DSB havde indberettet fejl vedrørende ”metalørerne” på førerstolene.

A må eller burde i hvert fald have indset, at hans handlinger ville beskadige førerstolene, hvilket kunne påføre DSB et økonomisk tab, og hans beskadigelse af førerstolene var ikke udtryk for en spontan handling. Tværtimod fremgår det af hans indberetninger til vedligeholdelsesafdelingen via fejlindmeldingssystemet, at hans beskadigelse af førerstole skete systematisk over en længere periode, og at han planlagde at fortsætte med sine handlinger.

På den anførte baggrund er det min opfattelse, at As handlinger udgjorde et alvorligt tillidsbrud over for DSB og dermed en grov misligholdelse af ansættelsesforholdet. Der var derfor grundlag for at bortvise ham.

Det kan ikke føre til en anden vurdering, at der den 13. oktober 2023 var en hændelse, hvor en lokomotivfører rev sit ben på den nye førerstol, idet det herved bemærkes, at der ikke foreligger nærmere oplysninger om denne hændelse, og at en eventuel risiko for at rive sit ben ikke i sig selv kan begrunde As handlinger, der som nævnt blev begået systematisk over en længere periode.

Har DSB påberåbt sig misligholdelsen uden ugrundet ophold?

Det kan efter bevisførelsen lægges til grund, at As nærmeste leder F den 29. august 2023 af en leder i vedligeholdelsesafdelingen blev orienteret om, at en medarbejder havde bukket ”metalørerne” op på flere førerstole. F undersøgte straks forholdene og kunne efter sin forklaring konstatere, at den pågældende medarbejder var A. F orienterede herefter HR-afdelingen, og der blev den 1. september 2023 sendt en partshøring om bortvisning af A.

Efter de foreliggende oplysninger er der ikke grundlag for at fastslå, at DSB forud for den 29. august 2023 var eller burde være blevet bekendt med As handlinger. A har selv forklaret, at han ikke talte med arbejdsmiljørepræsentanten eller tillidsrepræsentanten, og han har efter det oplyste ikke haft grund til at tro, at hans indberetninger til vedligeholdelsesafdelingen via fejlindmeldingssystemet udgjorde en orientering af DSB's ledelse.

Efter det anførte har DSB påberåbt sig misligholdelsen uden ugrundet ophold, og betragtninger om passivitet kan derfor ikke føre til, at DSB var afskåret fra at bortvise A den 15. september 2023.

Sammenfatning og konklusion

Sammenfattende mener jeg, at A groft har misligholdt ansættelsesforholdet, og at det var berettiget, at DSB bortviste ham den 15. september 2023.

Jeg tager derfor DSB's påstand om frifindelse til følge.

T h i k e n d e s f o r r e t:

DSB frifindes.

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

København, den 24. september 2025

Rikke Foersom