

Sammanfattning

Fråga om staten genom att inte längre erbjuda anställda vid Affärsverket Statens Järnvägar samt Banverket förmånen av fria tågresor brutit mot de enskilda anställningsavtalen.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2003-12-10
Stockholm

Dom nr 102/03
Mål nr A 83/02
Mål nr A 104/02

KÄRANDE

1. SEKO - Facket för Service och Kommunikation, Box 1105, 111 81 STOCKHOLM
 2. SACO-förbundet Trafik och Järnväg, Munkbron 9, 111 28 STOCKHOLM
 3. Statstjänstemannaförbundet, Box 5308, 102 47 STOCKHOLM
- Ombud för 1-3: förbundsjuristen Annett Olofsson, LO-TCO Rättsskydd AB, Box 1155, 111 81 STOCKHOLM

SVARANDE

Staten genom Arbetsgivarverket, Box 3267, 103 65 STOCKHOLM
Ombud: förhandlingsdirektören Anneli Hoffstedt, Arbetsgivarverket, adress som ovan

SAKEN

privatresekort

Anställda vid Statens Järnvägar (SJ) har sedan lång tid kunnat utnyttja förmån av fria tågresor på statens järnvägar. Ursprunget till denna förmån återfinns i ett kungligt brev utfärdat år 1908. I brevet beslutade Kungl. Maj:t att bemyndiga järnvägsstyrelsen att utfärda biljetter till fria resor på statens järnvägar enligt närmare angiva grunder. Sedan 1980-talet har förmånen benämnts privatresekort.

Den 1 juli 1988 delades SJ och Banverket inrättades. Personal som gick över från SJ till Banverket samt ny personal som anställdes tillsvidare vid Banverket kunde hos SJ ansöka om privatresekort.

Den 1 januari 2001 ombildades SJ till SJ AB och fem andra aktiebolag. Av SJ finns endast Affärsverket Statens Järnvägar kvar som en avvecklingsorganisation.

Inför bolagiseringen meddelade SJ att endast anställda i SJ AB och de som gått i pension från SJ och Banverket fortsättningsvis skulle kunna erbjudas privatresekort av SJ AB. Banverkets generaldirektör hemställde hos regeringen att även anställda vid Banverket skulle få samma rätt till privatresekort som anställda vid SJ AB. I december 2000 meddelade Näringsdepartementet att frågan om privatresekorterna skulle utredas inom departementet. I avvaktan på utredningen erbjöds de som haft privatresekort under år 2000 en förlängning av giltighetstiden till den 30 juni 2001.

Den 1 juli 2001 upphörde systemet med privatreskort för anställda vid Banverket och Affärsverket Statens Järnvägar.

SEKO - Facket för Service och Kommunikation, SACO-förbundet Trafik och Järnväg (mål A 83/02) samt Statstjänstemannaförbundet (mål A 104/02) (i fortsättningen benämnda förbunden) har väckt talan mot staten och hävdar att förmånen av fria resor är reglerad i de enskilda anställningsavtalen för anställda hos Banverket och Affärsverket Statens Järnvägar. Genom att ensidigt dra in privatreskorterna den 1 juli 2001 har staten brutit mot de enskilda anställningsavtalen. Förbunden har valt ut ett antal arbetstagare som skall tjäna som typiska pilotfall och inskränkt sin talan till att endast omfatta dessa arbetstagare. Förbunden har med hänvisning till det anförda yrkat att

Arbetsdomstolen skall

1. förklara att staten är skyldig att till var och en av S.F., C.S., J.S., P.S., B.S., U.W., H.J. och B.A. tillhandahålla rätt till fria tågresor enligt av staten utfärdade föreskrifter i SJF 200.4:7 samt vid varje tillfälle gällande inskränkningar i privatreskortens giltighet avseende tåg, sträckor och vagnar som utfärdats med stöd av nämnda föreskrifter.

2. förplikta staten att till var och en av S.F., C.S., J.S., P.S., B.S. och U.W. utge dels 625 kr för tiden den 1 juli 2001 till och med 31 december 2001, dels 125 kr per månad från och med den 1 januari 2002 till och med dag för huvudförhandling i målet.

3. förbehålla var och en av S.F., C.S., J.S., P.S., B.S. och U.W. rätten att återkomma med yrkanden om ersättning för ekonomisk skada avseende tid efter huvudförhandling i målet.

Staten har bestritt bifall till käromålet i dess helhet. De yrkade beloppen har vitsordats i och för sig.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

Till utveckling av sin talan har parterna anförts i huvudsak följande.

Förbunden

Sedan lång tid tillbaka har SJ utgett förmån av fria tågresor inom landet till anställda och pensionärer samt deras familjer. Ursprunget till denna förmån återfinns i 1908 års kungliga brev. I brevet har Kungl. Maj:t beslutat om grunderna för utfärdande av fribiljetter. Detta beslut har legat till grund för förmånen. Sedan mitten av 1980-talet har förmånen benämnts privatreskort. Det kungliga brevet utgör en förordning som fortfarande äger giltighet. I kungabrevet bemyndigades SJ att utfärda fribiljetter till samtliga anställda vid SJ.

Förbunden gör inte gällande att förmånen blivit reglerad genom kollektivavtal. Av betydelse är emellertid att förmånen kommit att nämnas i kollektiv-

avtalen på den statliga sektorn. I det Allmänna avlöningsavtalet för statliga och vissa andra tjänstemän (AST) och dess huvudbestämmelser gällande fr.o.m. den 1 juli 1966 anges i 3 kap. 10 § 1 mom. bl.a. följande. ”Tjänsteman åtnjuter på grund av tjänsten avlöning enligt avtalet. Avlöning utgöres av följande avlöningsförmåner, nämligen --- naturaförmåner ---”. Vidare anges i 11 kap. 44 § 3 mom. under rubriken speciella naturaförmåner, att ”Vissa tjänstemän åtnjuta annan naturaförmån enligt vad därom föreskrives i specialbestämmelserna”. Med annan naturaförmån avses annan förmån än fri bostad och fri kost. I specialbestämmelserna till 44 § 3 mom. under rubriken Statens Järnvägar anges att ”Tjänsteman erhåller fria resor och fria varutransporter på järnväg enligt särskilda bestämmelser”. Med särskilda bestämmelser avses, enligt 1 kap. 6 § 8 mom. huvudbestämmelserna, sådana ”avlöningsbestämmelser som icke äro intagna i avtalet”. Sistnämnda moment hade en annan lydelse i det tidigare avlöningsavtalet som gällde från den 1 januari 1966. Sålunda föreskrevs det i 1 kap. 6 § 10 mom. följande. ”Med särskilda bestämmelser avses i avtalet bestämmelser som före avtalets ikraftträdande utfärdats av Kungl. Maj:t eller av myndighet med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande. I dylika bestämmelser intagna villkor eller grunder för åtnjutande av viss avlöningsförmån som motsvaras av förmån enligt avtalet skola – utan rättsverkan som kollektivavtal – gälla med avseende på sistnämnda förmån intill dess annat överenskommes med berörd personalorganisation”. Den ändrade lydelsen av sistnämnda bestämmelse har enligt förbunden inte medfört någon förändring i sak vilket innebär att förmånen skall gälla till dess annat överenskommes med berörd personalorganisation. Någon sådan överenskommelse finns inte.

Ett stort antal anställda inom Banverket och Affärsverket SJ har valt att ta anställning och stanna kvar i anställning på grund av förmånen av fria resor. Staten har aktivt framhållit förmånen av fria resor på en rad olika sätt. SJ har bl.a. beskrivit och framhållit förmånen av fria resor i en anställningsbroschyr från 1967 där fribiljetter omnämns som ”övrig förmån” tillsammans med semester och sjuklön. I ett tidigare utbildningsmaterial som delades ut till nyanställda vid SJ angavs att en anställd och dennes familj hade rätt att erhålla fribiljetter samt antalet biljetter. Likaså omtalas att missbruk kunde medföra förlust av denna förmån. I ett senare utbildningsmaterial från 1986 beskrivs förmånen på liknande sätt. Förmånen nämns även i vykort som SJ delade ut i värvningssyfte. Banverket har beskrivit förmånen på liknande sätt i de broschyrer som delades ut till anställda vid Banverket. Handlingarna utvisar att staten aktivt framhållit förmånen av fria resor och att förmånen beskrivits på ett sådant sätt att den kan anses som utfäst.

Den 1 juli 1988 delades SJ och Banverket inrättades. För den personal som lämnade SJ för att arbeta vid Banverket var det av största vikt att de fick behålla sina löne- och anställningsvillkor. En väsentlig del av dessa villkor var förmånen av fria resor på SJ. Den dåvarande personaldirektören vid SJ T.P. och den blivande generaldirektören för Banverket J.B. bekräftade, såväl skriftligt som muntligt, att personal som följde med till Banverket skulle få behålla förmånen privatresekort. Detta framgår bl.a. av ett brev från J.B. till de anställda på SJ. I brevet anges att den som flyttar med till Banverket kommer att ha samma arbetsuppgifter, lön och andra förmåner som

arbetstagaren hade den 30 juni vid SJ. Den utfästelse som gjordes i brevet bekräftades i de anställningsbevis som senare kom att utfärdas för arbetstagare som erhöll tjänst vid Banverket.

Som nämnts har förmånen sedan mitten av 1980-talet benämnts privatresekort. Privatresekortet har gett innehavaren rätt till fria resor i första eller andra klass inom Sverige med vissa inskränkningar vad gäller vissa tåg, vissa avgångar och länsbolagens linjer. Den anställde har mot en avgift om 50 kronor erhållit privatresekort. Beskattning har skett enligt schablon.

Av brevväxling mellan personaldirektören T.P. och dåvarande generaldirektören vid Banverket M.A. framgår att Banverket som statlig myndighet från och med 1997 förfogade över rätten att utfärda privatresekort. Sålunda anges i brevet från T.P. att SJ beslutat att medge Banverket rätt att utge privatreseförmåner för anställda och pensionärer på motsvarande resevillkor m.m. som gällde för anställda vid SJ.

Med anledning av att SJ den 1 januari 2001 kom att ombildas till sex separata aktiebolag påbörjade Näringsdepartementet en utredning av privatresekortet. I avvaktan på denna utredning beslutades att systemet med privatresekort skulle förlängas till och med den 30 juni 2001. Inför bolagiseringen hade det uppkommit frågor angående vilka anställda som skulle äga rätt till privatresekort efter bolagiseringen. SJ hade meddelat att Banverkets anställda inte skulle omfattas av förmånen. Med anledning härav gjorde generaldirektören vid Banverket B.B. en framställan till Näringsdepartementet och begärde att regeringen skulle besluta att Banverkets anställda skulle ha samma rätt till privatresekort som anställda vid SJ AB. Av B.B:s brev framgår bl.a. att det enligt Banverkets uppfattning inte med hänsyn till 1908 års beslut var möjligt för SJ att ensidigt besluta om ändring i systemet med privatresekort. Enligt Banverket var beslutet fortfarande gällande och hade även bekräftats vid Banverkets bildande. Det var även Banverkets inställning att de anställda uppfattade förmånen som en del av anställningsavtalet som inte kunde ändras hur som helst.

Näringsdepartementets utredning resulterade i en promemoria som behandlade beskattningen av SJ:s privatresekort. I promemorians ingress konstateras att regeringen år 1920 beslutat om att befattningshavare vid Kommunikationsdepartementet skulle ha samma förmåner som jämförbara befattningshavare vid SJ samt att regeringen vid Banverkets bildande förklarat att det tidigare fattade beslutet skulle tolkas så att även anställda vid Banverket skulle få behålla sina reseförmåner. Något nytt formligt beslut i denna fråga fattades inte av regeringen. Näringsdepartementet konstaterade därefter att skattemyndigheten behandlat Banverkets anställda och anställda inom Regeringskansliet på samma sätt som SJ:s anställda när det gällde förmånsbeskattningen av privatresekortet. Slutsatsen blev att det var föga troligt att skattemyndigheterna skulle aktualisera beskattningsfrågan. Skulle det likväl ske ansåg departementet att skattemyndigheterna förmodligen skulle komma till samma slutsats som tidigare och behandla de anställda i Regeringskansliet och Banverket på samma sätt som de SJ-anställda.

Departementspromemorian utvisar enligt förbunden att regeringen år 1920 fattat ett beslut avseende fribiljetterna som skall tolkas så att även anställda vid Banverket skulle ha rätt till denna förmån. Vidare utvisar promemorian att departementet år 2001 även gjort den bedömningen att skattereglerna inte skulle komma att medföra några svårigheter för de anställda att behålla förmånen.

Staten har den 1 juli 2001 dragit in förmånen av fria resor för anställda vid Banverket och Affärsverket SJ. Åtgärden har inneburit stora ekonomiska och praktiska konsekvenser för de anställda. Anställda som gått i pension före årsskiftet 2000/2001 har fått behålla förmånen under förutsättning att de haft rätt till förmånen under sin anställningstid.

Sammanfattning och grunder

Förbunden gör gällande att förmånen av fria tågresor, privatreskort, kommit att regleras i de enskilda anställningsavtalen för anställda hos Banverket och Affärsverket Statens Järnvägar. Staten har därför inte ensidigt haft rätt att dra in denna förmån. Förmånen har haft ett betydande ekonomiskt värde för den enskilde arbetstagaren och har medfört att anställningar kommit till stånd och även kommit att bestå. Genom 1908 års kungabrev, som fortfarande gäller, har staten ställt upp generella regler avseende förmånen fria tågresor. Staten har som arbetsgivare utfäst sig att utge förmånen dels genom att utfärda kungabrevet och låta detta ha fortsatt giltighet och dels genom att återkommande bekräfta förmånen.

Genom att ensidigt dra in förmånen den 1 juli 2001 har staten brutit mot de enskilda anställningsavtalen. Så länge avtalsbrottet pågår är staten skyldig att utge ersättning för den ekonomiska skada som åsamkats de anställda. Skadans omfattning har beräknats utifrån det förmånsvärde som privatreskorterna åsatts av skattemyndigheten.

Staten

Genom 1908 års beslut bemyndigade Kungl. Maj:t den dåvarande Järnvägsstyrelsen att utfärda biljetter avseende fria resor på statens järnvägar enligt i beslutet närmare angivna grunder. Beslutet riktar sig till myndigheten dvs. Järnvägsstyrelsen och ger inte den enskilde arbetstagaren i staten någon grund för anspråk.

Under 1980-talet ersattes de tidigare utfärdade fribiljetterna och klippkorten av ett privatreskort. Denna ändring, liksom andra ändringar som vidtogs beträffande kortets nyttjande, genomfördes ensidigt från arbetsgivarens sida. Förändringarna genomfördes utan föregående samverkansförhandling med de fackliga organisationerna och organisationerna påkallade inte heller några förhandlingar med anledning av förändringarna.

Den 1 juli 1988 delades SJ och ett Banverk inrättades. Banverket skulle svara för järnvägens infrastruktur. Vid övergången förekom det inte några förhandlingar mellan parterna angående rätten till fria resor och privatrese-

kort och förhandlingar påkallades inte av de fackliga organisationerna. Den personal som gick över från SJ till Banverket kunde även i fortsättningen anmäla att de önskade erhålla privatreskort mot erläggande av viss betalning varefter SJ utfärdade kort enligt de villkor som angavs i SJ:s föreskrifter. Föreskrifterna utgör, enligt staten, ensidiga arbetsgivarbeslut och SJ har ensidigt förfogat över rätten att utfärda privatreskort. Banverket har aldrig haft en sådan rätt. När SJ utfärdat kort till anställda vid Banverket erhöll Banverket information om detta och arbetstagarna beskattades sedan för förmånen.

Den 1 januari 1997 infördes nya regler för beskattning av privatreskort. Enligt den tolkning som Riksskatteverket först gjorde av de nya reglerna var det osäkert om schablonbeskattningen, som omfattade fem procent av förmånsvärdet, skulle gälla för Banverkets personal. I avvaktan på att skattefrågan hade klargjorts gavs Banverket av SJ möjlighet att administrera utfärdandet av korten. Denna administrativa åtgärd hade alltså en skatteteknisk bakgrund och saknar betydelse för den rättsfråga som är aktuell i målet. Att det förhöll sig på det här sättet styrks bl.a. av den interna information som Banverket lämnade avseende skattefrågan samt skrivelser från Riksskatteverket.

Vid årsskiftet 2000/2001 bolagiserades SJ. Bolagiseringen innebar att Affärsverket SJ kom att delas upp i sex fristående bolag och att persontrafiken övergick till SJ AB. Den kvarvarande delen av myndigheten dvs. Affärsverket SJ utgör en avvecklingsorganisation som inte råder över SJ AB:s verksamhetsområde. Detta innebär att Kungl. Maj:ts beslut från 1908 inte längre kan tillämpas av Affärsverket SJ. Enligt den nya organisationen övergick den verksamhet som bedrevs i SJ Resor till det nya bolaget SJ AB som även i fortsättningen skall utveckla, sälja och producera resor och reseupplevelser i egen regi. Av förordningen SFS 2000:1367, med instruktion för Statens Järnvägar framgår att SJ inte längre ansvarar för den verksamhet som överfördes till aktiebolagen vid årsskiftet 2000/2001. Av olika förordningar med instruktion för Banverket, SFS 1988:707 och SFS 1998:1392 med ändringar, framgår att persontrafiken och därmed rätten att förfoga över privatreskorterna aldrig har ingått i Banverkets uppgifter.

Inför bolagiseringen meddelade SJ att endast anställda vid SJ AB och de som gått i pension från SJ och Banverket i fortsättningen skulle kunna erbjudas privatreskort av SJ AB. Banverkets generaldirektör B.B., hemställde då hos regeringen att Banverkets anställda skulle få samma rätt till privatreskort som anställda vid SJ AB. Vid tidpunkten för denna hemställan gällde fortfarande 1908 års beslut. Det kan nämnas att Banverket numera har en annan inställning i denna fråga. Även de fackliga organisationerna tillskrev regeringen avseende privatreskorterna.

I december 2000 meddelade Näringsdepartementet att frågan om privatreskorterna skulle utredas inom departementet. De som hade haft privatreskort under år 2000 erbjöds en förlängning av giltighetstiden till och med den 30 juni 2001.

Näringsdepartementets promemoria behandlar endast beskattningen av privatreskort. Det framgår inte att regeringen ansett att Affärsverket SJ även efter bolagiseringen skulle ha rätt att förfoga över rätten att utfärda privatreskort. Regeringens inställning har hela tiden varit att SJ AB numera förfogar över denna rätt. Detta styrks bl.a. av en skrivelse den 5 juli 2001 som näringsminister Björn Rosengren tillställt de fackliga organisationerna. I skrivelsen anförs att Näringsdepartementet utrett frågan om privatreskorterna såväl ur offentligrättslig som skatterättslig synvinkel. Enligt näringsministern kunde inte SJ AB:s beslut i dessa frågor anses strida mot 1908 års kungliga förordning vilket innebar att SJ AB:s tillämpning av beslutet fick anses vara riktig. Systemet med privatreskort för anställda utanför SJ AB skulle därmed enligt regeringen upphöra från och med den 1 juli 2001. Björn Rosengren vidhöll denna inställning i en skrivelse till SJ AB i oktober 2001 men framhöll att det enligt hans uppfattning vore lämpligt för berörda arbetsgivare och SJ AB att överväga möjligheten att träffa en överenskommelse på affärsmässig grund som gav de berörda arbetstagarna möjlighet att fortsätta sitt resande till förmånligt pris. Även den nuvarande näringsministern Leif Pagrotsky delade denna uppfattning vilket styrks av ett brev som denne skrev till SEKO i december 2002.

Det kungliga brevet från år 1908 utgör särskilda bestämmelser som inte har rättsverkan som kollektivavtal. Att SJ ensidigt förfogat över rätten att utfärda biljetter till fria resor framgår även av andra dokument bl.a. av ett av dåvarande kommunikationsminister Olof Palme fattat beslut år 1966 angående besvär i fråga om indragning av fribiljettsförmån. Av Allmänt avlöningsavtal för statliga och vissa andra tjänstemän, AST från år 1966 som beslutet hänvisar till framgår att förmån av fria resor regleras i särskilda bestämmelser som inte har intagits i avtalet. I kommunikationsministerns beslut anges bl.a. följande: "Med hänsyn härtill måste förmånen anses hittills ha bibehållit sin karaktär av en förmån, över vilken statens järnvägar äger förfoga ensidigt inom ramen för Kungl. Maj:ts bemyndigande den 20 mars 1908". Förmånen fria resor finns även omnämnd i det tidigare gällande Statens allmänna avlöningsreglemente (SAAR). Där anges att fria resor inte ansågs som en avlöningsförmån enligt reglementet utan avgjordes av SJ enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande. Frågan finns inte reglerad i nu gällande kollektivavtal.

Rätten till privatreskort är inte och har aldrig varit en del av det enskilda anställningsavtalet utan har hanterats ensidigt av arbetsgivaren. Förmånen har inte reglerats i de enskilda anställningsavtalen och det har inte heller träffats någon muntlig bindande överenskommelse med enskilda arbetstagare om rätt att utfå förmånen. Förmånen har inte bekräftats i de anställningsbevis som kom att utfärdas för de arbetstagare som erhöll tjänst vid Banverket. Den information som lämnats beträffande privatreskorterna har riktat sig till de anställda som grupp och inte till enskilda arbetstagare. Banverket har i broschyren "Ditt jobb i Banverket" från september 1999, framhållit att arbetstagaren kan erhålla ett kort enligt de regler som "gäller för närvarande" dvs. efter egen ansökan och mot en viss ersättning. Någon motsvarande förmån i pengar har aldrig utbetalats. Statens inställning i målen stöds även av domen AD 1992 nr 27. Enligt statens uppfattning kan motsvarande förhållande anses föreligga i de nu aktuella målen.

Sammanfattning och grunder

Rätten till fria tågresor inom landet eller motsvarande förmån, är inte och har aldrig varit en del av de enskilda anställningsavtalen. Arbetsgivaren har ensidigt kunnat förfoga över förmånen enligt Kungl. Maj:ts beslut från 1908.

Genom beslutet bemyndigade Kungl. Maj:t den dåvarande Järnvägsstyrelsen att utfärda biljetter till fria resor på statens järnvägar, en rätt som SJ kunnat förfoga över men inte Banverket. Genom regeringens och riksdagens beslut om omorganisation och bolagisering av Statens Järnvägar har 1908 års regeringsbeslut ersatts av andra beslut vilket innebär att den kungliga förordningen inte längre äger giltighet. I dag förfogar SJ AB över denna fråga men SJ AB är inte part i målet.

Med hänvisning till vad som anförts ovan föreligger det inte någon skyldighet för staten att utge förmånen av fria resor inom landet s.k. privatresekort eller ekonomisk ersättning som motsvarar förmånen.

Domskäl

Bakgrunden till tvisten

Sedan länge har anställda hos Statens Järnvägar, SJ, haft vissa förmåner när det gäller tågresor. I målet har åberopats ett kungligt brev från år 1908.

Genom brevet bemyndigades den dåvarande Järnvägsstyrelsen att enligt närmare angivna grunder utfärda biljetter till fria resor på SJ. Förmånen har under åren haft en skiftande utformning. Sedan mitten av 1980-talet har förmånen benämnts privatresekort. De anställda har mot en mindre avgift kunnat erhålla ett sådant kort. Innehavaren av kortet blev berättigad till fria resor inom Sverige med i första hand SJ:s tåg med vissa inskränkningar vad gäller vissa tåg, sträckor och vagnar.

Den 1 juli 1988 delades SJ på så sätt att ett nytt verk, Banverket, bildades. I samband därmed övergick många anställda från SJ till Banverket. Nästa stora förändring genomfördes den 1 januari 2001. SJ ombildades då på så sätt att verksamheten kom att bedrivas av sex olika aktieföretag. Ett av dessa, SJ AB, bedriver sedan dess persontrafik med tåg. Affärsverket SJ består men endast som en avvecklingsorganisation. SJ AB fattade sedan beslut som innebar att privatresekort från och med den 1 juli 2001 endast skulle erbjudas bolagets egna anställda och pensionärer samt tidigare pensionärer. Därmed upphörde systemet med privatresekort för de anställda vid Banverket och Affärsverket Statens Järnvägar.

Tre förbund med anställda inom Banverket eller Affärsverket Statens Järnvägar har väckt talan och yrkat att Arbetsdomstolen skall förklara att staten är skyldig att tillhandahålla fria resor enligt av staten utfärdade föreskrifter i SJF 200.4:7 samt vid varje tid gällande inskränkningar i privatresekortens giltighet avseenden tåg, sträckor och vagnar som utfärdats med stöd av nämnda föreskrifter. Yrkanden om ekonomiskt skadestånd har också framställts. Talan i målet har inskränkts till att avse ett begränsat antal anställda,

som enligt vad parterna är överens om är s.k. pilotfall. Staten har bestritt samtliga yrkanden.

Ostridigt är att det aldrig slutits något kollektivavtal beträffande förmånen av fria resor. Förbunden gör dock gällande att förmånen kommit att regleras i de enskilda anställningsavtalen för anställda hos Banverket och Affärsverket Statens Järnvägar. Detta har staten bestritt.

Utredningen i målet

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på förbundens begäran hållits förhör under sanningsförsäkran med S.F., C.S., P.S., J.S., B.S., U.W., H.J. och B.A. samt vittnesförhör med U.J., J.B. och L.Z.. På statens begäran har hållits vittnesförhör med K.F., S.N., A.W., G.L. och P.G.. Båda sidor har åberopat vittnesförhör med T.P.. Detta bevis har tagits upp utom huvudförhandlingen och bandupptagningen av detta förhör har spelats upp vid huvudförhandlingen. Parterna har också åberopat omfattande skriftlig bevisning.

Parternas inställning i tvistefrågan

Förbundens inställning är i huvudsak följande. Förmånen av fria tågresor, privatreskort, har kommit att regleras i de enskilda anställningsavtalen för de anställda hos Banverket och Affärsverket Statens Järnvägar. Förmånen har medfört att anställningar kommit till stånd och även kommit att bestå. 1908 års kungabrev gäller fortfarande och innehåller generella regler om förmånen. Staten har utfäst sig att utge förmånen dels genom att utfärda kungabrevet och låta detta ha fortsatt giltighet och dels genom att återkommande bekräfta förmånen.

Statens inställning är i huvudsak följande. Rätten till fria tågresor inom landet eller motsvarande förmån är inte och har aldrig varit en del av de enskilda anställningsavtalen. SJ har ensidigt förfogat över förmånen. Banverket har däremot inte förfogat över förmånen. 1908 års beslut äger inte längre giltighet. I dag förfogar SJ AB, som inte är part i målen, över förmånen.

Något om statstjänstemäns arbetsrättsliga ställning

Medbestämmandelagens regler är med några undantag tillämplig på den verksamhet som bedrivs av staten. Avsikten är dock att det skall finnas en gräns mellan det politiskt-demokratiska beslutsområdet och arbetstagarinflytandet enligt medbestämmandelagen. Någon uttrycklig bestämmelse därom finns inte i lagen. Vad som skall undantas från det avtalsbara området är bl.a. beslut som berör den offentliga verksamhetens mål, inriktning, omfattning och kvalitet. Något hinder mot att avtal träffas om en sådan förmån som den nu aktuella förmånen torde inte föreligga enligt nu gällande regler.

Med anledning av att förbunden åberopat det kungliga brevet från år 1908 finns det dock anledning att något gå in på hur statstjänstemännens arbetsrättsliga ställning tidigare har varit. I en kommentar till 1965 års lagstiftning

på området (Ingmar Lidbeck, Georg Normark, Sven-Hugo Ryman: Statens tjänstemän, 1970, s. 43ff) finns en redogörelse av vilken bl.a. följande kan utläsas. Enligt äldre rätt var så gott som samtliga anställningsvillkor reglerade i lag eller andra författningar. Myndigheterna ägde inte komma överens med tjänstemännen om avvikelser från eller kompletteringar av författningarna. Kollektivavtal kunde inte träffas beträffande tjänstemän med ämbetsansvar. Dessa var undantagna från 1936 års lag om förenings- och förhandlingsrätt. I princip kunde inte heller enskilt avtal ingås om ämbetsansvarig tjänstemans anställningsvillkor. Frågor rörande tjänstemännens anställning behandlades som andra förvaltningsärenden. Beslutanderätten låg hos myndigheten ensam. År 1937 tillkom en kungörelse angående förhandlingsrätt för statens tjänstemän. Kungörelsen avsåg endast att bereda de ämbetsansvariga tjänstemännen tillfälle att genom sina organisationer framföra synpunkter och önskemål. Beslutanderätten låg hos myndigheten. - På 1950-talet skedde en utveckling som innebar att tjänstemännens löner och generella anställningsvillkor i övrigt blev föremål för regelmässigt återkommande centrala förhandlingar med tjänstemännens huvudorganisationer. När överenskommelser träffades skedde det under förbehåll av Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande. Överenskommelserna godkändes av riksdagen, varefter Kungl. Maj:t utfärdade de löneförfattningar som myndigheterna hade att tillämpa. Överenskommelserna betraktades rättsligt inte som kollektivavtal. - 1965 års reform på området innebar att statstjänstemännens anställningsvillkor principiellt kom att bestämmas i avtal. I 3 § statstjänstemannalagen (1965:274) föreskrevs att i anställningsförhållanden på vilka lagen är tillämplig gäller vad som bestämts i avtal. Därmed avsågs såväl enskilt avtal som kollektivavtal. Vissa frågor fick dock inte regleras genom avtal. Enligt uttryckliga bestämmelser fick avtal inte träffas om bl.a. tjänstorganisationens utformning, myndighetens arbetsuppgifter, ledningen och fördelningen av arbetet inom myndigheten och inte heller i frågor om tjänstetillsättning, tjänstemans åligganden, disciplinär bestraffning eller anställnings upphörande.

Betydelsen av 1908 års kungliga brev och vissa äldre kollektivavtal

Den i det föregående lämnade redovisningen av vad som tidigare gällt i fråga om statstjänstemäns anställningsvillkor visar enligt Arbetsdomstolens mening att enskilda anställda vid SJ i vart fall ursprungligen inte kunde grunda några anspråk på det kungliga brevet. Det fanns inte något utrymme för avtalsreglering av anställningsvillkoren, som i stället reglerades i lag eller annan författning. Brevet kan inte heller sägas innebära något mer än ett bemyndigande för den dåvarande Järnvägsstyrelsen att utfärda fribiljetter och beslutanderätten låg hos Järnvägsstyrelsen ensam.

Förbunden har inte gjort gällande att förmånen av fria resor har reglerats i kollektivavtal men har ansett det vara av betydelse att förmånen kommit att nämnas i kollektivavtal. Förbunden har i denna del hänfört sig till innehållet i det Allmänna avlöningsavtalet för statliga och vissa andra tjänstemän (AST) från år 1966 och särskilt till följande. ”Med särskilda bestämmelser avses i avtalet bestämmelser som före avtalets ikraftträdande utfärdats av Kungl. Maj:t eller av myndighet med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande. I dylika

bestämmelser intagna villkor eller grunder för åtnjutande av viss avlöningsförmån som motsvaras av förmån enligt avtalet skola – utan rättsverkan som kollektivavtal – gälla med avseende på sistnämnda förmån intill dess annat överenskommes med berörd personalorganisation.” I specialbestämmelser till AST anges bl.a. beträffande SJ att ”Tjänsteman erhåller fria resor och fria varutransporter på järnväg enligt särskilda bestämmelser”.

Enligt statens uppfattning kan man dock inte av förmånens omnämnande i kollektivavtal dra slutsatsen att förmånen ändrat karaktär. Staten har i detta sammanhang åberopat ett beslut från kommunikationsdepartementet från år 1966 som innehåller följande. ” I tillämpligt kollektivavtal har förmånen av fria resor betecknats som en i avlöningen ingående avlöningsförmån. De särskilda bestämmelser, som reglerar förmånen har emellertid icke intagits i avtalet. Med hänsyn härtill måste förmånen anses hittills ha bibehållit sin karaktär av en förmån, över vilken statens järnvägar äger förfoga ensidigt inom ramen för Kungl. Maj:ts bemyndigande den 20 mars 1908.” Staten har vidare åberopat en bestämmelse i Statens allmänna avlöningsreglemente (SAAR) från 1947 med följande innehåll. ” Där i enlighet med bestämmelser, som meddelats av Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, av vederbörande myndighet, tjänsteman vid telegrafverket erhåller abonnemang å rikstelefon mot nedsatt avgift, tjänsteman vid statens järnvägar fria resor och fria varutransporter å järnväg skall rätten härtill icke anses såsom avlöningsförmån eller föranleda avdrag å lönen.”

Arbetsdomstolen ansluter sig i denna del av de skäl som anfördes i 1966 års beslut till statens uppfattning. Man kan alltså inte av den omständigheten att förmånen av fria resor omnämndes i kollektivavtal dra slutsatsen att förmånen ändrade karaktär så att den inte längre var en sådan förmån som SJ ensidigt kunde förfoga över.

Det framstår inte heller som rimligt att nu långt senare – då anställningsförhållandena även för statsanställda normalt regleras i kollektivavtal och enskilda avtal – tillmäta det kungliga brevet den betydelsen att enskilda anställda på detta kan grunda anspråk på förmåner eller, med andra ord, att förmånen skulle ha ändrat karaktär, så att den inte längre är en sådan förmån som arbetsgivaren ensam kan förfoga över.

Arbetsdomstolen finner mot denna bakgrund inte anledning att närmare uppehålla sig vid det kungliga brevet från år 1908 eller de äldre kollektivavtalsbestämmelserna. Om förmånen av fria resor kommit att ingå i de enskilda anställningsavtalen beror det i så fall på andra omständigheter.

Reseförmånen hos SJ före bolagiseringen

Förbunden har gjort gällande att staten som arbetsgivare gentemot anställda och arbetssökande i olika sammanhang framhållit förmånen av fria resor som en värdefull förmån och som en naturlig del av anställningen samt att förmånen medfört att anställningar kommit till stånd och bestått.

Av den av förbunden åberopade muntliga bevisningen framgår otvivelaktigt att reseförmånen bidragit till att anställningar kommit till stånd och bestått. Det framgår också att förmånen i vart fall för en del enskilda arbetstagare haft ett betydande ekonomiskt värde. Åtminstone någon arbetstagare har genomfört resor som under ett år skulle ha kostat 30 000 – 35 000 eller under en period på flera år mer än 100 000 kr utan privatresekortet.

Förbunden har åberopat olika broschyrer m.m. som använts i bl.a. rekryteringssyfte. I en broschyr, SJ för student –67, nämns fribiljetter, som kunde utgå till anställda för ett antal resdagar per år. Fria resor i Sverige och Europa nämns i ett s.k. värvningskort från SJ Underhållsverkstad. I ett utbildningsmaterial från 1978 för nyanställda redogörs för personalbiljetter som gav rätt till resor under tolv kalenderdygn.

Ostridigt är som redan nämnts att förmånen av fria resor aldrig reglerats i kollektivavtal. Det har inte heller påvisats några anställningsavtal eller anställningsbevis i vilka fria resor anges som en anställningsförmån.

Hur förmånen av fria resor behandlats inom SJ har belysts främst genom det av båda sidor åberopade vittnet T.P:s utsaga. Av den framgår bl.a. följande. T.P. var anställd vid SJ under närmare 50 år innan han gick i pension år 1999. De 18 sista anställningsåren var han personaldirektör. Reseförmånen skrevs inte in i de enskilda anställningsavtalen och han utgår från att den information som utgick om förmånen lämnades till alla berörda. Det träffades inte heller muntliga överenskommelser med dem som anställdes om att förmånen var en del av anställningsavtalet som skulle gälla även i framtiden. Lönens storlek var inte beroende av om den anställde utnyttjade förmånen eller inte. T.P:s uppfattning är att det är en förmån som arbetsgivaren ensidigt förfogar över. Alla beslut om förmånen togs ensidigt av arbetsgivaren och han kan inte erinra sig att det förekommit överläggningar eller förhandlingar med de fackliga organisationerna vad gäller fribiljetterna.

Den av förbunden åberopade muntliga bevisningen motsäger inte i något avseende den beskrivning som T.P. lämnat. Tilläggas kan dock att utredningen får anses visa att det inte i olika situationer klagats för de anställda vilka förmåner som följde av avtal och vilka arbetsgivaren ensidigt kunde besluta om.

Vid bedömningen av om reseförmånen kommit att ingå i de enskilda anställningsavtalen finns det anledning att erinra om vad Arbetsdomstolen uttalat i en tidigare dom, som rörde en tvist med anledning av att två företag beslutat

att minska subventionen vid tillhandahållande av lunchkuponger (AD 1992 nr 27). Arbetsdomstolen anförde i den domen följande.

Twist har uppstått huruvida de två företagen haft rätt att ensidigt minska subventionen. SIF:s inställning är att denna rätt inte föreläggat med hänsyn till att förmånen av subventionerade lunchkuponger enligt SIF:s mening kommit att ingå som ett villkor i tjänstemännens enskilda anställningsavtal. Arbetsgivarparterna har bestritt att företagen skulle vara rättsligt förpliktade att bibehålla subventionen oförändrad.

Såvitt utredningen i målen ger vid handen har vid Elektrounion och Inter Kemek systemet med subventionerade lunchkuponger införts genom information som riktats till de anställda som grupp och inte till de enskilda arbetstagarna för sig. Informationen har innefattat bla uppgifter om kuponghäftets värde, det pris arbetstagarna haft att betala samt sättet för kuponghäftenas tillhandahållande och formen för betalning. Informationen har gällt det aktuella kalenderåret och förnyats för varje nytt år.

Varken införandet av kupongsystemet eller de återkommande ändringarna av kuponghäftenas värde och priset på häftena har föregåtts av förhandling eller samråd med arbetstagarna kollektivt eller individuellt. Systemet har alltså konsekvent hanterats av företaget ensidigt. Det skall dock anmärkas att vid Elektrounion anställningsavtalen i allmänhet har innehållit en uppgift om systemet med lunchkuponger. SIF har emellertid förklarat att detta förhållande, som inte har någon motsvarighet hos Inter Kemek, inte skall tillmätas annan betydelse än att det visar att företaget funnit anledning informera om förmånen av subventionerade lunchkuponger inför slutande av anställningsavtal.

Såsom SIF framhållit i målen har förmånen av subventionerade lunchkuponger enligt det tillämpade systemet ett ej obetydligt värde för de anställda. Det bör dock uppmärksammas att en anställd kommer i åtnjutande av subventionen endast om han eller hon själv är beredd att svara för en huvuddel av kostnaden. Förmånen av subventionerade lunchkuponger skiljer sig enligt arbetsdomstolens bedömning i detta avseende från löneförmåner i allmänhet vilka regelmässigt avtalsregleras och påminner mer om personalförmåner av annat slag som ofta inte brukar bli föremål för avtalsreglering. Som exempel på förmåner av det senare slaget kan nämnas förmånen för anställda att få köpa företagets produkter till fördelaktigt pris eller att få utnyttja företagets fritidsanläggningar mot låg ersättning.

Informationen till de anställda om tillhandhållandet av subventionerade lunchkuponger har inte innehållit något tydligt besked om hur företagets erbjudande skall uppfattas rättsligt i det hänseende som är aktuellt i målen. Det har sålunda inte uttryckligen angivits

att erbjudandet, såsom SIF gör gällande, innebär ett till var och en av de anställda riktat förslag om tillägg till anställningsavtalet. Det framgår inte heller direkt av informationen att erbjudandet, som arbetsgivarparterna i första hand menar, är av gåvokaraktär och kan återtas eller ändras ensidigt av företaget.

Hur bör då mot den redovisade bakgrunden företagens erbjudande om subventionerade lunchkuponger uppfattas rättsligt?

Först bör konstateras följande. Vad som förut har anförts dels om att kupongsystemet införts och hanterats helt ensidigt av företaget, dels om att förmånen mera påminner om personalförmåner som inte brukar bli föremål för avtalsreglering än löneförmåner i allmänhet talar emot att betrakta erbjudandet om subventionerade lunchkuponger på det sättet att förmånen kommit att ingå som ett villkor i de enskilda anställningsavtalen.

Enligt arbetsdomstolens mening förtjänar även följande synpunkter beaktande. Kollektivavtalet är det avtalsinstrument som är särskilt lämpat för att reglera frågor mellan arbetsgivaren och en grupp av arbetstagare. Det i ordningens och klarhetens intresse uppställda kravet på viss form för kollektivavtalet medför emellertid att sådant avtal inte kan komma till stånd underförstått på det sätt som avtalsslutandet enligt SIF:s mening har gått till i detta fall. En reglering av en fråga genom de enskilda anställningsavtalen kan visserligen ske formlöst. I princip kan dock en sådan reglering i enlighet med avtalsrättens grundsatser inte komma till stånd eller ändras annat än genom utväxling av rättshandlingar mellan arbetsgivaren och var och en av de berörda arbetstagarna. Vid bristande enighet om vad som skall gälla kan dessutom en ändring av regleringen inte genomföras på annat sätt än genom uppsägning av vart och ett av anställningsavtalen och slutande av nya avtal med det ändrade innehållet. Vid uppsägning måste regler om uppsägningstid och andra förfaranderegler iakttas. En reglering genom det enskilda anställningsavtalet leder som framgår av det anförda till en bindning mellan parterna som är tyngande hanteringsmässigt och rättsligt komplicerad.

Situationen är alltså den att det finns ett lätthanterligt och även i övrigt ändamålsenligt avtalsinstrument, kollektivavtalet, att tillgå för part som i fall av det nu aktuella slaget vill åstadkomma en avtalsreglering i viss fråga. Det alternativ som en reglering genom det enskilda anställningsavtalet erbjuder är hanteringsmässigt tyngande och rättsligt komplicerat. Vid en bedömning med beaktande av det anförda ligger inte nära till hands att uppfatta ägerandet från företagens och från berörda enskilda arbetstagares sida på sådant sätt att en reglering av systemet med subventionerade lunchkuponger genom de enskilda anställningsavtalen har kommit till stånd.

Arbetsdomstolens bedömning

Vid en jämförelse kan konstateras att omständigheterna i den berörda domen i flera avseenden företer likheter med omständigheterna i de nu aktuella målen.

SJ har konsekvent hanterat systemet med reseförmåner ensidigt. De förändringar som SJ gjort har aldrig föregåtts av förhandlingar med arbetstagarna kollektivt eller individuellt, ens sedan det blivit möjligt att reglera anställningsvillkor i kollektivavtal och enskilda anställningsavtal.

Den information om reseförmånen som lämnats har riktats till de anställda som grupp. Därutöver har upplysningar om reseförmånen lämnats i rekryteringskampanjer och i nyanställningssituationer. Informationen har inte innehållit något klart besked om hur reseförmånen varit att betrakta rättsligt i nu aktuellt avseende, dvs. om den utgjorde ett tillägg till anställningsavtalet eller en förmån som arbetsgivaren ensidigt förfogade över.

Reseförmånen skiljer sig också enligt Arbetsdomstolens mening från avlöningsförmåner i allmänhet vilka regelmässigt avtalsregleras. Reseförmånen liknar mer en sådan förmån som att de anställda får köpa företagets produkter till ett fördelaktigt pris. I detta sammanhang bör tilläggas att Affärsverket SJ efter bolagiseringen inte längre bedriver persontrafik med tåg. Affärsverket SJ har alltså inte längre ”produkten” kvar. Och Banverket har aldrig haft denna ”produkt”.

I ett avseende skiljer sig visserligen omständigheterna i de nu aktuella målen från dem i det tidigare målet. En anställd som ville ha privatreskort hade år 2000 att erlægga en beställningsavgift på 150 kr för vuxen. Som framgått av den muntliga bevisningen finns det exempel på att en anställd utnyttjat privatreskortet till så många resor att de tillsammans skulle ha kostat 30 000 – 40 000 kr per år. Förmånen har alltså haft ett betydande värde för en del anställda. Enligt Arbetsdomstolens mening bör emellertid även andra omständigheter än värdet för enskilda anställda beaktas. Till en början kan konstateras att värdet av reseförmånen tidigare uppenbarligen inte kunnat uppgå till så högt värde som det nyss nämnda. Förmånen har som nämnts förändrats. Tidigare var den t.ex. begränsad på så sätt att förmånen kunde tas i anspråk under endast tolv kalenderdygn per år. Som systemet med privatreskortet varit upplagt synes den förmån den enskilde kunnat utnyttja inte ha inneburit någon motsvarande kostnad för arbetsgivaren. Genom att förmånen inte kunnat utnyttjas på vissa tåg och sträckor framstår det som att de anställda kunnat utnyttja endast en viss ”överkapacitet” som eljest inte skulle ha inbringat biljettintäkter. Som en jämförelse kan nämnas vad som framkommit genom utredningen i målet, nämligen att Banverket i förhandlingar med SJ AB hänvisades till att köpa årskort till sina anställda och att det billigaste årskortet då kostade 39 000 kr. Arbetsdomstolens slutsats av det anförda blir att någon avgörande betydelse inte bör tillmätas det förhållandet att vissa arbetstagare utnyttjat reseförmånen på ett sådant sätt att den haft ett betydande ekonomiskt värde för dem.

Vid en samlad bedömning av vad som framkommit - och med beaktande av vad Arbetsdomstolen i domen AD 1992 nr 27 anført om reglering i kollektivavtal respektive enskilda anställningsavtal - kommer Arbetsdomstolen till slutsatsen att reseförmånen för de anställda i Affärsverket SJ inte kan uppfattas som reglerad i de enskilda anställningsavtalen på det sätt som förbunden gjort gällande.

Arbetstagare som övergick från SJ till Banverket

Några av de berörda arbetstagarna var tidigare anställda vid SJ och övergick år 1988 till Banverket. Det gäller S.F. som anställdes år 1957 samt C.S. och B.A. som båda anställdes år 1981.

Arbetsdomstolens bedömning

Beträffande dessa personer finns det enligt Arbetsdomstolen inte anledning att göra någon annan bedömning än den som i det föregående gjorts beträffande reseförmånen hos SJ. Vad som gjorts gällande i denna del är ju att de vid övergången tillförsäkrades samma villkor som gällt för dem vid SJ och inte att de i samband med övergången tillförsäkrats några förmåner därutöver.

Arbetstagare som anställts vid Banverket

Andra berörda arbetstagare har anställts vid Banverket efter dess bildande. De anställdes, P.S. år 1988, J.S. och B.S. år 1991, H.J. år 1995 och U.W. år 1998.

Parternas inställning i denna del är i huvudsak densamma som redovisats i det föregående. Arbetsdomstolen gör också i tillämpliga delar samma bedömning som tidigare. Den fråga som det finns anledning att ställa är om det vid de nyanställningar som skett vid Banverket efter dess bildande förekommit något som medfört att reseförmånen kommit att utgöra en del av anställningsavtalen.

Arbetsdomstolen kan även i denna del konstatera att det inte påvisats några beslut eller bevis om anställning i vilka reseförmånen angetts som en anställningsförmån.

Förbunden har i denna del som skriftlig bevisning åberopat en broschyr, Ditt jobb i Banverket. Under rubriken Anställningsvillkor från A till U upptas bl.a. fribiljetter. I broschyren anges sedan att "Som anställd vid Banverket har du förmånen att få personalfrikort eller personalfribiljetter som gäller för dig och din familj". Staten har å sin sida åberopat motsvarande broschyr från senare tid där det anges att tillsvidareanställda "för närvarande" efter ansökan och mot viss ersättning erhåller ett privatreskort.

I broschyren uppräknas i bokstavsordning ett antal förmåner men det framgår inte om det är förmåner som följer av lag eller avtal eller om det är förmåner som arbetsgivaren ensidigt kan förfoga över. Enligt Arbetsdomstolens

mening kan man med hänsyn härtill inte av detta material dra någon slutsats i den aktuella frågan.

Hur rekryteringen har tillgått och reseförmånen behandlats vid Banverket har belysts genom förhör med två personaladministratörer, K.F. och S.N., en administrativ chef A.W. samt verkets förhandlingschef P.G.. Av deras sammantagna utsagor framgår i huvudsak följande. Vid rekryteringar informerades alla om de bestämmelser om den reseförmån som för tillfället gällde. Förmånen intogs inte i anställningsavtalen vare sig skriftligt eller muntligt. Lönen påverkades inte av om de anställda utnyttjade förmånen eller inte. Det var SJ som bestämde vad som skulle gälla i fråga om förmånen. Det förekom inga förhandlingar med arbetstagarorganisationerna om de förändringar av förmånen som gjordes. Förmånen har behandlats som en sådan förmån som arbetsgivaren ensidigt förfogar över.

Arbetsdomstolens bedömning

Av utredningen framgår att omständigheterna vid rekrytering varit i huvudsak desamma vid Banverket som vid SJ. En skillnad är dock givetvis att Banverket egentligen aldrig kunnat förfoga över reseförmånen privatresekort utan att det varit SJ som gjort det även såvitt gäller de anställda vid Banverket. Detta är en omständighet som talar emot att Banverket skulle ha gjort några utfästelser angående denna förmån.

Vid en samlad bedömning av vad som framkommit kommer Arbetsdomstolen till slutsatsen att reseförmånen inte heller kan uppfattas som reglerad i anställningsavtalen för dem som utan att ha övergått från anställningar hos SJ anställts av Banverket.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis finner Arbetsdomstolen att förbundens talan skall avslås. Vid denna utgång skall förbunden förpliktas utge ersättning till staten för rättegångskostnader. Om beloppet råder inte tvist.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avslår SEKO – Facket för Service och Kommunikations, SACO-förbundet Trafik och Järnvägs och Statstjänstemannaförbundets talan.

2. Arbetsdomstolen förpliktar SEKO – Facket för Service och Kommunikation, SACO-förbundet Trafik och Järnväg och Statstjänstemannaförbundet att med en tredjedel vardera utge ersättning till staten för rättegångskostnad med sjuttiosjatusentvåhundra (77 200) kr avseende ombudsarvode jämte ränta enligt 6 § räntelagen därå från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Hans Tocklin, Brita Swan, Siv Kimbré, Peter Ander, Ola Bengtson. Gunnar A Karlsson och Henry Sjöström. Enhälligt.

Sekreterare: Inge-Marie Nilsson