



Udskrift af Arbejdsrettens retsbog

Den 7. april 2016 holdt Arbejdsretten møde i Arbejdsmarkedets Hus, Sankt Annæ Plads 5, 1250 København K, i

Sag nr. AR2014.0335:

Landsorganisationen i Danmark

for

Dansk Metal

mod

Dansk Arbejdsgiverforening

for

Dansk Industri på egne vegne og

for

TDC A/S

i hvilken sag der sidst blev holdt retsmøde den **16. marts 2016**.

Retten blev beklædt af næstformand, højesteretsdommer Poul Dahl Jensen.

Som retsskriver fungerede dommerfuldmægtig Diane Svanholm Kvist.

Ingen var mødt eller tilsagt.

I retsmødet den 16. marts 2016 overlod parterne det til retsformanden at afgøre sagen i henhold til arbejdsretslovens § 16, stk. 3.

Retsformanden traf følgende

AFGØRELSE:

Indledning

Sagen angår, om TDC A/S har overtrådt DA/LO-aftalen om kontrolforanstaltninger i forbindelse med virksomhedens brug af GPS-systemets registreringer til kontrol af medarbejderne, og om Dansk Industri i den forbindelse har været delagtig i overenskomstbrud.

Påstande

Klager, Landsorganisationen i Danmark for Dansk Metal, har nedlagt påstand om, at TDC A/S skal betale en skærpet bod for systematisk brud på DA/LO-aftalen om kontrolforanstaltninger.

Endvidere har klager nedlagt påstand om, at Dansk Industri skal betale en bod til Dansk Metal for delagtighed i TDC's brud på DA/LO-aftalen.

Indklagede, Dansk Arbejdsgiverforening for Dansk Industri på egne vegne og for TDCA/S,
har nedlagt påstand om frifindelse.

DA/LO-aftalen om kontrolforanstaltninger

Den 27. oktober 2006 indgik LO og DA en aftale om kontrolforanstaltninger. Af aftalen fremgår bl.a. følgende:

”1. Arbejdsgiveren kan i medfør af ledelsesretten og under iagttagelse af bestemmelserne i de kollektive overenskomster iværksætte kontrolforanstaltninger.

Kontrolforanstaltninger skal være sagligt begrundede i driftsmæssige årsager og have et fornuftigt formål; de må ikke være krænkende over for lønmodtagerne, og de må ikke forvolde lønmodtagerne tab eller nævneværdige ulemper. Kontrolforanstaltninger skal indrettes således, at der er et rimeligt forhold mellem formål og midler.

2. Arbejdsgiveren skal underrette lønmodtagerne om nye kontrolforanstaltninger senest 6 uger inden de iværksættes. Dette gælder dog ikke, såfremt formålet med kontrolforanstaltningen vil forspildes herved, eller såfremt tvingende driftsmæssige grunde er til hinder herfor. I så fald skal arbejdsgiveren underrette lønmodtagerne snarest muligt samt redegøre for årsagen til, at 6-ugers fristen ikke kunne overholdes.

...

5. Finder lønmodtagerne, efter at være blevet underrettet om en kontrolforanstaltning, at betingelserne for iværksættelse af kontrolforanstaltningen ikke er eller ikke har været opfyldt, kan de kræve den således opståede uoverensstemmelse behandlet fagretligt.

6. Uoverensstemmelser om iværksættelse af kontrolforanstaltninger behandles fagretligt i overensstemmelse med hidtidig praksis i Arbejdsretten eller faglig voldgift.

7. Nærværende aftale er at betragte som et protokollat til DA/LO-Hovedaftalen.

...

10. Aftalen træder i kraft den 1. januar 2007.”

Sagen i hovedtræk

TDC besluttede i begyndelsen af 2013 at installere et 2-vejs-GPS-system i alle virksomhedens biler.

Den 21. marts 2013 lagde TDC en artikel med titlen ”Teknologiløft med ny GPS” på virksomhedens teknikerintranet. Artiklen var udformet som spørgsmål og svar, og i artiklen var bl.a. anført:

”Har TDC ingen tillid til deres medarbejdere?

Vi har tillid til vores medarbejdere, og vi regner med, at alle kører som de skal. Derfor er det også de planlægningsmæssige og koordineringsmæssige fordele, som GPS skal hjælpe med – så vi kan servicere vores kunder så effektivt som muligt.

Formålet er dermed optimering og løbende forbedringer, men i yderste konsekvens vil data selvfølgelig kunne blive anvendt til kontrol. De spilleregler er aftalt i overenskomsten og lokalaftalen.”

Som grundlag for orienteringen af medarbejderne om den nye 2-vejs GPS blev endvidere anvendt en power point præsentation betegnet ”GPS – anvendelse af Ecofleet”, hvoraf der under sagen er fremlagt to næsten enslydende versioner, begge udaterede. Af den ene versions side 7 fremgår bl.a.:

”Hvad betyder det for mig?

Systemet er ikke indført til kontrol og overvågning, men kan nemt opfattes som sådan – men hvis vi i forbindelse med anvendelse af værktøjet bliver opmærksom på eventuelle uregelmæssigheder så vil vi naturligvis reagere på dette.

Det er et vigtigt budskab til alle, at når bare du agerer ansvarligt og med fornuft, så har du ikke noget at bekymre dig om.

...

Det der ikke var i orden før GPS indførelsen er fortsat ikke i orden og vil blive håndteret uændret”.

På side 8-11 i power point præsentationen er indeholdt svar på en række konkrete spørgsmål om frokost og fravær i løbet af dagen.

I 2. halvår af 2013 anvendte TDC i tre tilfælde GPS registreringer som grundlag for ansættelsesretlige reaktioner mod medarbejdere i TDC’s driftsafdeling. Den 23. august 2013 blev MEDLEM1 afskediget med den begrundelse, at han havde anvendt firmabilen privat, og at han havde holdt længere frokostpauser end foreskrevet. Den 21. november 2013 fik servicetekniker MEDLEM2 en mundtlig påtale for privat brug af sin tjenestebil. Den 1. december 2013 fik servicetekniker MEDLEM3 en skriftlig advarsel for privat brug af sin tjenestebil og for fejlagtige registreringer i systemerne MSOS og PULS.

Afskedigelsen af MEDLEM1 blev efterfølgende behandlet i Afskedigelsesnævnet, og ved nævnets tilkendegivelse af 27. december 2013 blev MEDLEM1 tilkendt en godtgørelse for urimelig afskedigelse. Af sagsfremstillingen i tilkendegivelsen fremgår bl.a., at der den 24. juni 2013 blev afholdt et møde mellem TDC og Dansk Metals Landsklub i anledning af, man i TDC efter installationen i bilerne af 2-vejs-GPS systemet var blevet opmærksom på, at visse af medarbejderne havde et uhensigtsmæssigt kørselsmønster. På mødet blev der gennemgået data hidrørende fra 10 unavngivne medarbejdere. På mødet aftaltes det, at ”TDC udarbejder yderligere information til medarbejderne med 2-vejs-GPS om, hvad der kan ses og hvad der rent faktisk ses. Heri nævnes også regler for hvad man må f.eks. i forbindelse med frokost, svinkeærinder mv.” I forlængelse af mødet udarbejdede TDC et powerpoint, der blev præsenteret for medarbejderne bl.a. på et tavlemøde den 10. juli 2013. DA/LO-aftalen om kontrolforanstaltninger er ikke nævnt i tilkendegivelsen.

I en skrivelse med titlen ”GPS’ens funktionalitet, anvendelse af kontrol – februar 2014”, som TDC udsendte i februar 2014, dvs. efter de tre tilfælde med brug af GPS-oplysninger, som denne sag udspringer af, hedder det bl.a.:

”...

Kontrol

Indklagede, Dansk Arbejdsgiverforening for Dansk Industri på egne vegne og for TDCA/S,

GPS'en vil *også* blive brugt hertil.

Brugen af GPS i TDC biler er en del af et ledelsesværktøj, som også anvendes som kontrolforanstaltning af den enkeltes effektive arbejdstid. Vi kan således i dag få et mere præcist billede af vores forretning og hver enkelt medarbejders kørselsmønster, og vi kan styre opfølgning og minimering af f.eks. den uproduktive tid gennem individuel dialog.

Ved mistanke om ikke korrekt tidsregistrering eller kørsel, vil GPS blive taget i brug til kontrol. Data bliver kun brugt til kontrol af arbejdstid, hvis der er konkrete omstændigheder, der gør kontrol naturlig. Oplysningerne fra GPS, der er installeret anvendes også til kontrol af om den enkelte tekniker overholder virksomhedens retningslinjer, f.eks. i forhold til privatkørsel i firmabilen.

I så fald tages der en dialog leder og medarbejder imellem, idet der kan være en god forklaring på en eventuel uoverensstemmelse. I modsat fald kan ukorrekt tidsregistrering eller kørsel medføre ansættelsesmæssige konsekvenser i henhold til overenskomstens regler herom.”

Forklaringer

Lars Jørgensen har forklaret bl.a., at han siden 1998 har været tillidsrepræsentant i den enhed i TDC, der hedder Kapacitet. Siden den 1. september 2015 har han været formand for landsklubben i TDC.

Der blev installeret GPS-system i bilerne i Drift og i Kapacitet samtidigt. Teknikerintranettet var mest målrettet teknikerne i den enhed, der hedder Drift. I Kapacitet anvender de stort set ikke Teknikerintranettet, der er et meget stort system. GPS nødvendiggjorde en ny lokalaftale nr. 27 i foråret 2013. Denne lokalaftale dækkede både Drift og Kapacitet. I maj 2014 indgås lokalaftale 27 a, der kun gælder for Kapacitet. Der blev ikke lavet en tilsvarende lokalaftale for Drift. Han var ikke involveret i SU-møder eller lignende i Drift i 2013.

Peer Schaumburg-Müller har forklaret bl.a., at han er vicedirektør i TDC's HR afdeling. I 2013 er TDC's teknikerområde i enheden Operations organiseret i to afdelinger, henholdsvis Drift med ca. 1200-1300 medarbejdere og Kapacitet med ca. 700 medarbejdere.

TDC begyndte i 2012 at overveje muligheden for at optimere driften ved at anvende GPS. Det blev drøftet med tillidsrepræsentanterne og på SU-møder i begyndelsen af 2013. Fra medarbejderside var man meget optaget af spørgsmålet om kontrol, og ledelse og medarbejderrepræsentanter blev enige om at udarbejde en artikel med spørgsmål/svar, hvor spørgsmålene blev formuleret i fællesskab. Artiklen med spørgsmål og svar blev kommunikeret til medarbejderne på morgenmøder, og den blev lagt ud på teknikerintranettet. Der blev til et morgenmøde i sommeren 2013 udarbejdet en power point præsentation svarende til den, der tidligere var udarbejdet til brug for SU. Også denne præsentation blev udleveret til alle medarbejdere, ligesom den blev lagt på intranettet. Morgenmøderne afholdtes en gang om ugen eller hver 14. dag. Kommunikation via intranettet var den almindelige måde at kommunikere på i Drift, idet medarbejderne om morgenen normalt ikke mødte ind hos TDC, men kørte direkte ud til kunderne. Medarbejderne er forpligtet til løbende at orientere sig om opslag og beskeder på virksomhedens intranet. Selve installationen af 2-vejs GPS-systemet startede i Drift i begyndelsen af 2013, mens det først blev fuldt implementeret i Kapacitet i 2014.

Orienteringsskrivelsen fra februar 2014 vedrørende GPS'ens funktionalitet, anvendelse og kontrol blev udarbejdet til medarbejderne i Drift og var udtryk for et "sikkerhedsvarsel" som følge af en diskussion, der havde været. De mente, at de havde varslet behørigt tilbage i marts 2013 og i hvert fald i juni 2013.

Retsformandens bemærkninger

Det er ubestridt, at TDC A/S har anvendt oplysningerne i GPS-systemet til kontrol af medarbejdere i afdelingen Drift i tre tilfælde i 2. halvår af 2013. Uenigheden mellem parterne angår, om TDC forinden havde underrettet medarbejderne om kontrolforanstaltningerne i overensstemmelse med punkt 2 i Aftalen af 27. oktober 2006 om kontrolforanstaltninger.

I artiklen af 21. marts 2013 med titlen "Teknologiløft med ny GPS" er det som svar på spørgsmålet "Har TDC ingen tillid til deres medarbejdere?" anført, at formålet med GPS systemet er optimering og løbende forbedringer, "men i yderste konsekvens vil data selvfølgelig kunne blive anvendt til kontrol." Efter Peer Schaumburg-Müllers forklaring lægges det til grund, at spørgsmål og svar, herunder om GPS-systemets anvendelse til kontrol, blev kommunikeret til medarbejderne på intranettet og på morgenmøder.

På den baggrund finder retsformanden, at TDC forud for brugen af GPS-oplysninger i de tre tilfælde i 2. halvår af 2013 havde orienteret medarbejderne i Drift på en tilstrækkelig klar og tydelig måde om, at GPS-oplysningerne også ville blive anvendt til kontrol, jf. punkt 2 i Aftalen om kontrolforanstaltninger.

Som følge heraf frifindes TDC A/S og Dansk Industri.

Sagen sluttet.

Retten hævet.

Poul Dahl Jensen / Diane Svanholm Kvist