

Arbejdsrettens dom af 11. juni 2009

i sag nr. A2008.760:

Dansk Arbejdsgiverforening
for
Dansk Industri overenskomst 1
for
Arriva Skandinavien A/S
Skøjtevej 26
2770 Kastrup
(advokat Jeanette Justesen)
mod
Landsorganisationen i Danmark
for
Fagligt Fælles Forbund
for
et antal medlemmer af dette forbund
(advokat Evelyn Jørgensen)

Dommere: Børge Elgaard, Oluf Engell, Carsten Holm, Ulla Jacobsen, Ulrik Jørgensen, Lene Pagter Kristensen (retsformand) og Jens Pors.

Sagen drejer sig om en arbejdsnedlæggelse, som fandt i perioden fra den 1. september 2008 til og med den 13. september 2008 blandt et stort antal medlemmer af 3F ansat i Arriva Skandinavien A/S og beskæftiget i dette selskabs afdelinger på Fyn og Langeland. Arbejdsnedlæggelsen var en reaktion på indførelsen af en ny køreplan, hvorved buskørslen var blevet omlagt med en række væsentlige ændringer til følge, som førte til massive problemer i form af forsinkelser, utilfredse kunder, mv. Der er under sagen tvist om, hvorvidt arbejdsnedlæggelsen var overenskomststridig, eller om den var berettiget i medfør af § 17 i normen af 27. oktober 2006. Anses arbejdsnedlæggelsen for overenskomststridig, er der tvist mellem parterne om, hvorvidt der skal ske bodsbortfald i medfør af arbejdsretslovens § 12, stk. 6, eller bodsnedsættelse i medfør af arbejdsretslovens § 12, stk. 5.

Påstande

Klager, Dansk Arbejdsgiverforening (DA) for Dansk Industri overenskomst 1 (DI) for Arriva Skandinavien A/S (Arriva) har nedlagt påstand om, at de indklagede arbejdstagere til DA skal betale en efter rettens skøn fastsat bod for hver time, de pågældende har deltaget i arbejdsnedlæggelser fra den 1. september 2008 kl. 04:04.

Indklagede, Landsorganisationen i Danmark (LO) for Fagligt Fælles Forbund (3F) har påstået frifindelse, subsidiært bortfald af bod.

Indklagede har endvidere nedlagt selvstændig påstand om, at Arriva Skandinavien A/S tilpligtes at betale sædvanlig løn for perioden fra og med den 1. til og med den 13. september 2008, subsidiært for en kortere periode, til de beskæftigede buschauffører på Fyn.

Over for indklagedes selvstændige påstand har klager påstået frifindelse, subsidiært betaling af løn for en kortere periode end påstået af klager og/eller betaling af løn til en del af de medarbejdere, der deltog i arbejdsnedlæggelserne.

Sagsfremstilling

Trafikskelskabet FynBus, der ejes af kommunerne på Fyn samt af Region Syddanmark, blev stiftet den 1. januar 2007 som et led i strukturreformen, der bl.a. krævede, at der blev dannet trafikskelskaber til at varetage den kollektive trafik i regioner og kommuner. Selskabet har ansvaret for driften af regionalbusser, bybusser og lokalbusser på Fyn, Langeland og Ærø.

FynBus har efter licitation kontraheret med busselskabet Arriva om at stå for en del af buskørslen på Fyn. Det følger af kontraktforholdet, at det er FynBus, som fastlægger køreplanerne, som Arriva skal køre efter, mens det er Arriva, som ansætter chaufførerne og fastlægger disses vagter og turnusplaner.

FynBus havde siden januar 2008 forberedt en større samlet ændring af køreplanerne, som skulle træde i kraft den 24. august 2008. Forud herfor informerede Arriva ved direktør Peter Junge sine medarbejdere herom i en række informationsbreve. Af informationsbreve dateret 4. august 2008 til medarbejderne fremgår bl.a.:

”Som det er de fleste bekendt, har der været mange rygter op til det kommende planskift. Størstedelen af rygterne er forkerte og vi arbejder seriøst med planskiftet så det bliver så godt som muligt for alle.

...

Vi vil i den kommende periode informere så godt og hyppigt som muligt og hvis der er ting som I gerne vil have afklaret så kontakt din fagligt valgte eller den lokale ledelse. Vi vil herefter sende informationsbreve ud i alle områder.

Der har været afholdt møder med de faglige og Fynbus vedrørende dette planskift og vi har en lang række ting som vi forsøger at løse.

Der er mange ting der skal ændres til dette planskift og vi vil gøre alt hvad vi kan for at få udarbejdet nogle fornuftige vagter og turnus. Ændringerne er som sagt store og det er vigtigt at vi hjælpes ad, med af det gennemført. Odense Banegårdscenter bliver et knudepunkt og der bliver flere ting som kan drille i starten, derfor vil både Fynbus, Tidebus og Arriva være på lokationen i starten så vi kan hjælpe med at få det til at lykkedes. Der ankommer i gennemsnit 10 Arriva busser i timen i hver bås, men det skulle også kunne lade sig gøre. I køretiderne er der også lagt ”luft” ind fra sidste stoppested til ankomsttiden. Fynbus har lagt et stort stykke arbejde i at få tingene til at fungere og de er naturligvis indstillet på at rette eventuelle uforudsete ting hvis det skulle vise sig nødvendigt. Det samme er Arriva naturligvis indstillet på.

Vi har ligeledes aftalt at undersøge flere ting vedrørende blandt andet køretider, arbejdstider og pauseplanlægning og dette arbejde vil vi igangsætte henover sommeren og efteråret.”

”Planskiftet til den 24. august køre planmæssigt, men det har været en stor opgave og den er ikke færdig endnu. Der har været flere konstruktive medspillere i forbindelse med planskiftet, og der skal lyde stor ros til de faglige og linierepræsentanterne som har bidraget med forslag til vagter og turnussammensætning.

I sidste uge har der været afholdt flere møder i forbindelse med det kommende planskifte, og det har været et ønske at forbedre vagterne og gennemføre nye tidsmålinger. Som alle ved, er det ikke muligt til det nærtstående planskifte og derfor har vi talt om at udarbejde et teknisk planskifte i november, hvor der kan bringes flere busser i spil, for at tilgodese pauselægning og chaufførskift på OBC [Odense Banegårds Center]. Samtidigt gennemgås arbejdsbeskrivelser og arbejdsopgaver, så vi får de rigtige tider i forhold til overenskomsten. Der har været flere forslag som går langt ud over overenskomsten, og det kan vi naturligvis ikke efterkomme, men vi vil tilstræbe så optimale betingelser som muligt. Et teknisk planskift gennemføres kun hvis der er enighed om det, og hvis vi er enige om at det ikke kræver turnusopgørelse.

Fynbus har været meget konstruktive i den dialog vi har haft, og vi er enige i, at ovenstående er en mulighed, hvis det kan tilgodese et endnu bedre arbejdsmiljø.

Køretiderne er blevet drøftet og det står stadig fast at hvis der ikke er tilstrækkelig med køretid, så skal dette meddeles den lokale ledelse, som herefter vil tage initiativ til en opmåling af den pågældende strækning. Køreplanerne er grundlaget for den planlagte arbejdsdag og derfor skal køretiden passe.”

I informationsbrev af 12. august 2008 fra Peter Junge til medarbejderne fremgår det bl.a.:

”Vi arbejder fortsat planmæssigt med at få alle forhold på plads til planskiftet den 24. august. Vagter og turnusser er nu stort set færdige.

Næste step er at få sat de enkelte chauffører på de enkelte turnuspladser, samt at få dette materiale udleveret til jer.

Som tidligere nævnt så har vi kørt en række møder med de fagligt valgte repræsentanter. Så sent som i mandags havde vi det sidste møde, hvor det desværre ikke lykkedes, at opnå enighed om forholdene vedr. et teknisk planskifte pr. november 2008.

Dette kan vi kun beklage, da vi mener vi har været meget imødekommende. Men vi kan ikke indgå aftaler, som forringer vores arbejdsbetingelser væsentligt i forhold til overenskomsten.

På de ovennævnte møder har vi tilbudt, at vi laver nye tids målinger på alle arbejdsopgaver og at vi får beskrevet alle arbejdsprocesser, således at vi alle sammen ved, hvad de enkelte processer omhandler til brug for et teknisk planskifte til efteråret.

Disse tilbud står, trods ovenstående, fortsat åbne.

Som vi tidligere har skrevet er FynBus åbne over for, at se på eventuelle forhold, som ikke fungerer efter opstarten af det nye rute net.
Hvis det bliver nødvendigt, så kan FynBus lave et ekstra planskifte.

Det nuværende planskifte gennemføres på normal vis og vi vil i starten være aktiv deltagende omkring afviklingen af trafikken på den nye busstation.

Specielt de påkrævede chaufførskift på busstationen i Odense skal foregå effektivt og smart, for at den afsatte tid er tilstrækkelig.
Vi vil derfor i næste uge udsende en arbejdsbeskrivelse på, hvorledes man skal udføre de krævende opgaver i forbindelse med et chaufførskifte på busstationen i Odense.”

I et opslag fra FynBus af 20. august 2008 med overskriften ”Køreplanskifte” hedder det:

”FynBus har den 20. august 2008 holdt møde med Arrivas ledelse, tillidsvalgte fra Arriva og 3F på Fyn. På mødet tilkendegav FynBus at:

- FynBus accepterer fuldt ud, at billetmaskinen lukkes ved sidste stoppested inden endestationen. Disse ture vil ikke medgå i den statistik FynBus bruger til beregning af køretider på de pågældende ruter.
- Køretiderne i køreplanen skal stemme overens med den tid det rent faktisk tager at køre ruten. Hvis det mod forventning viser sig, at nogle køretider ikke er korrekte, vil køretiderne hurtigst muligt blive rettet til det korrekte.
- Det kan være en selvstændig problemstilling, hvorvidt der er tid nok til chaufførskift på Odense Banegård Center. Der skal være den fornødne tid til chaufførskift, hvorfor dette problem vil blive løst i samarbejde med Arriva, ledelse og tillidsvalgte.
- I forbindelse med opstarten på den nye køreplan vil FynBus de første dage være til stede med repræsentanter på Odense Banegård Center til at hjælpe passagerne og svare på spørgsmål.
- For at gøre til og frakørslen fra Odense Banegård Center lettere, har Odense Kommune ændret på helleanlæggene på Østrestationsvej, fjernet et fodgængerfelt og lyskrydsene har nu korrespondance med hinanden.
- FynBus udarbejder en flyer, som chaufførerne kan give til passagerer der vil klage (se illustration). Flyeren forventes leveret fra tryk fredag og herefter straks videregives til Arriva til distribution.”

Af referat af et møde afholdt den 22. august 2008 mellem Arriva og 3F fremgår, at der mellem parterne var enighed om følgende:

” Der betales altid for de udførte opgaver, i det tidsrum hvor opgaven udføres.

Teknisk køreplanskift 1. december 2008, hvor turnus opgøres efter § 1, stk. 6 c.

Tillids- og sikkerhedsrepræsentanter for de respektive områder foretager sammen med ledelsen tids opmålinger af arbejdsopgaverne. Samtidig beskrives opgaverne og tiderne lægges ind i vagterne, hvor arbejdet udføres.

Ud fra tids målingerne ændres vagterne fra og med det tekniske planskifte omkring den 1. december 2008, og for perioden den 24. august 2008 til 1. december 2008. Såfremt der mangler tid til løsning af opgaverne, bliver der efterreguleret med de minutter som måtte mangle. Dog vil der maksimalt kunne blive efterreguleret med 8 timer pr. chauffør. Den eventuelle manglende tid, sættes ind på afspadseringskontoen senest en måned efter det tekniske planskifte.”

I perioden efter, at køreplanen den 24. august 2008 var trådt i kraft, var der en del korrespondance mellem Arriva, 3F og FynBus. I en mail af 31. august 2008 fra Peter Junge, Arriva, til FynBus, som af Peter Junge tillige blev videresendt til 3F, hedder det bl.a.:

”Tak for dit svar, de data der er blevet brugt i forbindelse med dette planskifte vil jeg gerne have et udtræk af, det må være muligt, eftersom det er grundlaget for køretiden som er lagt til grund for køreplanen. Vi (Arriva) har gennem hele planskiftet fået bekræftet at køretiderne er som de skal være og at der for at være sikker på at det holder er lagt yderligere tid ind i forbindelse med køretiden fra sidste stoppested til OBC.

Som du måske ved har vi gennemkørt flere af linierne inden dette planskifte. Ved gennemkørslerne har vi ikke kunnet overholde køreplanen til tiden og vores gennemkørsler har været uden passagerer.

Hele grundlaget for at køreplanen kan overholdes er at køretiderne passer, ellers vælter alt som dominobrikker, ...”

Den 1. september 2008 nedlagde de indklagede medarbejdere arbejdet.

Den 2. september 2008 blev der på begæring af DI afholdt fællesmøde i anledning af arbejdsnedlæggelsen. Af referatet fra mødet fremgår bl.a.:

”... har etableret en overenskomststridig, kollektiv arbejdsnedlæggelse den 1. september 2008 kl. 04:06.

På tidspunktet for fællesmødets afholdelse var arbejdsnedlæggelsen fortsat løbende.
...

Fra arbejdstagerside erkendte man, at arbejdsnedlæggelsen var overenskomststridig, og man gav tilsagn om at pålægge arbejdstagerne at genoptage arbejdet snarest muligt og senest den 2. september 2008 kl. 14.00.

Arbejdstagersiden forbeholdt sig at gøre gældende, at der forelå formildende omstændigheder.

Fra arbejdsgiverside forbeholdt man sig at indbringe sagen for Arbejdsretten, såfremt arbejdet ikke genoptages som ovenfor anført.”

Den 4. september 2008 blev der afholdt retsmøde i Arbejdsretten om sagen. Af retsbogen fremgår bl.a., at:

”Parterne oplyser, at arbejdsnedlæggelsen fortsat er løbende.

Indklagede erkender, at arbejdsnedlæggelsen er overenskomststridig, og organisationerne vil pålægge de strejkende medarbejdere straks at genoptage arbejde.

Indklagede tager forbehold for formildende omstændigheder.

Retsformanden tiltræder organisationernes pålæg og opfordring til de strejkende medarbejdere om straks at genoptage arbejdet.”

Den 8. september 2008 holdt Arbejdsretten igen møde. Af retsbogen herfra fremgår det bl.a., at arbejdet stadig var nedlagt, og at klager anmodede om, at indklagede på ny skulle erkende, at arbejdsnedlæggelserne var overenskomststridige, samt pålægge de strejkende medarbejdere straks at genoptage arbejdet. Klager anmodede endvidere retten om på det foreliggende grundlag at tage stilling til, hvorvidt bod var forskyldt, og i bekræftende fald udmåle bod for de hidtidige arbejdsnedlæggelser. Indklagede fandt ikke sagen klar til bodsudmåling. Indklagede gjorde formildende omstændigheder gældende og ønskede at afgive svarskrift. Det hedder herefter i retsbogen fra mødet bl.a.:

”Klager anmoder i så fald om, at svarskrift foreligger torsdag den 11. september 2008 med henblik på fortsat hastebehandling. Indklagede protesterer mod at svarskrift skal afgives med 3 dages varsel.

Retsformanden tiltræder på ny organisationernes pålæg og opfordring til de strejkende medarbejdere om straks at genoptage arbejdet.

Retsformanden henstillede, at indklagede fremlægger svarskrift torsdag den 11. september 2008, såfremt sagen ikke er forligt forinden og såfremt sagen på ny skal behandles som hastesag.”

Mens arbejdsnedlæggelserne var løbende og efter arbejdets genoptagelse den 14. september 2008 var der en betydelig pressedækning af problemerne omkring køreplansskiftet. Af en artikel på TV2 Fyns hjemmeside den 3. september 2008 med overskriften ”FynBus vil ikke bøje sig” fremgik bl.a.:

”FynBus’ bestyrelse fastholder at chaufførerne skal køre efter den nye busplan og vil dermed ikke imødekomme chaufførernes krav om at vende tilbage til den gamle plan.

- Forudsætningen for at kunne løse problemerne er imidlertid, at alle busserne kommer ud at køre. Når det sker, vil det, efter bestyrelsens mening, være muligt at identificere og rette fejl og mangler. FynBus’ bestyrelse anerkender at løsningen af de nuværende problemer skal ske i tæt samarbejde mellem Arriva og FynBus, skriver bestyrelsen i en pressemeddelelse.

Bestyrelsen skyder nu på Arriva. Bestyrelsen mener, at Arriva bør påtage sig et ansvar og få busserne tilbage på vejene.

Arriva tager til genmæle

Onsdag aften oplyste Arriva, at man vil forsøge at hjælpe med at finde en løsning og derfor har indkaldt repræsentanter fra alle linjer, planlæggere fra FynBus og FynBus' ledelse til et møde i morgen kl. 10.

- Vi håber, at vi med mødet kan få løst problemet til alles bedste. På den ene side skal FynBus selvfølgelig have så meget kollektiv trafik som muligt for pengene. På den anden side må det ikke være på bekostning af arbejdsforholdene for alle de chauffører, der hver dag gør en stor indsats for at give de Fynske buspassagerer en god og velfungerende bustrafik, siger Arrivas kommunikationsdirektør, Jan Wildau."

Den 8. september 2008 bragtes under overskriften "Busstrejke fortsætter" en artikel på Fyns Amts Avis' hjemmeside med underoverskriften "FynBus og Arriva i verbalt slagsmål, om hvor ansvaret for busstrejken skal placeres – Chauffører siger nej til nyt forslag". Af artiklen fremgår bl.a.:

"Mens den fynske buskonflikt i dag er gået ind i sin anden uge, er de to parter på arbejdsgiversiden røget ind i et internt slagsmål.

FynBus og Arriva er gået i gang med en verbal kamp for at få placeret "aben", mens de fynske buschauffører som de eneste er gået i gang med at lave en nødplan, så busserne kan komme på gaden. Planen blev fremlagt på et fagligt møde til morgen.

- Hvis FynBus ikke vil tage ansvaret for at finde en overgangsløsning, må vi jo gøre det, siger talsmand Helle Madsen, der understreger, at der kun er tale om en nødløsning.

...

I FynBus holder bestyrelsesformand Steen Møller fast i, at dette er en konflikt mellem entreprenøren Arriva og de ansatte chauffører.

...

Den opfattelse er Arrivas kommunikationsdirektør langt fra enig i.

... Problemet er, at Steen tror, at det her handler om jura og den kontrakt som Fynbus har med Arriva, men det gør den ikke. Buschaufførerne er sure på en køreplan, og den laver FynBus.

- Den tid er altså forbi, hvor man kunne tage en stor kølle og så tæske medarbejderne til at genoptage arbejde, når de bryder sammen af stress bag rattet, når de får skældud af passagerne, der jo ret beset også er tossede over, at denne her køreplan den ikke holdt, siger Jan Wildau. "

I et brev af 9. september 2008 fra John Noach, brancheformand i Odense Transport under 3F, til FynBus hedder det bl.a.:

”Idet vi g.d. kunne konstatere, at bestyrelsesformand Steen Møller var i TV2 Fyn, skal vi herved klart tage afstand fra hans påstand om, at vi har haft mulighed for afholdelse af et møde med bestyrelsen.

Indtil flere gange har vi anmodet om at få foretræde for bestyrelsen, senest søndag, den 7. september 2008 overfor Lars Oksbjerg.

Lars Oksbjerg ville indkalde til et ekstraordinært bestyrelsesmøde søndag aften, hvor han ville forelægge vores ønske.

Vi hørte imidlertid ingen tilbagemelding fra bestyrelsen.

Chaufførerne forlanger nu, at vi får en reel mulighed for at forelægge problemstillingerne i den aktuelle køreplan, samt at få belyst de ulovligheder køreplanen rent lovgivningsmæssigt er årsag til.

Vi forventer således et meget hurtigt svar ...”

Den 12. september 2008 blev der mellem Arriva og FynBus indgået en aftale om en overgangsløsning samt om et fremtidigt køreplansskift. Af aftalen fremgår bl.a.:

”Elementer på den korte bane:

- Der indsættes hurtigst muligt ekstrasbusser til at afhjælpe kapacitets problemer. Herefter bruges busserne som udligningsvogne resten af dagen.
- Løbende dialog mellem holdrepræsentanter, ledelse og Fynbus.
- Der sættes også dublering ind fra bybusserne, med det formål at øge kapaciteten.
- Fynbus og Arriva udarbejder en bedre arbejdsinstruks, der skal sikre klarhed over ruteforløb, som understøttes af et visuelt kort på Fynbus’ webportal. Hurtigst muligt, dog indenfor 14 dage.
- Ved det sidste stoppested inden ankomst til OBC, ændres turnummer på billetmaskinen og der skiltes om, så systemerne kører på plads mens bussen nærmer sig OBC. Det gøres for at give mere tid på terminalen i overgangsperioden med henblik på at mindske stress. Når bussen er destineret korrekt ved ankomst til OBC kan kunderne bedre og hurtigere orientere sig.
- Linie 121 og linie 191 flyttes til stoppestederne på Østre Stationsvej fra på mandag.
- Linie 800 flyttes til rutebilstationen fra på mandag.
- Linie 151, 152, 153 og linie 130, 131, 132, 133, 134 kører over Filosofgangen til Klosterbakken.
- Vi ændrer løbende køreplanen frem mod et endeligt køreplansskift. Målet er at dæmme op for de værste problemstillinger i hverdagen.
- Eventuelt starter de første busser tidligere og i givet fald det aftales skal det meldes ud til kunderne.
- Dubleringsbusser på bestemte afgangse i Odense, ...
- Fynbus/ Arriva melder ud til kunderne, at der vil forekomme mange forsinkelser og driftsforstyrrelser og at det ikke er chaufførernes skyld. Alle drifts-

forstyrrelser vil naturligvis blive analyseret for at imødekomme[gå] at de gentager sig.

- Bus skift undgås så vidt muligt i weekenden. Plan følger.

Køreplansskifte den 4. januar 2009 (kan evt. flyttes en uge)

- En gennemgang af alle linier med hold/linierepræsentanter og deres bud på hvad der skal tillægges af køretid i køreplanerne, en fysisk opmåling af køretiden hvor Fynbus finder det nødvendigt, også i myldretiden. Herunder vurdering af hvad der er nødvendigt af udligningstid, buffertid, af- og påstigning af passagerer og billettering.
- En væsentlig reduktion i antallet af ruter, der gennemkører Odense Bane-gårdcenter (OBC) ...
- Bringe det rette antal busser i spil og sikre at en eventuel forsinkelse ikke gentager sig resten af dagen.
- Så få chaufførskift på OBC som muligt.
- Mulighed for at afslutte billetmaskinen inden ankomst til slutdestination.
- Klare instrukser i ruternes forløb."

Aftalen medførte, at arbejdet blev genoptaget den 14. september 2008.

Den 18. september 2008 bragte TV2 Fyn en ny artikel på sin hjemmeside med en beskrivelse af, hvordan TV2 Fyn havde foretaget skjulte optagelser, som dokumenterede bussernes alvorlige hastighedsoverskridelser (også i byområdet) på tidspunktet efter, at overgangsordningen var trådt i kraft.

Den 9. november 2008 besluttede FynBus sig for at afskedige direktør Lars Oksbjerre og fritage ham for tjeneste med øjeblikkelig virkning. I en pressemeddelelse af 10. november 2008 fra FynBus hedder det herom bl.a.:

"Bestyrelsen har været fuldt tilfreds med Lars Oksbjerres opstart og opbygning af Fyn-Bus og beklager, at den fornødne tillid til, at direktøren kan lede selskabet videre, ikke længere er til stede.

Baggrunden for fritagelsen er:

- Mangler i ledelsesopgaven særligt i forbindelse med håndtering af køreplansskiftet
- Mangler i forhold til håndtering af kommunikation til kunder

Bestyrelsen behandlede i aften på et ekstraordinært bestyrelsesmøde direktørens redegørelse for håndtering af køreplansskift og takstharmonisering, hvilket i sammenhæng med ovenstående er anledning til bestyrelsens beslutning."

I en artikel fra Fyens Stiftstidende den 24. november 2008 er beskrevet, at det stadig kniber med at få de fynske regionalbusser til at køre til tiden, men at FynBus' nye direktør, Carsten Hyldborg, udtaler, at: "de plagede buspassagerer blot skal holde ud, for efter nytåret kommer busserne til at køre til tiden." Det hedder videre i artiklen bl.a.:

”Han fortæller, at både Fynbus’ og busselskabet Arrivas køreplanlæggere for tiden er i gang med at gennemgå den nye køreplan, der træder i kraft den 11. januar, for eventuelle fejl. Altså ud fra devisen: Fire øjne ser bedre end to.

- Vi skal for alt i verden have den nye køreplan til at fungere fra dag ét. Derfor har vi holdt adskillige møder med Arriva for at dobbelttjekke, at planen holder, siger Carsten Hyldborg.

...

I al væsentlighed er forskellen på den nuværende og den kommende køreplan, at der i den nye køreplan er indlagt længere køretid på de enkelte afgang, ligesom der er afsat mere tid ved endestationerne som en slags ”buffer-tid”, der kan udligne eventuelle forsinkelser.”

Efter et tilsynsbesøg i oktober 2008 hos Arriva på Fyn traf Arbejdstilsynet ved brev af 3. december 2008 afgørelse om det psykiske arbejdsmiljø på arbejdspladsen. Af brevet fremgår bl.a.:

”Det betyder, at virksomheden skal efterkomme afgørelser om:

- at nedbringe chaufførernes tidspres i forbindelse med busdriften hos Arriva på Fyn område Syd. (se bilag 2).
- at imødegå risiko for traumatiske hændelser i forbindelse med benyttelse af busterminalen ved OBC (se bilag 3).
- At forebygge /nedbringe tidspres ved hensigtsmæssig oplæring og instruktion i forbindelse med køreplansskiftet på Fyn (se bilag 4).

Skriftlig tids- og handlingsplan

Når det gælder problemer i det psykiske arbejdsmiljø, skal Arbejdstilsynet vurdere, om virksomheden selv kan løse problemerne.

For at vurdere om I selv kan løse problemerne, skal I senest den 28. januar 2009 indsende en skriftlig tids- og handlingsplan sammen med tilbagemeldingsblanketterne. I skal indsende en tids- og handlingsplan for hver af afgørelserne om psykisk arbejdsmiljø.”

Af afgørelsens bilag 2 (omhandlende virksomhedens pligt til at nedbringe chaufførernes tidspres i forbindelse med busdriften hos Arriva på Fyn område Syd) fremgår bl.a.:

”Arbejdstilsynet har modtaget virksomhedens høringssvar af 10. november 2008. Høringssvaret er indarbejdet i rapporten og giver ikke anledning til en ændret vurdering.

...

Observation

Arbejdstilsynet har kørt med følgende ruter:

...[8 observationer foretaget hhv. den 22. september og 1. oktober 2008]

...

På hovedparten af de ruter Arbejdstilsynet har kørt med var der forsinkelser og chaufførerne kunne ikke overholde køreplanen. Det der er observeret er at:

- De stramme vognløb bevirker at bussen kommer for sent ind og derfor også afgår for sent efter køreplanen.
- Chaufførskiftet tager 4-9 minutter, selvom det af køreplanen fremgår at det kan ske på 2 minutter. Ved et chaufførskifte sættes pengetasken på plads, der sættes tænding på bussen, møntdispenser klargøres, kørekort placeres i tachografen, og den personlige nøgle sættes i billetmaskinen. Herudover skal chaufførerne indtaste tidspunkt for afholdt pause i tachografen. Billetmaskinen skal opstartes, der skal indtastes brugerkode, rute. Imens maskinen arbejder indstiller chaufføren spejle og sæde. Der indtastes herefter turnummer og destination. Herefter kan passagererne stige på bussen.
- Bussen kan ikke indhente forsinkelsen på ruten
- ...

Virksomhedens forebyggelse

Ifølge Arrivas ledelse har det nye køreplansskift stort set haft indflydelse på alle ruter og der er derfor næsten registreret problemer på hovedparten af ruterne i form af for lidt køretid, udligningstid, korrespondance og kapacitetsproblemer, for stramme vognløb især i myldretiden og lignende. På et planlægningsmøde d. 4. september 2008 med til-lids- og sikkerhedsrepræsentanter, hod- og linjerepræsentanter, planlæggere fra Fynbus og Arriva samt Fynbus's ledelse og Arrivas ledelse blev samtlige regionale ruter gennemgået.

Ledelsen oplyste, at da det blev klart, at der var mange problemer med indførelsen af den nye køreplan, blev der etableret en dialog med Fynbus om mulige løsninger og der blev aftalt en overgangsløsning d. 12. september 2008.

På **kort sigt**, er der iværksat følgende forebyggende foranstaltninger:

Der er indsat 6 ekstrabusser til at afhjælpe kapacitetsproblemer d. 2. oktober 2008. Der er ikke indsat ekstra busser i forhold til øvrige kapacitetsproblemer, idet de 6 ekstrabusser er indsat ved endestationer. Busserne bruges som udligningsvogne resten af dagen. Der er en løbende dialog mellem holdrepræsentanter, ledelse og FynBus.

...

Arbejds-mæssige konsekvenser

Siden køreplansskiftet den 24. august har der været et omfattende sygefravær. Det daglige sygefraværet i Arriva i Odense benævnt Syd har i perioden 5. januar 2008 frem til 24. august været på 1 – 9 chauffører der dagligt var sygemeldte. Efter 24. august, er sygefraværet steget til, at der dagligt er 9 – 15 sygemeldte chauffører. Ifølge sikkerhedsgruppen er 4 chauffører sygemeldte i område Syd på grund af arbejdsrelateret stress.

Peter Junge oplyser, at både sygefraværet og overarbejdet hos Arriva er steget mærkbart efter indførelse af nye køreplaner.

Overarbejdet fordeler sig i virksomheden på følgende måde:

- Ca. 35 % af overarbejdet skyldes at chauffører tager ekstra vagter for at erstatte kolleger der er fraværende på grund af stress og anden sygdom. Denne del af overarbejdet er øget med 30 % i forhold til den gamle køreplan.

- Ca. 65 % af overarbejdet skyldes, at chaufførerne er længere tid på arbejdet grundet forsinkelser på ruterne. Denne del af overarbejdet er fordoblet i forhold til den gamle køreplan.
- Der er flere chauffører der har sagt op på grund af arbejdsvilkårene.

Der blev observeret, at flere kunder klager over at bussen ikke kom til tiden ... Arbejdstilsynet bemærkede dog at hovedparten af passagererne forholdt sig neutralt eller udviste sympati overfor chaufføren.

Der er chauffører der afkorter pauserne, ligesom der er eksempler på, at chaufførerne kører for stærkt for at indhente forsinkelser. Men som hovedregel oplyste chaufførerne at de overholder færdselsloven og at de afholder pauserne selvom de er forsinkede.

...

Begrundelse for afgørelse

...

Det er Arbejdstilsynets vurdering, at Arriva Skandinavien Område Syd på Fyn ikke er planlagt, tilrettelagt og udført, så det er sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Der er risiko for, at de konstaterede problemer med tidspres i forbindelse med buskørslen kan have indvirkning på medarbejdernes fysiske og psykiske sundhed både på kort og langt sigt.

Vi har ved vurderingen lagt vægt på, at tidspres i forbindelse med buskørslen ikke er forebygget tilstrækkeligt. Det bygger vi på følgende:

Det er især lagt til grund, at det er konstateret, at der på hovedparten af ruterne i den nye køreplan ikke er mulighed for at chaufførerne kan overholde køreplanen. Der er dagligt mange driftsforstyrrelser og aflyste busafgange. De enkelte vognløb er sammensat med urealistiske køretider og mangelfuld kapacitet. Der er især problemer omkring uddannelsesinstitutioner, de lange gennemgående ruter der skal ind omkring OBC og fortsætte i samme vognløb. Herudover er det konstateret at der ikke er afsat tilstrækkelig tid i køreplanerne i forbindelse med ændringen fra regionaltrafik til bybuskørsel. Som følge af de mange driftsforstyrrelser, forsinkede afgange eller den mangelfulde kapacitet bliver chaufførerne mødt med klager og irritation fra passagererne, som lader deres frustration gå ud over dem. Desuden er der eksempler på at chaufførerne har langvarigt stillesiddende og koncentrationskrævende arbejde i over 5 timer i forbindelse med buskørslen uden at de får tilstrækkelig mulighed for restitutionspauser. Herudover er der ikke løbende indlagt tilstrækkelig terminaltid og udligningstider der muliggør at chaufførerne efter behov, i løbet af dagen kan komme på toilettet eller blot kan forlade bussen for at gå udenfor. Konsekvenserne af dette er ifølge chaufførerne at de må "holde sig" i lang tid eller helt undgår at indtage den væske de burde.

Arbejdstilsynet anser det som en særlig forværende omstændighed, at der efter indførelse af køreplansskiftet er sket en væsentlig forøgelse af sygefraværet ligesom der er chauffører der er blevet sygemeldt pga. arbejdsrelateret stress.

Arbejdstilsynet anerkender at Arriva har registreret de problematiske ruter og oplyst trafikelskabet om dette, og at der også er blevet etableret nogle midlertidige løsninger til at nedbringe belastningerne ved buskørslen, men det vurderes imidlertid, at de iværksat-

te løsninger langt fra er tilstrækkelige til at undgå sundhedsskadelige belastninger ved chaufførarbejdet.

De manglende muligheder der er for at holde pauser udgør en særlig risiko for at chaufførerne udvikler fysiske gener i form af somatiske stresssymptomer som muskelspændinger, hovedpine, koncentrationsbesvær, trykken for brystet, svimmelhed eller problemer med maven.

Arbejdstilsynet vurderer derfor samlet, at arbejdet med buskørsel hos Arriva Skandinavien Område Syd på Fyn udsætter medarbejderne for en sikkerheds- og sundhedsmæssig risiko. Utilstrækkelig forebyggelse af tidspres i forbindelse med buskørsel forøger medarbejdernes risiko for at få stress og stressrelaterede sygdomme som fx angst, depression og hjertekarsygdomme.

Afgørelse

Virksomheden skal nedbringe tidspreset i forbindelse med buskørslen, så arbejdet kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt både på kort og på lang sigt.”

I bilag 3 til Arbejdstilsynets afgørelse af 3. december 2008 (Afgørelse om at imødegå risiko for traumatiske hændelser i forbindelse med benyttelse af bybusterminalen ved OBC) er det under ”Afgørelse” anført:

”Virksomheden skal imødegå risikoen for sundhedsskade som følge af høje krav til opmærksomhed og risiko for traumatiske hændelser i forbindelse med varetagelsen af buskørslen på busterminalen på Odense Banegård Center, så arbejdet kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt både på kort og på lang sigt.”

Af begrundelsen for afgørelsen fremgår bl.a.:

”Arbejdstilsynet har især lagt til grund, at chaufførerne udfører arbejde under meget belastende forhold når de skal sætte passagerer af og på ved busterminalen ved OBC fordi der er stor risiko for personpåkørsler som følge af den særlige trafikale situation der opstår, når busserne ikke bliver afviklet som planlagt. Herudover har der været nærværd ulykker som har haft stor betydning for chaufførernes psykiske arbejdsmiljø...”

I bilag 4 til Arbejdstilsynets afgørelse af 3. december 2008 (Afgørelse om at forebygge/nedbringe tidspres ved hensigtsmæssig oplæring og instruktion i forbindelse med køreplanskiftet på Fyn) er det under punktet ”Afgørelse” anført, at virksomheden skal forebygge/nedbringe tidspreset ved oplæring og instruktion, så arbejdet kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt både på kort og på lang sigt.

Ved brev af 9. december 2008 fra Arbejdstilsynet til FynBus påbød Arbejdstilsynet dette selskab med frist til den 2. februar 2009 at medvirke til, at arbejdet med regional buskørsel på Fyn kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt.

Arrivas sikkerhedsudvalg meddelte ved brev til Arbejdstilsynet af 29. januar 2009, at Sikkerhedsudvalget Fyn havde udarbejdet handlingsplaner til løsning af Arbejdstilsynets påbud. Under brevets punkt om at imødegå risiko for traumatiske hændelser ved Odense Banegårds Center fremgår bl.a.:

”Sikkerhedsudvalget er enig i, at det meddeles Arbejdstilsynet at Arriva Skandinavien A/S ikke har mulighed for at ændre på kørselsforholdene på Banegårdspladsen og Arbejdstilsynet må gøre brug af sin mulighed for at bruge arbejdsmiljølovens bestemmelser om udbyderansvar.
...”

I punkt 4.4. i Arbejdstilsynets instruks nr. 28-2003 om Arbejdstilsynets håndtering af sager om psykisk arbejdsmiljø er det om sikkerheds- og sundhedsmæssig risiko anført:

”I sager om problemer i det psykiske arbejdsmiljø, hvor Arbejdstilsynet vurderer, at der foreligger en sikkerheds- og sundhedsmæssig risiko, skal virksomheden altid have mulighed for at vise, om den har vilje og evne til selv at løse de konkrete problemer, før der evt. afgives påbud. I stedet for at afgive påbud afgiver Arbejdstilsynet en rapport om psykisk arbejdsmiljø, som indeholder en høring af virksomhedernes vilje og evne. Dette gælder også de problemer, som er utilfredsstillende indarbejdet i virksomhedernes APV.”

I punkt 5 i samme instruks fremgår om strakspåbud:

”Området for strakspåbud er typisk tilfælde, hvor de ansatte har risiko for at blive udsat for vold.

Strakspåbud om psykisk arbejdsmiljø følger almindelig procedure for afgivelse af strakspåbud. Der foretages hverken forvaltningsretlig høring eller høring af virksomhedens vilje og evne i forbindelse med strakspåbud.

Strakspåbud er omfattet af reglerne for rådgivningspåbud.

Der henvises til At-intern instruks nr. 4/2006 Anvendelse af strakspåbud.”

Af Arbejdstilsynets interne instruks nr. 4/2006 fremgår bl.a.:

”Strakspåbud skal anvendes i 4 situationer, når det vurderes, at:

1. Faren er så alvorlig, at den skal imødegås straks, men der er ikke tale om at faren er betydelig overhængende. En betydelig overhængende fare [...] vil kunne medføre et forbud.

...

2. Formålet med afgørelsen vil forspildes, hvis der ikke træffes foranstaltninger staks.
...
3. Det af hensyn til faren er nødvendigt at træffe midlertidige foranstaltninger her og nu, indtil den endelige foranstaltning er etableret.
...
4. Et påbud faktisk kan efterkommes med det samme eller inden for en kortere periode.
..."

Forklaringer

Peter Junge har forklaret bl.a., at han har været i Arriva i 10 år og nu er Arrivas afdelingsdirektør for Vestdanmark. Arriva overtog i 2001 Combustion's kontrakt vedrørende buskørsel på Fyn. Det var sædvanligt, at køreplanen ændredes en gang årligt. Det foregik på den måde, at Arriva fik køreplanen fra FynBus, hvorefter Arriva tilrettelagde de Arrivaansatte chaufførers arbejdsdag i henhold til planen. Ved køreplansskiftet i 2008 modtog Arriva ikke et tilstrækkeligt godt gennemarbejdet projekt fra FynBus, og der kom løbende ændringer hertil. Dette havde han ikke oplevet før. Noget af det endelige materiale var først på plads fra FynBus'side 4 dage før planens ikrafttræden, og nogle af de ansatte fik derfor udleveret deres vagt- og turnusplaner alt for sent.

Det nye ved køreplansskiftet i 2008 var især, at FynBus ønskede en omlægning, således at regionalbusserne ikke længere blot skulle køre i en cirkel på halvdelen af Fyn. Busserne skulle i stedet køre på kryds og tværs af Fyn. De skulle endvidere som noget nyt også samle passagerer op ved stoppesteder, når de kørte gennem Odense. Det var ikke alle ruter, som blev ændret, men det var rigtig mange.

Arriva skulle have materialet vedrørende et køreplansskifte fra FynBus 3 måneder før dets ikrafttræden, hvis Arriva skulle kunne nå at tilrettelægge chaufførernes vagt- og turnusplaner. Arriva havde, da man modtog den ændrede køreplan fra FynBus, kontakt til Arbejdstilsynet, men Arbejdstilsynet ønskede ikke at gennemgå planen, før den var trådt i kraft. Arriva indtog ca. to måneder før planens ikrafttræden 3F i tilrettelæggelsen, og der var hen over sommeren rigtig mange udfordringer. De fagligt valgte mente, at det var nærmest umuligt at gennemføre planen, og ville meget gerne have foretaget arbejdstidsmålinger. Der blev holdt et møde den 20. august 2008 mellem Arrivas ledelse, de tillidsvalgte fra Arriva og 3F på Fyn for at forsikre medarbejderne om, at forholdene ville blive ændret, hvis de ikke hang sammen. Den 22. august 2008 afholdtes et møde mellem Arriva og 3 F, hvor man bl.a. enedes om at honorere for overarbejde samt at foretage tidsopmålinger af arbejdsopgaverne og ud fra disse målinger ændre vagterne fra og med et teknisk planskifte omkring 1. december 2008.

Det tager tid at lægge planerne ind i systemet, og det var derfor ikke muligt at gå tilbage til den gamle køreplan, efter at den nye køreplan var kørt ind. Det kan ikke undgås, at der opstår fejl ved et køreplanskifte, men man bestræber sig på at rette fejlene så hurtigt som muligt.

Den nye køreplan trådte i kraft den 24. august 2008. Det var en søndag, hvor der kørt med reduceret trafik, og det forløb nogen lunde fornuftigt denne dag. Det gjorde det imidlertid ikke de følgende dage. På grund af ferieafholdelse, tidligere opsigelser m.v., var medarbejderne ikke blevet tilstrækkeligt oplært i den nye køreplan. Endvidere var ikke alle stoppesteder og ruteføringer blevet tilstrækkeligt beskrevet i planerne, hvorfor chaufførerne ikke altid kunne se, hvor de skulle stoppe. Heller ikke kunderne var tilstrækkeligt informeret om de nye ruter. Det betød, at telefonlinjerne var optaget hele tiden, idet også kunderne prøvede at komme igennem. Køreplanskiftet var årsag til, at ca. 10 chauffører sagde deres stillinger hos Arriva op til fordel for at arbejde hos bybusselskabet. De gav i den forbindelse udtryk for, at når der skulle være så mange stop, så kunne de lige så godt køre bybus. Opsigelserne gav anledning til yderligere merarbejde for de tilbageværende ansatte, hvilket førte til flere opsigelser.

Arriva gjorde, hvad man kunne for at afhjælpe de massive problemer. Flere af medarbejderne sygemeldte sig imidlertid på grund af stress, hvilket førte til yderligere overarbejde. Der var problemer for chaufførerne med at få afholdt deres pauser, og der opstod meget store forsinkelser på mange af ruterne, især de ruter, som gik gennem Odense. Det var imidlertid indskærpet over for chaufførerne, at de ikke måtte køre for stærkt for at undgå forsinkelser, og at de skulle ringe til arbejdsgiveren for at få sat en afløser ind eller for at få ruten afkortet, hvis de ikke kunne nå at holde deres pauser. Problemerne var størst i myldretiden og især på Odense Banegårds Center. Arriva havde imidlertid ikke selv mulighed for at ændre køreplanen eller for at ændre på forholdene på OBC. Der har ham bekendt ikke været personpåkørsler eller andre alvorlige hændelser på Odense Banegård Center. Som det også fremgår af Arbejdstilsynets afgørelse af 3. december 2008, er det farligt, når busser bakker, men det er klart, at man ikke bakker, når der er kunder i nærheden, idet der er blinde vinkler bag busserne.

Arbejdsnedlæggelserne omfattede ca. 300 chauffører. Ca. 200 af disse kørte på ruter, som var væsentligt berørt af omlægningerne. De resterende kørte på ruter, som ikke var berørt, eller som kun var berørt i mindre grad.

Arriva bakkede ikke arbejdsnedlæggelserne op, men man har over for pressen givet udtryk for forståelse for chaufførernes problemer, da FynBus havde udtalt, at det var et rent Arriva-problem. Arriva har generelt et godt samarbejde med sine chauffører og de faglige organisationer.

Aftalen med FynBus af 12. september 2008 om en overgangsløsning betød, at arbejdet blev genoptaget den 14. september 2008. Forholdene blev efter en tilvænnning bedre, men var fort-

sat ikke tilfredsstillende. Efter at Arbejdstilsynet kom ind i billedet, er der blevet gennemført en ny køreplan samt blevet foretaget en række mindre ændringer på OBC.

Jan Aage Hansen har forklaret bl.a., at han har været forhandlingssekretær i 3F siden 2002. Hans hovedområde er rutebil- og bybuskørsel i Danmark. Da chaufførerne i Arriva den 1. september 2008 nedlagde arbejdet, var det 3F's opfattelse, at Arriva var samarbejdsvillig, men at man ikke havde erkendt problemernes omfang. Der blev indkaldt til fællesmøde med kort varsel, og 3F havde på dette tidspunkt ikke noget kendskab til, hvor mange sygemeldinger på grund af stress, der egentlig var. Dette var baggrunden for, at de anerkendte, at arbejdsnedlæggelserne var overenskomststridige. De påberåbte sig dog formildende omstændigheder og havde vel herved også normens § 17 i tankerne. Da der blev afholdt møde i Arbejdsretten den 3. september 2008, skulle de afgive svarskrift 3 dage efter, hvilket er meget kort tid. Senere – da de havde fået samlet et tilstrækkeligt antal sager sammen – ændrede de deres påstand. De ting, de efterfølgende fik kendskab til, var bl.a. sygemeldingerne. 3F sendte endvidere en konsulent til Fyn, som så, hvor massive problemerne var. Chaufførerne blev ved planens ikrafttræden den 24. august 2008 hurtigt klar over, hvor presset den var, men de gav først op, som problemerne bredte sig, og ”det hele faldt som dominobrikker”. Alle chauffører var da meget påvirkede af forholdene, og der er derfor god grund til at påberåbe sig Normen.

John Noach har forklaret bl.a., at han er brancheformand for 3F's chaufføraftdeling på Fyn. Han blev inddraget i planlægningen af køreplansskiftet i juli 2008. De kunne straks se, at der var nogle ting i den nye køreplan, som ikke hang sammen. De havde tidligere fået at vide, at der ville blive lagt flere minutter ind i køreplanen, hvilket ikke var sket. I stedet havde Fyn-Bus nedlagt 13 bybuslinjer, og regionalbusserne (rutebusserne) skulle nu også køre rene bybuslinjer og i øvrigt køre ind i byen for at samle passagerer op. Når en rutebil skal køre som bybus, giver det bl.a. problemer på grund af indretningen. F.eks. er det vanskeligere for gangbesværede og for personer med barnevogne at stige på og af en rutebil, hvor man skal op og ned af tre trappetrin. Det var endvidere en stor fejl, at der i planen alene var indlagt 4 minutter i alt til chaufførskift. I forbindelse med chaufførskift har hver chauffør brug for 7 minutter, hvorfor der burde have været afsat 14 minutter i alt til chaufførskift. En gennemkørsel af en rute viste endvidere en forsinkelse på 2 minutter selv uden af- og påstigning af passagerer.

Da de var bange for, at Arriva undervurderede problemerne, kontaktede de forbundet og tog også kontakt til FynBus, herunder den daværende direktør Lars Oksbjerg, som de fik et møde med i juli 2008. Lars Oksbjerg ville tage en snak med sin bestyrelse og med Arriva. Da de ikke hørte mere, tog 3F selv kontakt til Arriva. Her var man også ved at være klar over, at noget var galt, og der afholdtes herefter et møde mellem FynBus, Arriva, 3 F og tillidsrepræsentanterne den 20. august 2008. Deltagerne var Lars Oksbjerg, Peter Junge, tillidsrepræsentanterne og ham selv. På mødet tilkendegav alle, at de ville være med til at løse problemerne. På et andet møde den 22. august 2008 mellem Arriva og 3F var man enige om, at forholdene i givet fald måtte ændres undervejs, og at chaufførerne i hvert fald ikke skulle ”miste økonomi”

i tilfælde af ekstra arbejdstid. Det var ikke udtryk for, at chaufførerne accepterede forholdene, og der blev aftalt en række nye møder.

Den 24. august 2008 var der repræsentanter fra Arriva til stede på Odense Banegård Center for at se, hvordan det forløb. Han var også selv til stede og kunne se, at det ikke gik godt. Han gættede på, at det ville gå helt galt om mandagen. Arealet på banegårdspladsen var simpelt hen ikke stort nok, når også rutebusserne skulle ind og holde, hvor bybusserne holdt. Arriva viste god vilje og gjorde meget for at løse problemerne. I perioden mellem den 24. august og 1. september 2008 forsøgte Arriva bl.a. at hjælpe ved at fjerne nogle af busserne fra banegårdspladsen, men det var ikke nok. På de 44 buslinjer, som Arriva kørte, opstod der massive problemer på de 38, idet der på disse linjer var forsinkelser på mellem en halv til en hel time, som bredte sig. Alle var dog berørte af forsinkelserne, idet en chauffør ofte kører flere linjer og således er afhængig af, hvornår de andre busser kommer ind.

Man kan sige, at Fynbus var det egentlige problem, og meget tyder på, at direktør Oksbjerg ikke gav sin bestyrelse de informationer, som den skulle have. FynBus havde undladt at fortælle, at der var tale om en bespareelsesplan, og direktøren nedtonede problemerne over for bestyrelsen i forhold til, hvad der var det væsentlige. Han fandt derfor, at 3F måtte have FynBus' bestyrelse i tale, hvilket han talte med Peter Junge fra Arriva om. Den 9. september 2008 sendte han et brev til FynBus, og 3F fik herefter foretræde for selskabets bestyrelse. Bestyrelsesformanden tilkendegav, at man ville høre på dem, men at de ikke kunne forvente at få et svar med tilbage. Han redegjorde herefter i de næste to timer for problemerne, som bestyrelsen tilsyneladende ikke var bekendt med. Direktør Oksbjerg sad imens og så ned i bordet, tilsyneladende ilde berørt. Kort efter mødet begyndte der at ske noget, idet FynBus' bestyrelse holdt et møde med Arriva, som kunne bekræfte, at det forholdt sig, som forbundet havde forklaret. Der blev herefter den 12. september 2008 indgået en aftale mellem FynBus og Arriva om en overgangsløsning. Peter Junge drøftede løsningen med forbundet, som fandt, at løsningen kunne være en mulighed for at få busserne i gang igen. Forbundet havde ikke forinden haft kontakt til Arbejdstilsynet, da Arriva allerede tidligere havde haft rettet henvendelse her til, uden at tilsynet ville gå ind i sagen. Arbejdstilsynet gik først ind i sagen, da man blev klar over, at den havde udløst en arbejdsstandsning.

Arbejdet blev genoptaget den 14. september 2008, hvor flere busser blev sat ind. På dette tidspunkt var arbejdsforholdene stadig ikke optimale, men de var bedre, og der blev gjort noget ved sagen. Bl.a. uddelte man papirer/foldere, hvori utilfredse kunder blev opfordret til at ringe til Arriva eller FynBus.

Når 3F først nedlagde påstand om anvendelse af Normen på et sent tidspunkt, skyldtes det, at de ikke kendte til omfanget af problemerne allerede i starten af september måned 2008. Bl.a. kendte de ikke til antallet af opsigelser, ligesom det først var efter mødet i Arbejdsretten den 8. september 2008, at 3F blev opmærksom på, at der i køreplanen indgik EU-linjer, og at man

under ingen omstændigheder kunne overholde de for disse linjer gældende køre-/hviletidsregler.

Helle Madsen har forklaret bl.a., at hun har været buschauffør siden 2004 og er tillidsrepræsentant for Arriva i Fåborg. Hun blev under konflikten valgt som cheftalsmand for alle Arrivas chauffører på Fyn. FynBus havde lovet, at der ikke ville blive taget tid fra ruterne. Imidlertid blev køretiden reduceret med fra 2-13 minutter. De gjorde Arriva opmærksom herpå, idet Arriva ikke vidste besked herom. De fik endvidere orientering om, at ruterne i Odense var lavet om, og at de skulle stoppe alle steder. F.eks. skulle chaufførerne lære en ny rute til Fåborg. De prøvekørte denne rute uden stop, men havde alligevel en forsinkelse på 2 minutter i forhold til køreplanen. Ruteomlægningen betød i øvrigt, at oplæring var påkrævet, men chaufførerne fik ikke den fornødne oplæring i de nye ruter. Køreplanen indebar endvidere en sammenlægning af busstationer samt ændring af ruterne, således at ruterne for by- og rutebusser blev blandet sammen. Rutebusser kan være mere komfortable for passagererne, men på grund af dørtinene tager det længere tid med af- og påstigning i disse busser frem for i bybusserne. De meget stramme køretider medførte, at der ofte ikke var tid til at holde pauser, da det normalt er meget vigtigt for en buschauffør at sørge for at få sine passager frem til tiden. Hun kan eventuelt selv nøjes med en kortere pause, men på de lange ruter på mere end 50 km, er der køre-/hviletidsregler, som pålægger chaufførerne at holde pauser på 40-45 minutter. Hvis man ikke overholder dette, giver det klip i kørekortet. Nogle gange måtte man for at overholde reglerne holde pause ude i ingenmandsland, hvor der ikke var adgang til toilet.

På stationerne var der generelt kaos, da der var mennesker overalt. Det er et rent held, at der ikke er sket personpåkørsler, og at dette blev undgået, har kun kunnet lade sig gøre på grund af chaufførernes dygtighed. Kun busruten mellem Fåborg og Svendborg var ikke meget berørt. Men fordi man bruger hinandens busser, kunne heller ikke denne rute undgå at blive noget berørt af forsinkelserne. Hvis man skulle holde sine pauser uden at tage hensyn til en forsinkelse, ville også kollegaerne blive forsinkede, ligesom man risikerede at køre med grædende børn, som ikke nåede frem til deres bestemmelsessted i rette tid. Hun synes, at chaufførerne var gode til at opmuntre hinanden, herunder til at holde pauser og gå på toilettet uanset vilkårene.

Hun oplevede, at alle chaufførerne var meget stressede, havde hovedpine, mavepine, trykken for brystet m.v. Sygefraværet steg også meget i perioden. Allerede efter 2-3 dage kom de første sygemeldinger, så man kan sige, at det var en ond cirkel, da det betød, at de andre skulle have endnu flere passager med, ligesom de blev nødt til at arbejde over. Hvorfor de nedlagde arbejdet netop den 1. september 2008, ved hun ikke, men de kunne vel simpelt hen ikke længere holde vilkårene ud. Det var både zoner og linjeføring, der var lavet om, samtidig med at de ikke længere havde tid nok i forhold til planen. Én kollega brød grædende sammen ved rattet og kunne ikke køre længere. Det var nok "dråben", som fik dem til at nedlægge arbejdet. Det var først ved køreplansændringen pr. 1. januar 2009, at problemerne blev løst. Også

med overgangsordningen var chaufførerne meget hårdt spændt for og måtte hele tiden undskylde over for passagerne.

Lilian Winberg har forklaret bl.a., at hun er buschauffør hos Arriva. Hun blev ansat pr. 19. marts 2007 og var således ansat der i august/september 2008. Hun var fra første færd meget glad for sit arbejde, men det ændredes markant efter køreplansskiftet i august 2008. Inden planskiftet vidste de, at skiftet indebar væsentlige ændringer, men hun var selv ved godt mod og mente, at de måtte tage det, som det kom. Imidlertid viste det sig at være forfærdeligt. Der var hele tiden forsinkelser, og dette helt op til 1½ time, og der var slet ikke tid til pauser. Hun kørte selv EU-bus, og der var massive forsinkelser. Hun havde ingen pauser overhovedet. Hun havde damebind i tasken, fordi hun ikke kunne komme på toilet og overtog våde bussæder fra kollegaer, som ikke havde kunnet nå at lade vandet i pauserne. At komme på Odense Banegårdscenter var forfærdeligt, og der herskede hos chaufførerne en evig frygt for, at nogle ville gå ud foran bussen. Hun blev sygemeldt den 29. august 2008 og kunne intet. Ellers er hun vant til ikke at lade sig slå ud. Da hun gik til lægen den 29. august, ville lægen have hende indlagt, men det ville hun ikke. I stedet blev hun sygemeldt for 14 dage og derefter for yderligere 14 dage. I den periode måtte hun tage sovepiller m.v. Nu er hendes korttidshukommelse meget forringet, og f.eks. kan hun ikke huske, hvilken rute hun kørte i går.

Jørgen Andersen har forklaret bl.a., at han er chauffør hos Arriva, hvilket han har været i ca. 3 år, dvs. også i august/september 2008. Forud for de nye køreplaner med ikrafttræden den 24. august var der rygter om manglende sammenhæng. Det viste sig imidlertid at blive langt værre, end man havde frygtet. Allerede ved det første stop på en rute var der opstået en forsinkelse på 3 minutter, og dette blev værre og værre ruten igennem. Passagerne blev meget utilfredse. Chaufførernes spisning og toiletbesøg skulle gå meget stærkt, ligesom man måtte løbe tilbage til bussen. For så vidt angår Odense Banegård Center var forholdene meget kaotiske. Selvom man ikke må bakke, er man nødt til det, når der holder busser foran, som ikke flytter sig. Han blev sygemeldt den 30. august 2008. Han havde meget hovedpine og svimmelhed, hvilket var taget til i løbet af dagene siden køreplanens ikrafttræden. Han var sygemeldt i 14-16 dage. Arbejdet var således blevet genoptaget, da han kom tilbage. Kollegaerne var meget påvirkede af det hele, og det påvirkede deres humør samt samarbejdsklimaet.

Parternes argumentation

Klager har gjort gældende, at det følger af Hovedaftalens § 2, stk. 1, at der er fredspligt, medmindre der er hjemmel for andet i Normen for behandling af faglig strid eller i kollektiv overenskomst. Den adgang til at nedlægge arbejdet, som følger af Normens § 17, er imidlertid alene en individuel ret for den enkelte arbejdstager og kan ikke påberåbes kollektivt.

Det retlige udgangspunkt er, at medarbejderne skal betale bod, når de etablerer en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse. Den af arbejdstagerne i perioden fra den 1. til den 14. september 2008 etablerede arbejdsnedlæggelse var overenskomststridig, hvilket arbejdstagersiden også har erkendt både under fællesmødet afholdt den 2. september 2008 og under sagens

behandling i Arbejdsretten henholdsvis den 4. september 2008 og den 8. september 2008. Til trods for fællesmøde-pålægget og de pålæg, som blev givet fra Arbejdsretten, genoptog arbejdstagerne ikke arbejdet før den 14. september 2008. Der skal derfor betales bod i overensstemmelse med klagers påstand.

Der er intet grundlag for bortfald eller nedsættelse af boden. Arbejdsnedlæggelsen var begrundet i den nye køreplan, som trafikudbyderen FynBus – og ikke Arriva – var ansvarlig for. Det var ligeledes FynBus, som stod for tilrettelæggelsen af de trafikale forhold på Odense Banegård Center. Arriva gjorde, hvad selskabet kunne for at løse problemerne. Bl.a. forhandlede Arriva under hele forløbet med 3F for at løse de problemer, der var forbundet med køreplansskiftet, ligesom Arriva under forhandlingerne med 3F tilkendegav at ville betale overtidsbetaling til de chauffører, som på grund af tidspres ikke kunne afholde pauser, eller som i øvrigt fik forlænget deres arbejdsdag som følge af de opståede vanskeligheder. Arriva var tillige i dialog med FynBus under forløbet for at få tilpasset køreplanen. Medarbejderne burde derfor være mødt på arbejde og have kørt efter reglerne. I så fald havde ansvaret ligget hos FynBus. Alternativt kunne medarbejderne og 3F have indledt en arbejdsretlig sag. Da problemerne på ingen måde berettigede medarbejderne til at nedlægge arbejdet, er sædvanlig bod forskyldt fra første strejketime.

Normens § 17 er uanvendelig allerede som følge af, at 3F erkendte, at arbejdsnedlæggelserne var overenskomststridige. Denne erkendelse må således være bindende for 3F. De forhold, som 3F og arbejdstagerne påberåber sig til støtte for, at bestemmelsen i Normens § 17 finder anvendelse, var allerede kendt, da fællesmødet og retsmøderne i Arbejdsretten blev afholdt.

Dertil kommer, at de problemer, der opstod i forbindelse med køreplansskiftet, ikke kan henføres under Normens § 17, idet en chaufførs manglende overholdelse af en køreplan ikke er en objektiv fare. Heller ikke forholdene omkring Odense Banegårdscenter udgør en objektiv fare, selvom man som chauffør skulle være ekstra påpasselig. Som det også fremgår af de afgivne forklaringer, handlede det hovedsageligt om tilvænning. Arbejdstilsynet kom i øvrigt først med en afgørelse i december 2008. Selvom Arbejdstilsynet havde været i kontakt med både 3F og Arriva og i øvrigt havde mulighed for at give et strakspåbud, meddeltes alene sædvanligt påbud. Kravet om tvingende omstændigheder i form af risiko for sikkerhed og sundhed ifølge Normens § 17, nr. 2, er således ikke til stede. Der er heller ikke påført nogen af chaufførerne en personlig integritetskrænkelse, som kunne berettige den pågældende til at nedlægge arbejdet i medfør af Normens § 17, nr. 3.

Henset til, at Normens § 17 er en undtagelsesregel, er det de indklagede, der skal løfte bevisbyrden for, at reglen finder anvendelse, og denne bevisbyrde er ikke løftet. Af samme grund kan indklagede ikke få medhold i den selvstændige påstand om betaling af sædvanlig løn.

Såfremt Arbejdsretten skulle finde, at bevisbyrden for at anvende Normen er løftet, kan reglen alene anvendes i forhold til den enkelte medarbejder. De medarbejdere, som ikke var konkret berørt af planskiftet, har derimod under ingen omstændigheder krav på løn i perioden.

Indklagede har til støtte for såvel frifindelsespåstanden som sin selvstændige påstand om betaling af løn henvist til, at chaufførerne i henhold til Normens § 17, pkt. 2 og 3, var berettigede til at standse arbejdet i perioden fra den 1. til 14. september 2008. Til støtte for den subsidiære påstand om bortfald af bod har indklagede henvist til arbejdsretslovens § 12, stk. 6, hvorefter bod skal bortfalde, når arbejdsnedlæggelsen har været rimeligt begrundet i trivselsmæssige forhold, som arbejdsgiveren bærer ansvaret for. Mere subsidiært er henvist til arbejdsretslovens § 12, stk. 5, om nedsættelse af bod.

Indklagede har bestridt, at indklagede skulle være bundet af sin tidligere anerkendelse af, at arbejdsnedlæggelsen var overenskomststridig. Denne anerkendelse fremkom under hastemøder, som var indkaldt med meget kort varsel, og indklagede fik først efterfølgende kendskab til de omstændigheder, som begrundede påberåbelsen af Normens § 17. Det er en tung bevisbyrde at løfte at komme igennem med en påstand om, at Normens § 17 finder anvendelse, og arbejdstagersiden er derfor tilbageholdende med hensyn til at påberåbe sig dette. Det bør imidlertid ikke komme forbundets medlemmer til skade, hvis det efterfølgende viser sig, at forholdene var langt alvorligere, end man først regnede med.

Til støtte for, at Normens § 17 finder anvendelse – og dermed til støtte for frifindelses- og betalingspåstanden – har indklagede anført, at chaufførerne efter bedste evne forsøgte at køre busserne i perioden fra den 24. august og indtil den 1. september 2008, hvor arbejdet blev standset, men at problemerne tog til i en sådan grad, at de tilbageværende chauffører med rette vurderede, at det ikke længere var sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt at fortsætte arbejdet under de forhåndenværende forhold. Kravet i Normens § 17 om, at der skal være opstået en risiko for sikkerhed og sundhed, der berettiger til at standse arbejdet, svarer i realiteten til affattelsen i § 5, stk. 2, i den tidligere norm, hvor ordlyden var: ”hensynet til liv, velvære eller ære afgiver tvingende grunde til at standse arbejdet”. Det er således afgørende, at der forelå tvingende grunde til at standse arbejdet, hvilket var tilfældet. Det er ikke en betingelse for at kunne anvende Normens bestemmelser om arbejdsnedlæggelse, at Arbejdstilsynet har standset arbejdet, og Arbejdstilsynets påbud af 3. december 2008 om at nedbringe det dårlige psykiske arbejdsmiljø understøtter, at kravet i § 17 var opfyldt, fordi der var en aktuel fare for, at chaufførernes sundhed og sikkerhed var i fare. Dette gjaldt direkte for langt de fleste chauffører, idet 38 ud af 44 linjer var væsentligt påvirket af køreplanen, men øvrigt indirekte for alle chaufførerne, idet en forsinkelse ét sted påvirkede de øvrige linjer. Arbejdsnedlæggelsen var derfor berettiget for alle de, som nedlagde arbejdet, uanset at standsningsretten efter Normens § 17 er individuel. Det følger heraf, at der skal betales fuld løn til alle chaufførerne, ligesom de ikke kan pålægges at betale nogen bod.

Til støtte for den subsidiære påstand om bodsbortfald har indklagede anført, at arbejdsstandsningen alene havde baggrund i et dårligt fysisk og psykisk arbejdsmiljø, og at Arriva må bære det fulde arbejdsgiveransvar for, at arbejdet kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt. Tillidsrepræsentanterne havde allerede før planens ikrafttræden gjort opmærksom på problemerne, ligesom de havde opfordret Arriva til at udsætte ikrafttrædelsestidspunktet. At arbejdsforholdene ikke var i orden, ses også ved, at Arriva over for FynBus bakkede op om chaufførernes klager og forsøgte at finde en løsning. Da forholdene efter den 13. september 2008 var blevet forbedret noget i kraft af overgangsordningen, genoptog chaufførerne da også arbejdet igen, selvom forholdene stadig langt fra var i orden, hvilket illustreres af Arbejdstilsynets rapport og de af Arbejdstilsynet nedlagte påbud.

Arbejdsrettens begrundelse og resultat

Det blev af indklagede under fællesmødet den 2. september 2008 anerkendt, at arbejdsnedlæggelsen var overenskomststridig, og denne anerkendelse blev uden forbehold gentaget under sagens behandling i Arbejdsretten den 4. september 2008 og den 8. september 2008. Der er da heller ikke under sagen godtgjort omstændigheder, som har indebåret en sådan alvorlig helbredsfare, at det har kunnet berettige de af sagen omfattede buschauffører til at standse arbejdet i medfør af Normens § 17. Hverken indklagedes principale påstand om frifindelse eller indklagedes selvstændige betalingspåstand tages derfor til følge.

Arbejdsretten finder det ved den stedfundne bevisførelse godtgjort, at arbejdsstandsningen skyldtes massive trivselsmæssige faktorer, som arbejdstagersiden var uden skyld i, og som Arriva som arbejdsgiver må bære ansvaret for. Det kan ikke føre til et andet resultat, at køreplansændringen var blevet udarbejdet i FynBus' regi, da det må påhvile Arriva ikke at påtage sig kontraktmæssige forpligtelser, som medfører en uacceptabel forringelse af arbejdstagernes trivselsmæssige vilkår. Indklagedes påstand om bodsbortfald tages herefter til følge, jf. herved arbejdsretslovens § 12, stk. 6.

Thi kendes for ret:

Landsorganisationen i Danmark for Fagligt Fælles Forbund frifindes for betaling af bod.

Dansk Arbejdsgiverforening for Dansk Industri overenskomst 1 for Arriva Skandinavien A/S frifindes for den af indklagede nedlagte selvstændige påstand.

I sagsomkostninger for Arbejdsretten skal Dansk Arbejdsgiverforening for Dansk Industri overenskomst 1 for Arriva Skandinavien A/S inden 14 dage efter afsigelsen af denne dom betale 2.000 kr. til Arbejdsretten.

Lene Pagter Kristensen