

Tolkning av en bestämmelse i bussbranschavtalet om uppräknig av tid mellan kl. 22.00 och 06.00.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2018-11-14
StockholmDom nr 69/18
Mål nr A 110/17**KÄRANDE**

Svenska Kommunalarbetareförbundet, Box 19039, 104 32 Stockholm
Ombud: förbundsjuristen Henric Ask, LO-TCO Rättsskydd AB, Box 1155,
111 81 Stockholm

SVARANDE

1. Sveriges Bussföretag, Box 5384, 102 49 Stockholm
2. Nettbuss Aktiebolag, 556429-0319, Polhemsplatsen 5, 411 11 Göteborg
Ombud för båda: chefsjuristen Jan Bergman, Transportföretagen, Box 5384,
102 49 Stockholm

SAKEN

kollektivavtalsbrott

Bakgrund

Mellan Sveriges Bussföretag och Svenska Kommunalarbetareförbundet (Kommunal) gäller bussbranschavtalet. Nettbuss Aktiebolag (Nettbuss) är medlem i Sveriges Bussföretag och P.S. är medlem i Kommunal.

P.S. är anställd som bussförare hos Nettbuss och har sedan december 2016 haft ett schema som innefattar passet (tjänsten) nummer 764 med körningar mellan Borås och Göteborg. Körningen slutade kl. 22.17 vid Depå Borås. Hans arbetstid slutade dock kl. 22.43. Skälet till att hans arbetstid varade längre än körningen är att den sista matrasten slutade kl. 20.43 och att en rast, enligt bussbranschavtalet, inte får läggas ut mindre än två timmar från arbetstidens slut. P.S. har dock inte utfört något arbete efter kl. 22.17. Nettbuss har för denna tid inte krävt något arbete och han har haft bolagets tillåtelse att lämna arbetsplatsen efter att körningen var klar kl. 22.17, vilket han också gjort.

Twisten gäller hur en regel om ”uppräknig av tid” i bussavtalet ska tillämpas i en situation som den aktuella. Regeln finns i § 5 mom. 6 punkt 1 och har följande lydelse.

mom 6 Uppräknig av tid vid linjetrafik

1. Varje arbetad timme som utförs mellan kl. 22.00 - 06.00 ska räknas upp med 1,17 vid fastställande av den ordinarie arbetstiden. Mellan 22.00 - 06.00 får inte uppehållstid förläggas.

Rast förläggs enligt avtalets regler.

Yrkanden

Kommunal har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta Nettbuss att betala allmänt skadestånd till P.S. med 50 000 kr och till Kommunal med 100 000 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 27 oktober 2017 (dag för delgivning av stämning) till dess betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt käromålet. De har inte vitsordat något belopp men väl sättet att beräkna ränta.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

Parterna har till stöd för sin talan anfört i huvudsak följande.

Kommunal

Sammanfattning av grunderna

Nettbuss har under tiden december 2016–september 2018 brutit mot bussbranschavtalet genom att vid fastställande av den ordinarie arbetstiden för P.S. inte räkna upp all tid mellan kl. 22.00 och 06.00 med 1,17. Nettbuss är därför skyldigt att betala allmänt skadestånd till P.S. och Kommunal.

Den omtvistade tiden

P.S. är bussförare hos Nettbuss. Han fick i december 2016 ett nytt schema där han har arbetstid fram till kl. 22.43. Bolaget har inte räknat upp P.S:s arbetstid efter kl. 22.17, vilket ska göras enligt bussbranschavtalet. Nettbuss betalade lön till P.S. för tiden fram till kl. 22.43 eftersom hans arbetstid pågick fram till den tidpunkten.

P.S:s pass slutade kl. 22.17 och inget arbete har utförts av P.S. eller krävts av Nettbuss efter kl. 22.17. Arbetstagarna står dock till förfogande för arbete under all arbetstid.

P.S. har inte vetat om att han haft arbetstid kl. 21.17–22.43. Om han hade känt till det hade han kontaktat Nettbuss och berättat att han stod till förfogande för arbete under denna tid.

Arbetsgivarparterna kallar tiden kl. 22.17–22.43 för garantitid, vilket enligt arbetsgivarparterna innebär att arbetstiden inte ska uppräknas enligt § 5 mom. 6. Begreppet garantitid har ensidigt skapats av arbetsgivarparterna

och finns inte i bussbranschavtalet. Parterna har inte vid tillkomsten av aktuellt avtal eller vid någon tidpunkt senare diskuterat begreppet garantitid.

Kollektivavtalsregleringen

Regeln om uppräknings av arbetstid i § 5 mom. 6 punkt 1 infördes 2003. Den gemensamma partsavsikten var att arbetstid under vilken arbetstagare står till förfogande för arbete ska räknas upp med 1,17 under perioden kl. 22.00–06.00. Det saknar betydelse om arbete faktiskt utförs eller inte. Arbetsgivaren kan välja att inte sysselsätta arbetstagaren med arbete under arbetstid, men det påverkar inte arbetstagarens rätt till uppräknings av arbetstid.

Formuleringen *varje arbetad timme* ska tolkas på så sätt att det avser arbetstid, under vilken arbetstagare står till förfogande för arbete. P.S. har stått till arbetsgivarens förfogande t.o.m. kl. 22.43.

Till skillnad från vad som gäller för uppräknings av arbetstid ska övertids- och ob-ersättning endast betalas för faktiskt arbetad tid. Att det finns ett sådant krav för dessa ersättningar framgår uttryckligen av §§ 9 och 10 i avtalet. Om parterna hade avsett att det skulle krävas faktiskt arbetad tid även för rätt till uppräknings enligt § 5 mom. 6 punkt 1 hade parterna rimligen angett detta på samma sätt som i §§ 9 och 10. Uttryckssätten *varje arbetad timme som utförs* i § 5 mom. 6 punkt 1 och *faktiskt arbetad tid* i §§ 9 och 10 är inte jämförbara.

Parts- och branschpraxis

Det är inte riktigt att bussbranschavtalet sedan 2008 har tillämpats på det sätt som arbetsgivarparterna har gjort gällande. I vart fall har Kommunal varken haft kännedom om eller godkänt en sådan tillämpning.

Anledningen till att Kommunal inte väckte talan i tvisten med dåvarande Swebus AB (numera Nobina Sverige AB) efter den centrala tvisteförhandlingen i februari 2009 var att det inte hade framställts något skadeståndskrav vid den lokala förhandlingen.

Arbetsgivarparterna

Sammanfattning av grunderna

Efter att körningen slutat kl. 22.17 har P.S. inte haft någon arbetskyldighet, utan har haft möjlighet att gå hem eller göra något annat. En förutsättning för att arbetstid efter kl. 22.00 ska uppräknas med 1,17 är att arbete utförs, vilket i bestämmelsen har tydliggjorts genom formuleringen *varje arbetad timme som utförs*. Eftersom P.S. varit arbetsbefriad från kl. 22.17 ska tiden därefter inte uppräknas enligt § 5 § 6 mom. Nettbuss har därför inte brutit mot kollektivavtalet och är inte skyldigt att betala skadestånd.

Den omtvistade tiden

P.S. körde under perioden den 11 december 2016–8 december 2017 Nettbuss linje 100 som går mellan Göteborg och Borås. Han började och slutade sitt pass vid depå i Borås. I schemat hade P.S. en matrast mellan kl. 20.03–20.43.

I bussbranschavtalet § 5 mom. 12 – Rast anges bl.a. följande.

Den sammanlagda rasttiden under en tjänstgöring får ej överstiga 90 minuter. Rast får inte utläggas tidigare än två timmar efter tjänstgöringens början och inte heller mindre än två timmar från arbetstidens slut, andra raster eller uppehåll.

Om den sista rasten i ett arbetspass ligger mindre än två timmar från arbetstidens slut måste arbetsgivaren förlänga arbetstiden efter att arbetspasset slutat. Föraren är arbetsbefriad från att arbetspasset slutat till den förlängda arbetstidens slut och behöver inte vara kvar på arbetsplatsen.

Eftersom P.S. hade en rast som slutade kl. 20.43 och rast inte får läggas ut mindre än två timmar från arbetstidens slut har Nettbuss därför förlängt P.S:s arbetstid till kl. 22.43 och betalat lön till honom fram till detta klockslag. P.S:s schemalagda arbete avslutades dock redan kl. 22.17 då han ställde upp bussen i depån.

Tid som på detta sätt läggs till för att inte hamna i konflikt med kollektivavtalets regler om rast kallas i branschen garantitid. Ordet finns inte i kollektivavtalet, men används av hela branschen. Ordet har inte skapats av arbetsgivarparterna, utan kan ha sitt ursprung i det digitala planeringsverktyget Hastus, som används av i princip alla företag i branschen. I Hastus kallas nämligen sådan tid för ”guarantee time”. Kommunals företrädare är väl införstådda med begreppets innebörd.

Efter att P.S. har avslutat sitt schemalagda arbete kl. 22.17 har han stämplat ut och inte utfört något arbete. Han har varit arbetsbefriad och har kunnat gå hem. P.S. har således haft garantitid mellan kl. 22.17 och 22.43.

Kollektivavtalsregleringen

I § 5 mom. 6 punkt 1 anges att *varje arbetad timme som utförs* ska räknas upp. Det krävs att arbete faktiskt utförs för att tiden ska räknas upp, vilket också var den gemensamma partsavsikten vid bussbranschavtalets tillkomst.

Under garantitiden utför arbetstagaren inget arbete varför den tiden inte ska räknas upp. Av förarspecifikationen framgår när den faktiska arbetstiden upphör och att föraren inte behöver utföra arbete under garantitiden.

Skälet till att regeln om uppräknings av tid infördes var att ge dem som i hög grad arbetar natt en arbetstidsförkortning. Att på detta sätt premiera arbete som utförs nattetid är inte unikt för bussbranschen utan förekommer i de

flesta branscher med nattarbete. Det saknas anledning för parterna att förkorta arbetstiden för tid då arbetstagaren är arbetsbefriad och inte utför något arbete.

Uttryckssättet *varje arbetad timme som utförs* i § 5 mom. 6 punkt 1 är fullt ut jämförbart med formuleringen *faktisk arbetad tid* i §§ 9 och 10 i kollektivavtalet. Båda formuleringarna ger uttryck för att arbete ska ha utförts för att arbetstagaren ska ha rätt till de aktuella förmånerna.

Formuleringarna i §§ 9 och 10 visar att parterna inte är främmande för att skilja mellan å ena sidan arbetstid där endast ersättning för tiden ska betalas och å andra sidan arbetstid under vilken arbetstagaren även utför arbete och därigenom kvalificerar sig för ytterligare förmåner.

Parts- och branschpraxis

I branschen tillämpas § 5 mom. 6 punkt 1 på samma sätt som Nettbuss har gjort i det aktuella fallet. Bland annat tillämpar två av de största arbetsgivarna i branschen, Nobina Sverige AB och Keolis Sverige AB, bestämmelsen på detta sätt. Bolagen har sammanlagt fler än 10 000 bussförare anställda av branschens totalt ca 20 000, varav det absoluta flertalet är medlemmar i Kommunal.

Kommunal och Bussarbetsgivarna hade den 16 februari 2009 en central förhandling i en tvist som inletts 2008, med dåvarande Swebus AB, numera Nobina Sverige AB, som gällde en nästan identisk fråga. I den förhandlingen framförde Bussarbetsgivarna samma inställning som i detta mål, dvs. att det för uppräknig av arbetstiden krävs att arbete utförs. Förhandlingen avslutades i oenighet men Kommunal valde att inte driva frågan vidare. Kommunal har således i vart fall sedan 2008 haft kännedom om Bussarbetsgivarnas inställning i frågan och att kollektivavtalet tillämpats på detta sätt.

Det görs inte gällande att parterna lokalt vid Nobina Sverige AB eller vid Keolis Sverige AB har träffat överenskommelser om att tillämpa avtalet på visst sätt. De bolagens tillämpning har dock varit transparent och den har inte genererat några tvisteförhandlingar, utöver den nyss nämnda tvisteförhandlingen 2009. Nobina Sverige AB och Keolis Sverige AB har därav dragit slutsatsen att de är ense med sina fackliga motparter om tillämpningen av avtalet.

Arbetsgivarparterna har även fått uppgifter om att Transdev Sverige AB, med knappt 3 000 anställda bussförare, tillämpar avtalet på samma sätt som Nettbuss i nu aktuellt avseende.

Utredningen

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på Kommunals begäran förhör hållits med P.S., R.W. (f.d. ombudsman), J.P. (ombudsman)

och S.G. (ombudsman) samt på arbetsgivarparternas begäran med B.H. (f.d. förhandlingschef), A.E. (central förhandlare), L.S. (förhandlare vid Keolis Sverige AB), J.L. (f.d. förhandlingschef vid Nobina Sverige AB), T.P. (depåchef) och P.G. (Hastusexpert). Parterna har åberopat skriftlig bevisning.

Domskäl

Tvisten

Tvisten gäller om P.S:s arbetstid mellan kl. 22.17 och kl. 22.43 ska räknas upp med 1,17 enligt regeln om uppräkningsregeln i § 5 mom. 6 i bussbranschavtalet (uppräkningsregeln).

Nettbuss har räknat tiden fram till kl. 22.43 som arbetstid, men bara räknat upp arbetstiden med 1,17 fram till kl. 22.17. Enligt arbetsgivarparterna ska någon uppräkningsregeln av tiden inte ske för tiden därefter, eftersom P.S. då varit arbetsbefriad och det därför inte varit frågan om någon ”arbetad timme som utförts”.

Kommunal menar att all arbetstid mellan kl. 22.00 och 06.00 ska räknas upp enligt bestämmelsen, oavsett om faktiskt arbete utförs eller inte och att P.S:s arbetstid alltså ska räknas upp med 1,17 även för tiden efter kl. 22.17.

Allmänt om bussbranschavtalet

Av utredningen framgår följande.

Uppräkningsregeln infördes i samband med bussbranschavtalets tillkomst 2003.

Före 2003 träffades kollektivavtal för bussbranschen mellan olika arbetsgivarorganisationer och fackförbund. En stor del av branschen omfattades av ett avtal som träffades mellan Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Kommunal. Det fanns även ett antal andra kollektivavtal, som slöts av delvis andra organisationer. Avtalen i branschen skiljde sig åt bl.a. beträffande pensionsvillkoren och reglering av arbetstiden.

När trafikhuvudmännen under 1990-talet i större utsträckning än tidigare började upphandla busstjänster uppfattade parterna skillnaderna mellan de olika kollektivavtalen som problematiska. Ett problem var att de olika avtalen påverkade konkurrensen mellan bussföretagen vid upphandling. Andra problem var att entreprenörbyten i samband med upphandling kunde leda till förändrade villkor för förarna och att de olika pensionsvillkoren i avtalen skapade problem när bussförare bytte anställning mellan företag som omfattades av olika avtal. Av bland annat av dessa skäl träffade Arbetsgivareförbundet Bussarbetsgivarna (numera Sveriges Bussarbetsgivare) och Kommunal den 8 januari 2003 ett gemensamt kollektivavtal för hela bussbranschen, bussbranschavtalet.

I bussbranschavtalet fanns ett flertal bestämmelser om att en arbetstagare ska tillgodoräknas arbetstid utan att han eller hon arbetar. Bland annat anges att tid under vilken förare står till arbetsgivarens förfogande, dock minst tre timmar per dygn, ska räknas som arbetstid (§ 5 mom. 2 punkten 1 A). Tidigare fanns i bussbranschavtalet en regel om att anställda som kallas in för tjänstgöring på tid som inte ansluter till ordinarie arbetstid enligt schemat skulle få ersättning för minst fyra timmar (§ 5 mom. 5 sista stycket). Bestämmelserna innebär att en förare som tas i anspråk för arbete för kortare tid än de som anges ändå ska tillgodoräknas tre respektive fyra timmars arbete. Det är upplyst att dessa regler om s.k. minsta passlängd hämtades till bussbranschavtalet från tidigare gällande avtal, men att minimitiden höjdes i samband med införandet i bussbranschavtalet.

I avtalet föreskrivs också att 75 procent av s.k. uppehållstid på bortaort som huvudregel ska räknas som arbetstid (§ 5 mom. 2 punkt 1 B). Vid delad tjänst/delade pass på hemmaort ska 17 procent av uppehållstiden räknas som arbetstid (§ 5 mom. 6). Uppehållstid syftar på ledig tid mellan tjänstgöringspass samma dag som överstiger 90 minuter (jfr § 5 mom. 12 som anger att rast inte får överstiga 90 minuter per tjänstgöringsdag).

I avtalet finns även den rastregel vilken redan berörts och som anger att rast inte får utläggas tidigare än två timmar bl.a. från arbetstidens slut. Om en rast läggs ut senare än två timmar innan arbetspasset slutar medför regeln att två timmar efter rasten ändå ska räknas som arbetstid. Detta gäller ostridigt även om arbetstagaren inte behöver utföra arbete under hela denna tid. En rastregel med denna innebörd fanns redan före 2003 i flera av kollektivavtalen inom bussbranschen.

Bussbranschavtalets regler om övertids- och ob-ersättning gör skillnad mellan sådan arbetstid som ska räknas som arbetstid trots att arbete inte utförts och arbetstid då arbete faktiskt utförs. Av §§ 9 och 10 framgår nämligen att övertids- och ob-ersättning endast ska betalas för ”faktiskt arbetad tid”. Parterna är ense om att bestämmelserna innebär att arbetstagare endast har rätt till övertids- och ob-ersättning för tid då de utför arbete och alltså inte för sådan tid som ska räknas som arbetstid trots att inget arbete utförts. Som Arbetsdomstolen förstått saken fanns sådana regler redan i tidigare gällande avtal.

De regler om minsta passtid, uppehållstid och rast som här redovisats innebär att förarna kompenseras för en för dem ogynnsam utläggning av arbetspass, raster och uppehåll genom att de tillgodoräknas arbetstid utan att de arbetar. Sådan tid – som arbetsgivarna kallar garantitid – berättigar inte till övertids- eller ob-ersättning. I vart fall flertalet av dessa regler härrör från tiden före bussbranschavtalet.

Avtalsförhandlingarna

Av utredningen framgår följande.

Bussbranschavtalet förhandlades fram i en arbetsgrupp. Syftet med förhandlingarna var att med utgångspunkt i de då gällande avtalen skapa ett gemensamt avtal för hela branschen. Parterna var överens om att det nya avtalet skulle förbättra bussförarnas arbetstidsvillkor bl.a. i syfte att höja statusen på yrket och underlätta rekrytering.

Vid förhandlingarna om bussbranschavtalet var parterna överens om att införa en regel om arbetstidsförkortning vid nattarbete, eftersom nattarbete i flera avseenden är särskilt betungande. I det avtal som tidigare gällde för de kommunala bolagen fanns en regel som innebar att arbetstiden förkortades stegvis om arbetstagaren arbetade nattetid och på helger i sådan omfattning att denne nådde upp till vissa i kollektivavtalet fastställda nivåer. Arbetsgivar sidan ansåg att den regeln inte var lämplig eftersom den inte tog hänsyn till exakt hur mycket varje arbetstagare arbetade nattetid, vilket man menade skulle innebära svårigheter för framförallt de mindre bolagen i branschen. Parterna enades därför om en regel som angav att varje arbetad timme som utförs mellan kl. 22.00–06.00 ska räknas upp med 1,17. Uppräkningsregeln medför en arbetstidsförkortning med ungefär 10 minuter per arbetad timme. Bestämmelsen hade inte någon direkt motsvarighet i de tidigare kollektivavtalen i branschen.

I målet har förhör hållits med R.W. och J.P. som företrädde Kommunal samt A.E. och B.H. som företrädde Bussarbetsgivarna i den arbetsgrupp som förhandlade fram bussbranschavtalet. Dessa har alla berättat att avtalet har den innebörd som respektive part hävdar i målet. B.H. har vidare berättat att det var Bussarbetsgivarna som föreslog formuleringen ”varje arbetad timme som utförs” och att Bussarbetsgivarnas avsikt med uttryckssättet var att det skulle bli tydligt att endast arbetstid då arbete utfördes skulle räknas upp enligt bestämmelsen. Hon har dock inte sagt något om att parterna skulle ha berört innebörden av den valda formuleringen under förhandlingarna. Inte heller övriga förhörspersoner har lämnat några uppgifter om när eller på vilket sätt den av respektive part påstådda innebörden av bestämmelsen skulle ha behandlats under avtalsförhandlingarna.

Kommunal har åberopat ett brev med information om bussbranschavtalet som R.W. skickade till bl.a. förbundets avdelningar några veckor efter att avtalet träffats. Kommunal har anfört att informationen visar att kommunals företrädare uppfattade att partsavsikten vid avtalsslutet var den som förbundet gjort gällande. Enligt Arbetsdomstolens mening framgår inte klart av informationen att tid, som räknas som arbetstid men där arbetstagaren inte utför arbete, ska uppräknas enligt § 5 mom. 6.

Sammantaget ger utredningen inte stöd för annat än att parterna när bussbranschavtalet infördes tolkade den aktuella bestämmelsen olika.

Uppräkningsregelns lydelse m.m.

I § 5 mom. 6 punkt 1 anges att varje arbetad timme som utförs mellan kl. 22.00–06.00 ska räknas upp med 1,17 vid fastställande av den ordinarie arbetstiden.

Enligt Arbetsdomstolens mening ger ordalydelsen och då särskilt formuleringen ”arbetad timme som utförs” ett starkt stöd för arbetsgivarparternas uppfattning att P.S:s arbetstid efter 22.17 inte ska uppräknas med 1,17. Enligt Arbetsdomstolens uppfattning stöds denna tolkning även av att det i bussbranschavtalet görs en sådan skillnad mellan arbetstid som ska räknas som arbetstid trots att arbete inte utförs och arbetstid då arbete utförs, även när det gäller rätten till ob- och övertidsersättning.

Kommunal har pekat på att det i reglerna om ob- och övertidsersättning talas om ”faktiskt arbetad tid” och inte ”arbetad timme som utförs” som i uppräkningsregeln. Enligt Kommunal skulle parterna, om de avsett att det skulle krävas ”faktiskt arbetad tid” för uppräknning enligt § 5 mom. 6, ha skrivit detta på samma sätt i reglerna om ob- och övertidsersättning. Enligt Arbetsdomstolens mening är den omständigheten att olika uttryckssätt används i bestämmelserna ägnade att väcka visst tvivel om parterna avsett något annat vad gäller bestämmelsen i § 5 mom. 6 än det krav på ”faktiskt utfört arbete” som finns i §§ 9 och 10. Å andra sidan framstår det märkligt att i bestämmelsen ange att uppräknning ska ske för ”varje arbetad timme som utförs” om avsikten var att uppräknning skulle göras beträffande all tid som enligt avtalet räknas som arbetstid, även sådan där något arbete inte utförs. Om detta hade varit avsikten hade det legat närmare till hands att t.ex. skriva att arbetstid mellan kl. 22.00 och 06.00 ska räknas upp.

Sammantaget ger avtalets ordalydelse ett klart försteg för arbetsgivarparternas uppfattning att uppräknning inte ska ske i sådana situationer som tvisten avser.

Av utredningen framgår att uppräkningsregeln har sin bakgrund i att nattarbete är särskilt betungande och att regeln syftar till att åstadkomma en arbetstidsförkortning för förare som arbetar natt. Enligt Arbetsdomstolens mening är det fullt förenligt med detta syfte att tolka uppräkningsbestämmelsen så att den inte är tillämplig på en arbetstagare som i enlighet med sin körspecifikation får sluta sin tjänstgöringsdag vid ett visst klockslag, men därefter ändå ska få tillgodoräkna sig arbetstid under en viss tid enligt t.ex. rastregeln. Att arbetstagaren får tillgodoräkna sig tid efter att han eller hon slutat sin arbetsdag som arbetstid, är inte på något vis betungande på ett sätt som förknippas med nattarbete. Arbetstagaren har ju varit ledigt från den tidigare tidpunkten.

Kommunal har anfört att det är tillräckligt att bussföraren stått till förfogande för arbete för att tiden ska räknas upp enligt § 5 mom. 6. Kommunal menar, som Arbetsdomstolen förstår det, att arbetstagarna enligt bussbranschavtalet per definition ska anses stå till förfogande för arbete under hela sin arbetstid. Förbundet har dock inte närmare specificerat på vilket sätt detta kommer till uttryck i avtalet.

Enligt bussbranschavtalet ska den ordinarie arbetstiden förläggas enligt ett på förhand upprättat arbetstidsschema (§ 5 mom. 3). Det är enligt

Arbetsdomstolens mening rimligt att utgå från att avtalet innebär att arbetstagare som utgångspunkt har rätt till lön enligt avtalet om de är tillgängliga för arbetet på det sätt som framgår av arbetstidsschemat. Det är även ostridigt att arbetstagare också har rätt till lön enligt kollektivavtalet för sådan tid som ska räknas som arbetstid även om arbete inte utförs. Enligt Arbetsdomstolens mening går det dock inte av dessa förhållanden att dra slutsatsen att arbetstagare i avtalets mening per definition ska anses stå till förfogande för arbete under tid som räknas som arbetstid även om arbete inte utförs.

Det kan tilläggas att det av körspecifikationen framgår att P.S:s arbetspass slutade kl. 22.17. Han har inte efter kl. 22.17 varit skyldig att hålla sig tillgänglig för att kunna åta sig ytterliga arbetsuppgifter. Parterna är ense om att han då varit fri att lämna arbetsplatsen och göra vad han ville. Enligt Arbetsdomstolens mening är det främmande att säga att P.S. stått till förfogande för arbete efter kl. 22.17.

Sammantaget ger avtalets lydelse, systematik och uppräkningsregelns syfte klart försteg för arbetsgivarparternas uppfattning. Arbetsdomstolen finner alltså att uppräkningsregeln inte ska ske för tid som arbetstagaren, efter att han eller hon slutat sitt arbete för dagen, får tillgodoräkna sig som arbetstid till följd av t.ex. rastregeln. Med denna bedömning behöver Arbetsdomstolen inte ta ställning till om även avtalets tillämpning – som arbetsgivarparterna har gjort gällande – talar för en sådan tolkning.

Det ska understrykas att Arbetsdomstolen i det föregående enbart tagit ställning till hur avtalet ska tillämpas i en situation som den aktuella, dvs. när en förare slutar sin arbetsdag vid ett visst klockslag och efter det klockslaget får tillgodoräkna sig viss tid som arbetstid, t.ex. med tillämpning av rastregeln. Kommunal har i målet argumenterat kring att ett krav på faktiskt utfört arbete skulle medföra orimliga konsekvenser i andra situationer, t.ex. om arbetstagaren blir ”ledig” under en kortare eller längre tid under ett tjänstgöringspass till följd av att en busstur ställs in. Arbetsdomstolen har i detta mål inte anledning att pröva hur avtalet ska tillämpas i en sådan situation, men vill ändå peka på att uppehållstid enligt avtalet inte får läggas ut mellan kl. 22.00 och 06.00. Inte heller behöver Arbetsdomstolen ta ställning till om uppräkningsregeln ska ske om arbetsgivaren kräver att arbetstagaren ska vara tillgänglig för att med kort varsel utföra arbete.

Sammanfattande bedömning och rättegångskostnader

Den tolkning som Arbetsdomstolen gjort av § 5 mom. 6 punkt 1 innebär att Nettbuss inte har brutit mot kollektivavtalet genom att inte räkna upp

P.S:s arbetstid mellan kl. 22.17 och 22.43 med 1,17. Kommunals talan ska därför avslås.

Vid denna utgång ska Kommunal ersätta arbetsgivarparterna för deras rättegångskostnader. Den ersättning som arbetsgivarparterna begärt är skälig.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avslår Svenska Kommunalarbetareförbundets talan.
2. Svenska Kommunalarbetareförbundet ska ersätta Nettbuss Aktiebolags och Sveriges Bussföretags rättegångskostnader med 179 617 kr, varav 168 000 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på det förstnämnda beloppet från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Jonas Malmberg, Dag Ekman, Inga Jerkeman, Åsa Kjellberg Kahn, Gabriella Forssell, Veli-Pekka Säikkälä och Ronny Wenngren (skiljaktig).

Rättssekreterare: Peter Edin

Domsbilaga
i mål nr A 110/17

Ledamoten Ronny Wenngrens skiljaktiga mening

P.S:s arbetstid sträcker sig fram till kl. 22.43. Arbetsgivaren leder och fördelar arbetet. Att arbetsgivaren väljer att inte utnyttja en arbetstagares arbetstid ska som utgångspunkt inte påverka arbetstagarens rätt till betalning enligt avtalet. Formuleringen ”varje arbetad timme som utförs” är inte klar och avviker från den formulering som återfinns i bestämmelserna om övertids- och ob-ersättning. Det var arbetsgivarsidan som föreslog avtalstexten. Utredningen ger inte stöd för att arbetsgivarsidan i samband med att avtalet träffades klargjorde vad man avsåg med formuleringen. Mot bakgrund härav anser jag att § 5 mom. 6 punkt 1 i bussbranschavtalet innebär att uppräknig ska ske för tid som arbetstagaren, efter att han eller hon slutat sitt arbete för dagen, får tillgodoräkna sig som arbetstid till följd av t.ex. rastregeln. Denna bedömning ändras inte av vad som framkommit om avtalets tillämpning.

Överröstad i denna del är jag i övrigt ense med majoriteten.