



Medlemsinfo 2021

Nr.17

Udsendt den 05.10.2021

DSB vil ikke lave aftale om "Loss of License" til togførerne - og efterlader togførere i en sårbar og udsat position

Denne medlemsinformation er lidt længere end normalt, men den er vigtig, så giv dig alligevel tid til at læse den.

Som alle ved, er togførere, metrostewarder samt lokomotivpersonale (med enten A- eller B-licens) omfattet af et ufravigeligt krav om helbredsgodkendelse via Trafikstyrelsen. Det betyder med andre ord, at man ikke må udføre sikkerhedsklassificeret arbejde, hvis helbredsgodkendelsen af den ene eller den anden grund måtte blive suspenderet midlertidigt eller permanent. Der er gode grunde til at vi skal helbredsgodkendes, med det arbejde, vi udfører. Men det gør os samtidig ekstra udsatte, for hvad hvis man pludselig ikke længere kan få en helbredsgodkendelse?

Siden 2012 har både overenskomstansatte lokomotivførere (A/B) og togførere været omfattet af en såkaldt "Loss of License". Kort fortalt, var den en slags forsikring for, hvis man som togfører en dag ikke længere kan opretholde sin helbredsgodkendelse grundet sygdom, og man bliver afskediget med baggrund i dette.

Forsikringen var på 200.000 kroner skattefrit, der blev udbetalt med sidste lønudbetaling, hvis dette blev bevilget.

Ikke prangende, men dog nok til at det var et fornuftigt plaster på såret, og man kunne for eksempel bruge pengene til hjælp til at uddanne sig til noget andet eller til at lindre sin sygdom.

Tjenestemænd er ikke omfattet af ordningen, idet tjenestemænd har mulighed for at få en kvalificeret svagelighedspension indtil man bliver 60 år, og derefter almindelig svagelighedspension, hvis man ikke længere kan helbredsgodkendes.

Imidlertid opsagde DSB som bekendt alle aftaler med Dansk Jernbaneforbund tilbage i december 2017, da DSB meldte sig ind i arbejdsgiverorganisationen Dansk Industri.

Dette medførte, at togførerne blev omfattet af Jernbaneoverenskomsten (JA) mellem Dansk Jernbaneforbund og Dansk Industri.

Under JA er både metrostewarder og lokomotivpersonale (med A/B-licens) dog omfattet af en Loss of License og heldigvis for det.

Men af en eller anden besynderlig grund, som TPO aldrig har kunnet få et godt svar på hvorfor, er togførerne ikke blevet indføjret i Jernbaneoverenskomsten hvad Loss of License angår.

Faktisk er det så grotesk, at det udelukkende er togførerne, der ikke er omfattet. Alle andre medarbejdergrupper under JA, med krav om helbredsgodkendelse, er omfattet og dækket. Men altså ikke togførerne. Så hvis du ikke kan helbredsgodkendes længere, er det altså højst sandsynligt farvel og tak, med det overenskomstmæssige varsel, den enkelte nu har, alt efter anciennitet.

Det var vi godt klar over, da vi forhandlede med DSB i Fagbevægelsens Hovedorganisation i sommeren 2019. Dansk Jernbaneforbund og DSB kunne imidlertid kun blive enige om en overgangsordning frem til overenskomstfornyelsen i 2020, hvor det så var meningen at den skulle komme på plads som en del af overenskomstforhandlingerne. Derfor blev der underskrevet en midlertidig aftale om Loss of License for togførerne, der udløb i foråret 2020.

Men forhandlingerne om OK20 gik jo som de gik, og Dansk Jernbaneforbund kunne, udover et tillæg til lokomotivpersonalet for grænseoverskridende trafik, ikke blive enige om ret meget med Dansk Industri og DSB, og en aftale om Loss of License for togførerne kom ikke på plads, ligesom togførerne heller ikke fik nogen aftale om tillæg for grænseoverskridende kørsel, selvom det står i JA, at dette skal forhandles.

De manglende resultater generelt, sammen med dette åbenlyse svigt af togførerne, var en af hovedårsagerne til at TPO anbefalede et nej til OK20 i Dansk Jernbaneforbunds hovedbestyrelse. For vi var mindst talt utilfredse med, at dette fuldstændig rimelige krav ikke kunne komme på plads, men selvom vi stemte nej, var der alligevel flertal på transportområdet og OK20 blev vedtaget.

Men TPO ville ikke bare sidde med hænderne i skødet og vente tre år på OK23 uden at forsøge at gøre noget.

Derfor har vi lige siden presset på overfor DSB for at få en aftale på plads, og vi har holdt holdt adskillige møder om dette med DSB, men selvom vi havde opfattelsen af at der var fremgang i forhandlingen, meddelte DSB os på vores sidste møde, at man ikke vil lappe hullet i togførernes ansættelsestryghed. Ordningen er naturligvis ikke gratis, og ville koste DSB omkring en halv million kroner årligt, men vi troede, måske lidt naivt set i bakspejlet, at DSB selvfølgelig kunne se det både moralsk rigtige - og etisk vigtige i, at togførerne ikke blev efterladt ubeskyttede på dette område.

Vi tog fejl.

For DSB har nu endegyldigt meddelt os, at man ikke vil indgå en sådan aftale med TPO, idet man anser det for at være noget, som skal aftales på overenskomstniveau og at det som udgangspunkt skal "betales" med de midler, der nu måtte være indenfor forhandlingsrammen til overenskomstforhandlingerne.

Indtil da må vi håbe, at der ikke er flere togførere, der skal afskediges på grund af manglende mulighed for helbredsgodkendelse.

Det har vi beklageligvis allerede set flere fortvivlende eksempler på. Vi har endda forsøgt at få DSB til at omlacere en medarbejder til S-togsrevisor, hvor der ikke er krav om helbredsgodkendelse, men blev blot blevet mødt med blank afvisning og en henvisning til, at man ikke manglede S-togsrevisorer, tværtimod.

Vi mener ikke det er en virksomhed som DSB værdigt at behandle en medarbejdergruppe på den måde. Men vi har foreløbig taget DSB's afvisning til efterretning og vil arbejde hårdt for at det kommer på plads til OK23. Inden da vil TPO genrejse kravet i Dansk Jernbaneforbunds hovedbestyrelse, når vi til næste år skal gøre overenskomstkrav klar til forhandlingerne.

Men vi kan ganske enkelt ikke leve med, at togførerne skal stilles væsentligt ringere end andre medarbejdergrupper i DSB (og andre operatører) på dette område. Og det vil vi kæmpe for kommer på plads til OK23!

På bestyrelsens vegne,

Mikkel Channo Jessen
Områdegruppeformand

Susanne Bjørn Jensen
Områdegruppenæstformand