

Sammanfattning

Fråga om tolkning av transportavtalet och om det av avtalet följer att förutom grundlön även lönetillägg i form av premiekompensation och befattningstillägg skall utgå vid terminalarbete för sådan tid då en arbetstagare antingen får extra lön eller kompensationsledigt för att han eller hon arbetar tvåskift. Arbetsdomstolen har funnit att så är fallet.

**ARBETSDOMSTOLEN**DOM  
2007-06-13  
StockholmDom nr 54/07  
Mål nr A 38/06**KÄRANDE**

Svenska Transportarbetareförbundet, Box 714, 101 33 STOCKHOLM  
Ombud: förbundsjuristen Sofie Rehnström, adress se ovan

**SVARANDE**

1. Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Box 5384, 102 49 STOCKHOLM  
2. DHL Express (Sweden) AB, 556103-0437, 170 87 STOCKHOLM  
Ombud för båda: chefsjuristen Pia Schöldström, TransportGruppen TGS Service AB, adress se 1 ovan

**SAKEN**

kollektivavtalsbrott m.m.

---

**Bakgrund**

Mellan Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet (förbundet) gäller varandra i allmänhet avlösande kollektivavtal. Det aktuella kollektivavtalet, transportavtalet, omfattar åkeri- och terminalarbete och gäller perioden den 1 januari 2005–29 februari 2008. DHL Express (Sweden) AB (DHL) är medlem i Biltrafikens Arbetsgivareförbund och därigenom bundet av transportavtalet.

Transportavtalet innehåller bl.a. följande bestämmelser.

**3 § Arbetstid**

-----

**7 mom Speciella bestämmelser rörande skift- och underjordsarbete**

-----

Vid tvåskiftsarbete skall arbetstagaren få två timmars extra lön per vecka utöver veckolönen. Alternativt kan två timmars kompensationsledighet utges om arbetsgivare och arbetstagare är överens om det.

**4 § Avlöning vid åkeriarbete**

-----

### **5 mom Anvisningar till löneplanerna i 3 och 4 mom**

Tillägg för visst arbete

1. Vid traditionellt intermittent tvåskiftsarbete skall arbetstagaren erhålla två timmars extra lön per vecka utöver ordinarie lön. Som alternativ kan i stället två timmars kompensationsledighet utges om arbetsgivare och arbetstagare är överens om det.

-----

### **6 mom Premiökompensation**

Till anställda som inte kan beredas premielönearbete utges premiökompensation för arbetad tid enligt nedan.

Premiökompensation skall inte utges på arbetsfri helgdag.

Premiökompensation skall utges för all tid som den anställde står till arbetsgivarens förfogande, således även ren väntetid vid t ex garaget i avvaktan på arbetsuppgifter. Dock skall premiökompensation inte utges om den anställde får tillåtelse att lämna arbetsplatsen och denne då själv väljer att lämna denna. Därvid skall endast grundlön utges.

-----

### **5 § Avlöning vid terminalarbete**

-----

### **5 mom Premiökompensation**

Arbetstagare avlönade enligt 2 mom skall för tid då ackordsarbete inte kan erbjudas erhålla en premiökompensation per avlönad timme med minst nedanstående belopp.

-----

### **6 mom Befattningstillägg**

Till arbetstagare utges i förekommande fall följande befattningstillägg:

-----

2. Med gruppledare förstås arbetande lagbas eller liknande d v s kollektivanställd arbetstagare som tilldelats vissa arbetsledande uppgifter men som i huvudsak utför arbete inom avtalsområdet.

Gruppledare erhåller befattningstillägg per avlönad timme i angiven befattning med:

----

3. Kollektivanställd arbetstagare som varaktigt tilldelas speciella ansvarsuppgifter erhåller tillägg per avlönad timme under tid uppdraget kvarstår med:

----

## **8 mom Tillägg vid tvåskiftsarbete**

Vid tvåskiftsarbete skall arbetstagaren erhålla två timmars extra lön per vecka utöver ordinarie lön. Som alternativ kan i stället två timmars kompensationsledighet utges om arbetsgivare och arbetstagare är överens om det.

-----

Mellan parterna har uppkommit tvist om det av kollektivavtalets reglering om tillägg vid tvåskiftsarbete följer att terminalarbetare som arbetar tvåskift och som på grund av det har en arbetstidsförkortning med två timmar per vecka har rätt till ersättning i form av, förutom grundlön, premiekompensation och befattningstillägg för denna tid. Parterna är bl.a. oense om innebörden av begreppen "för arbetad tid" respektive "per avlönad timme" i avtalstexten som reglerar dessa tillägg. Parterna har tvisteförhandlat utan att kunna enas.

## **Yrkanden**

Förbundet har yrkat att Arbetsdomstolen skall förplikta DHL att, för tiden från den 9 juni 2002 till dagen för huvudförhandling, betala premiekompensation och befattningstillägg till

1. J.C. med 7 415 kr,
2. K.H. med 7 693 kr,
3. M.G. med 6 049 kr, och
4. G.J. med 6 275 kr,

jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 1 juli 2006 till dess full betalning sker.

Därutöver har förbundet yrkat att Arbetsdomstolen skall förplikta DHL att till förbundet utge allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott med 10 000 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning, den 21 februari 2006, till dess full betalning sker.

Biltrafikens Arbetsgivareförbund och DHL har bestritt käromålet. De yrkade beloppen avseende premiekompensation och befattningstillägg samt ränteyrkandena har vitsordats såsom skäligen i sig.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

Parterna har till utveckling av sin talan anfört i huvudsak följande.

## **Förbundet**

### *Bakgrund*

J.C., K.H., M.G. och G.J. är medlemmar i förbundet och anställda vid DHL:s terminal i Växjö där de utför terminalarbete. Deras arbete är utlagt som tvåskiftsarbete. De har på grund av detta, i enlighet med avtalet, en arbetstidsförkortning med två timmar per vecka. Enligt förbundet innebär avtalet att arbetstagarna för dessa två timmar har rätt till ersättning i form av

förutom grundlön även premiekompensation och befattningstillägg. Två av arbetstagarna har rätt till den sistnämnda ersättningen i form av tillägg som gruppledare och de två andra arbetstagarna i form av så kallat ansvarstillägg. Under år 2004 kom det till lokalavdelningens kännedom att arbetstagarna inte hade fått premiekompensation och befattningstillägg för de två timmar per vecka som deras arbetstid varit förkortad. Arbetsgivarsidan hävdade att dessa former av ersättningar skall utgå för arbetad tid och att arbetstagarna därför inte hade rätt till annan ersättning än grundlön för dessa timmar då inget arbete utförts.

#### *Gemensamt transportavtal*

Vid 1970-talets början slogs en mängd regionala och lokala kollektivavtal samman till riks- eller branschavtal, varvid bl.a. det s.k. åkeriavtalet och terminalavtalet tillkom.

I början av 1990-talet tillsattes en arbetsgrupp i syfte att lägga samman åkeriavtalet och terminalavtalet. I arbetsgruppen ingick från förbundets sida K.G., L.N. och P.W. Biltrafikens Arbetsgivareförbund representerades av A.N. och L.A. Under år 1994 slutfördes arbetet och ett gemensamt transportavtal kom till. Resultatet blev dock i själva verket två avtal i en och samma avtalspärm. Lönebestämmelserna för åkeriarbete respektive terminalarbete överfördes oförändrade och till separata avsnitt i det nya transportavtalet. Det var viktigt för båda parter, och i synnerhet för arbetsgivarsidan, att lönebestämmelserna för respektive kategori fick behålla sin särart.

Regler om skiftarbete fanns före sammanslagningen i enbart åkeriavtalet. När transportavtalet kom till fanns således inga regler om skiftarbete vid terminalarbete. Förbundet ställde krav på att skiftarbete skulle kunna användas även vid terminalarbete. Skiftbestämmelser för terminalarbete infördes därefter i avtalet med verkan från och med den 1 januari 1997. De tillkom genom en förlikningsöverenskommelse som utarbetades av medlarna vid arbetsmarknadskonflikten år 1996.

#### *De aktuella bestämmelserna i transportavtalet*

I avtalet finns gemensamma bestämmelser om arbetstid i 3 §. I 4 och 5 §§ finns avlöningsbestämmelser där 4 § reglerar lön vid åkeriarbete och 5 § lön vid terminalarbete.

Av lönebestämmelserna i 4 § 5 mom (åkeriarbete) respektive 5 § 8 mom (terminalarbete) framgår att vid tvåskiftarbete har en arbetstagare rätt till antingen två timmars extra lön per vecka utöver ordinarie lön eller två timmars kompensationsledighet. Kompensationsledighet förutsätter att arbetstagen och arbetsgivaren är överens om detta. Denna reglering med i huvudsak samma formulering återfinns också som en arbetstidsreglering i 3 § 7 mom.

Avlöningsbestämmelserna vid åkeriarbete anger som huvudregel att avlöning utges i form av veckolön. I löneplanerna anges dock, utöver veckolön, såväl timlön som månadslön. Månadslönen för åkeriarbete – förare med två år i yrket – är 19 614 kr från och med den 1 januari 2007. Terminalarbete ersätts däremot i form av månadslön. Från och med den 1 januari 2007 uppgår månadslönen för en terminalarbetare med mer än två års branschvana till minst 18 904 kr.

I avtalet finns regler om premiekompensation för arbetstagare som inte kan erbjudas premielönearbete/ackordsarbete. För åkeriarbete återfinns regleringen i 4 § 6 mom och för terminalarbete i 5 § 5 mom. Här skiljer sig dock regleringen åt. För åkeriarbete utges ersättningen ”för arbetad tid” medan för terminalarbete anges att ersättningen utgår ”per avlönad timme”.

Vid terminalarbete utgår därutöver befattningstillägg enligt 5 § 6 mom. Någon motsvarande ersättning finns inte vid åkeriarbete. Befattningstillägg finns bl.a. i form av tillägg för gruppledare och s.k. ansvarstillägg. Dessa tillägg utgår också ”per avlönad timme”.

Bestämmelserna om helglön och övertidsersättning i transportavtalet är avhängiga avlöningsbestämmelserna.

Reglerna om helglön skiljer sig åt mellan åkeriarbete och terminalarbete. Helglönen vid åkeriarbete utgörs av enbart timlönen. Av 8 § 7 mom framgår att helglönen vid terminalarbete däremot även innefattar tillägg såsom premiekompensation och befattningstillägg. Detta är en följd av de grundläggande skillnaderna mellan avlöningsbestämmelserna för åkeri- respektive terminalarbete.

Övertidsbestämmelsen i avtalet är en direkt följd av de ändringar som infördes år 1997. Har den anställde förkortad arbetstid på grund av skiftarbete börjar övertid beräknas efter 38 timmars arbete per vecka i stället för efter 40 timmars arbete. Även övertidsersättningens storlek skiljer sig åt vid åkeri- respektive terminalarbete. I övertidsersättningen för terminalarbetare ingår dock inte de olika tilläggen. Bestämmelsen om övertidsersättningens storlek vid terminalarbete överfördes oförändrad från terminalavtalet vid sammanslagningen med åkeriavtalet.

#### *Skillnad på ersättning för arbetad tid och per avlönad timme*

Som redan nämnts skiljer sig löneregleringen för åkeriarbete och terminalarbete åt. Det finns vissa grundläggande skillnader kvar trots sammanslagningen till ett avtal.

Avlöningsbestämmelserna vid åkeriarbete utgår från en veckolön medan månadslön gäller för terminalarbetare. Månadslönen vid terminalarbete är ungefär 700–800 kr lägre än grundlönen för åkeriarbete. Vid åkeriarbete har de anställda rätt till premiekompensation för arbetad tid, vilken i allmänhet uppgår till två-fyra kr per timme. Vid terminalarbete utgår emellertid alla tillägg per avlönad timme. Premiekompensationen är högre och ligger i

praktiken på mellan 10–25 kr per betald timme. Även övertidsersättningen är högre vid terminalarbete än vid åkeriarbete. Normalt sett är den utgående lönen vid terminalarbete mot denna bakgrund högre än vid åkeriarbete, trots att grundlönen vid terminalarbete är lägre.

Skiftbestämmelser vid terminalarbete infördes år 1997. Partsavsikten var att bestämmelserna skulle tillämpas utifrån det lönesystem som fanns vid terminalarbete. Lönesystemens särart skulle alltså bibehållas. När det gäller ersättning och kompensation skulle terminalarbetarna vid en arbetstidsförkortning om två timmar lönemässigt sättas i samma situation som om de inte hade haft förkortad arbetstid. Det innebar att den skillnad som fanns i avtalet om att tillägg utgår för arbetad tid vid åkeriarbete och per avlönad timme vid terminalarbete skulle behållas även när skiftarbete och ersättningsregler för det infördes vid terminalarbete. Det var alltså inte fråga om en arbetstidsförkortning med löneavdrag som blir resultatet av arbetsgivarparternas inställning och bolagets tillämpning. Premiekompensationen vid terminalarbete kan i praktiken uppgå till 30 procent av lönen. Mot denna bakgrund ter det sig osannolikt att förbundet skulle ha medgett ett löneavdrag för att skiftbestämmelser skulle införas vid terminalarbete. Vidare är ordalydelsen av de aktuella bestämmelserna entydig. Begreppet ”per avlönad timme” i 5 § kan inte förstås på annat sätt än att det även avser de två timmar som avlönas med anledning av en arbetstidsförkortning eller för vilka extra lön utgår.

Enligt förbundets uppfattning har bestämmelserna i praktiken även tillämpats på det sätt förbundet förordar sedan år 1997. Detta är den första tvisten mellan parterna i denna fråga.

#### *Sammanfattning av grunderna för talan*

Bestämmelsen i 5 § 8 mom om rätt till två timmars extra lön per vecka alternativt två timmars kompensationsledighet vid skiftarbete innebär att arbetstagaren utöver grundlön har rätt till även premiekompensation och i förekommande fall befattningstillägg för denna tid. Av reglerna om premiekompensation och befattningstillägg i 5 § framgår nämligen att de ersättningarna skall utges ”per avlönad timme”. Kompensationen vid skiftarbete utgör avlönad tid. Att tilläggen skall utgå följer således direkt av ordalydelsen och var också vad parterna avsåg att åstadkomma när skiftregler vid terminalarbete infördes år 1997.

Genom att inte utbetala vare sig premiekompensation eller befattningstillägg till arbetstagarna har DHL brutit mot kollektivavtalets avlöningsbestämmelser varför DHL är skyldigt att utge de uteblivna ersättningarna till arbetstagarna. DHL har också genom sitt agerande gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott och är därför även skyldigt att utge allmänt skadestånd till förbundet.

## Arbetsgivarparterna

### *Bakgrund*

DHL är ett stort tyskägt transportbolag. I Sverige har bolaget ca 5 300 anställda. Den verksamhet som tvisten avser är terminalarbete vid DHL:s terminal i Växjö. Det är riktigt att de aktuella arbetstagarna arbetar tvåskift och att de har befattningar som i och för sig ger dem rätt till befattningstilllägg.

Den som arbetar tvåskift har rätt till kompensation antingen genom ersättning med två timmars extra lön eller genom reducerad arbetstid. I det här fallet har de anställda valt reducerad arbetstid till 38 timmar per vecka. Enligt arbetsgivarparterna ger inte transportavtalet någon rätt till premiekompensation och befattningstilllägg för de två timmar med vilken arbetstiden är reducerad.

### *Tidigare gällande kollektivavtal*

Av terminalavtalet för avtalsperioden den 1 februari 1991–30 juni 1993 framgår bl.a. följande. Avlöningsbestämmelserna utgick liksom i dag från en månadslön och ett arbetstidsmåt om 40 timmar per vecka. Bestämmelsen om ackordskompensation var i stort sett identisk med den nu gällande bestämmelsen i transportavtalet om premiekompensation vid terminalarbete. Kompensationen utgick således per avlönad timme. Helglönebestämmelsen innebär att om en anställd på grund av att arbete inte utfördes på helgdag fick minskad arbetstid hade arbetstagaren ändå rätt till lön och ackordskompensation som om den anställda hade arbetat. Vid frånvaro gjordes löneavdrag med 1/173-del av månadslönen per månad för varje frånvarotimme. Någon möjlighet till skiftarbete fanns inte.

Av åkeri-, billots- och maskinföraravtalet, kallat åkeriavtalet, avseende samma avtalsperiod, framgår bl.a. följande. Anställda som inte kunde beredas ackordsarbete erhöll premiekompensation om minst två kr per timme. Av avtalstexten framgår att premiekompensation utges för all tid som den anställda står till arbetsgivarens förfogande. När arbete ställdes in på grund av infallande helgdag var den anställda garanterad full veckolön. Någon premiekompensation utgick dock inte. Begreppet ”arbetad tid” användes i avtalet, vilket berodde på helglönebestämmelsernas utformning. Vid skiftarbete erhöll arbetstagaren antingen två timmars extra lön per 40-timmarsvecka eller två timmars kompensationsledning.

År 1995 slogs åkeri- och terminalavtalen samman till transportavtalet. Regleringen om premiekompensation vid åkeriarbete överfördes från åkeriavtalet och fick den utformning den fortfarande har i nu aktuellt avtal. Genom användning av orden ”för arbetad tid” förtydligades att någon premiekompensation inte skulle utges vid helg. Skiftbestämmelserna vid åkeriarbete överfördes oförändrade till det nya avtalet men gällde endast åkeriarbete. Genom rubriken ”Tillägg vid traditionellt intermittert tvåskiftarbete” för avlöningsbestämmelsen vid skift markerades att det var fråga om just ett

tillägg till ordinarie lön. Av avtalet framgick också att om arbetstagaren hade reducerad arbetstid på grund av skiftarbete skulle ett frånvaroavdrag proportioneras i förhållande till det gällande arbetstidsmåttet. Av detta framgår tydligt att man vid reducerad arbetstid på grund av skift var avlönad för 38 timmars arbete. Frånvaroavdraget skulle annars ha utgått från 40 timmar. Även avlöningsbestämmelserna och den särskilda helglöneregleringen för terminalarbete överfördes oförändrade till transportavtalet.

I det nästföljande transportavtalet, för åren 1996–1998, infördes skiftbestämmelser även vid terminalarbete med verkan från den 1 januari 1997. Som förbundet redovisat skedde det genom att bl.a. avlöningsreglerna för terminalarbete i 5 § tillfördes en regel om skiftarbete som var likalydande som den vid åkeriarbete. Regeln benämns vidare som ett tillägg vid tvåskiftsarbete. Avlöningsbestämmelserna i övrigt vid både åkeriarbete och terminalarbete bibehölls oförändrade. Hade det inte varit för helglönebestämmelserna kunde det dock likaväl ha angivits att premiekompensation vid åkeriarbete skulle utgå för avlönad tid. Regleringen om att en arbetstagare med reducerad arbetstid på grund av skift var avlönad för 38 timmars arbete och att frånvaroavdrag och rätt till övertidsersättning utgick från detta kom nu också att gälla skiftgående terminalarbetare.

#### *Nu aktuellt avtal*

I nu gällande transportavtal återfinns samma bestämmelser som gällde enligt avtalet åren 1996–1998.

#### *Avlönad tid och arbetad tid*

Ordalydelsen i bestämmelserna som reglerar rätten till premiekompensation och befattningstillägg vid terminalarbete är klar och entydig. Avtalstexten fördes över från terminalavtalet till transportavtalet i oförändrat skick och har inte ändrats därefter. När bestämmelserna kom till fanns inte skiftarbete för terminalarbetare. Av ordalydelsen framgår att terminalarbetare för tid då ackordsarbete inte kan erbjudas skall erhålla premiekompensation per avlönad timme. Av ordalydelsen framgår alltså att arbetstagaren måste arbeta för att kunna erbjudas ackord, dvs. han eller hon måste vara arbetsskyldig och kunna bli avlönad för arbete. Den som arbetar 38 timmar kan inte erbjudas ackord för de resterande två timmarna. Arbetstagaren är då inte arbetsskyldig. Även befattningstillägg skall utgå per avlönad timme.

Innebörden av begreppet ”avlönad tid” är dessutom enligt gängse språkbruk den tid man arbetar för att få sin lön. Utför man arbete utgår avlöning. Detta framgår även av avtalets uppbyggnad där ordinarie arbetstid är 40 timmar per vecka. Vid skiftarbete kan man få ett reducerat arbetstidsmått, dvs. man får då avlöning för en kortare arbetstid och inte för 40 timmars arbetsvecka. Vid frånvaro görs i det fallet också ett avdrag baserat på den kortare arbetstiden. Även övertidsersättning beräknas utifrån det reducerade arbetstidsmåttet. Begreppen ”arbetad tid” och ”avlönad tid” i avtalet har därför samma innebörd.

Särskilda lönebestämmelser gäller helgarbete vid terminalarbete innebärande att vid just terminalarbete utgår premiekompensationen trots att arbetstiden reduceras på grund av helg. Utan den uttryckliga regleringen hade det naturliga varit att de anställda inte hade fått behålla premiekompensationen när arbetstiden reduceras.

Det finns således inte något stöd i kollektivavtalet för att premiekompensation eller befattningstillägg skall betalas till de berörda arbetstagarna när de har reducerad arbetstid på grund av skiftarbete. Det är därmed grundlön som avses i båda skiftersättningsbestämmelserna. Regleringen är uttömmande vad avser ersättning för skiftarbete. Reglerna om premiekompensation och befattningstillägg tar inte sikte på skiftarbete. Det är inte heller fråga om något löneavdrag för de arbetstagare som väljer två timmars kompensationsledighet vid skiftarbete. Dessa anställda har en reducerad arbetstid men erhåller full månadslön.

Partsavsikten var dessutom att terminalarbetare som arbetar skift skulle ha samma ersättning som skiftgående åkeriarbetare. Skiftbegreppet infördes således för terminalarbete med samma ersättningsformer som sedan tidigare gällde vid åkeriarbete. Vid åkeriarbete ingår inte premiekompensation i kompensationen på grund av tvåskiftarbete. Det var aldrig parternas avsikt att terminalarbetare skulle få premiekompensation eller befattningstillägg för de timmar de inte arbetar.

#### *Sammanfattning av grunderna för talan*

Bestämmelsen i 5 § 8 mom om rätt till två timmars extra lön per vecka alternativt två timmars kompensationsledighet vid tvåskiftarbete innebär vid såväl åkeri- som terminalarbete rätt till grundlön. Någon rätt till premiekompensation och, i förekommande fall, befattningstillägg för denna tid föreligger inte.

Det framgår av ordalydelsen att tilläggen i fråga vid terminalarbete skall utges ”per avlönad timme” och vid åkeriarbete ”för arbetad tid”. Innebörden av begreppen är densamma. Den tid som avses är den tid man arbetar för att få sin lön. Ersättningarna i fråga utgår alltså för tid man arbetar eller står till förfogande för arbete, vilket inte är fallet vid kompensationen vid tvåskiftarbete. Det var också parternas gemensamma avsikt när skiftbestämmelser infördes även vid terminalarbete att samma ersättningsregler skulle gälla som redan gällde vid åkeriarbete. Vid åkeriarbete ingår inte premiekompensation i tillägget för tvåskiftarbete.

DHL har således inte varit skyldigt att betala vare sig premiekompensation eller befattningstillägg till arbetstagarna och har därmed inte heller gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott, varför förbundets talan skall avslås.

## **Domskäl**

### *Tvisten*

I transportavtalet anges att vid tvåskiftsarbete skall arbetstagaren erhålla två timmars extra lön per vecka utöver ordinarie lön alternativt två timmars kompensationsledighet. Målet rör fyra arbetstagare som är medlemmar i förbundet och som arbetar med terminalarbete vid DHL:s terminal i Växjö. De arbetar tvåskift och deras arbetstid är, i enlighet med transportavtalet, förkortad med två timmar per vecka.

Tvisten handlar i huvudsak om tolkning av transportavtalet och om det av avtalet och dess reglering om tillägg för tvåskiftsarbete vid terminalarbete följer att det i den lön som skall utgå som extra lön eller vid kompensationsledighet ingår, förutom grundlön, även lönetillägg i form av premiekompensation och befattningstillägg.

### *Utredningen*

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på förbundets begäran hållits vittnesförhör med de förre detta ombudsmännen K.G. och L.N. samt förbundsordföranden P.W. På arbetsgivarparternas begäran har vittnesförhör hållits med A.N., förhandlingschef vid Biltrafikens Arbetsgivareförbund, och L.A., förhandlingschef vid Bussarbetsgivarna. Därutöver har arbetsgiversidan åberopat viss skriftlig bevisning.

### *Transportavtalets uppbyggnad*

Av utredningen i målet har framkommit bl.a. följande.

Transportavtalet innehåller skilda avsnitt med lönebestämmelser vid åkeriarbete respektive terminalarbete. Detta har sin grund i att åkeriarbete respektive terminalarbete tidigare reglerades i två separata kollektivavtal, åkeri-, billots- och maskinföraravtalet (åkeriavtalet) respektive terminalavtalet. År 1995 sammanfördes de båda avtalen till ett gemensamt avtal, transportavtalet. Sammanslagningen av avtalen var dock till viss del närmast av redaktionell art och de skillnader som fanns i de två avtalens lönebestämmelser bibehölls.

Vid åkeriarbete är huvudregeln veckolön med möjlighet att avtala om månadslön medan lönen vid terminalarbete utgår som månadslön. Vid både åkeri- och terminalarbete betalas premiekompensation när premielönearbete respektive ackordsarbete inte kan erbjudas. I 4 § 6 mom anges att premiekompensation vid åkeriarbete utgår ”för arbetad tid”, medan det i 5 § 5 mom anges att premiekompensation vid terminalarbete utgår ”per avlönad timme”. Enligt 5 § 6 mom utgår vid terminalarbete även befattningstillägg i förekommande fall och då per avlönad timme. Något befattningstillägg finns inte vid åkeriarbete.

I 4 § 6 mom anges uttryckligen att det vid åkeriarbete utgår premiekompensation för tid som den anställde står till förfogande, t.ex. ren väntetid, men inte om den anställde får tillåtelse att lämna arbetsplatsen och väljer att göra så. Någon motsvarande reglering finns inte i avtalstexten om premiekompensation vid terminalarbete. Parterna är dock ense om att en arbetstagare som utför terminalarbete har rätt till premiekompensation och befattningstillägg för resterade arbetstid när han eller hon med tillåtelse väljer att lämna arbetsplatsen i förtid.

I 4 § 6 mom anges vidare att vid åkeriarbete skall premiekompensation inte utges på arbetsfri helgdag. Regler om helglön finns annars i 8 §. Där anges att arbetstagaren är garanterad vecko- eller månadslön även om arbetet inte utförs på helgdag. I 8 § 8 mom anges att vid terminalarbete, till skillnad mot vad som gäller vid åkeriarbete, ingår i förekommande fall även premiekompensation och befattningstillägg i helglönen.

Vid sammanslagningen av avtalen till transportavtalet gällde avtalets bestämmelser angående skiftarbete enbart vid åkeriarbete. Bestämmelserna om skiftarbete fanns då angivna i avtalet dels som arbetstidsbestämmelser under rubriken ”Speciella bestämmelser för åkeriarbete rörande skift- och underjordsarbete”, dels som en avlöningsbestämmelse. Enligt dessa bestämmelser skulle den som utförde tvåskiftarbete erhålla antingen två timmars extra lön per vecka utöver veckolönen eller två timmars kompensationsledighet. Parterna är ense om att denna kompensation avsåg endast grundlön och inte tillägg i form av t.ex. premiekompensation.

Förbundet framställde krav på att det skulle införas möjlighet till tvåskift även vid terminalarbete. Efter arbetsmarknadskonflikten år 1996 infördes skiftbestämmelser även vid terminalarbete med verkan från den 1 januari 1997. Bestämmelserna tillkom genom en förlikningsöverenskommelse som ingicks mellan parterna under medling. Införandet av skiftbestämmelser även vid terminalarbete genomfördes på följande sätt. De arbetstidsbestämmelser i form av speciella bestämmelser som tidigare gällt vid enbart åkeriarbete gjordes tillämpliga även vid terminalarbete. Därutöver infördes en likalydande avlöningsbestämmelse vid terminalarbete som den som gällde vid åkeriarbete. I övrigt gjordes inga ändringar i avlöningsreglerna.

#### *Parternas ståndpunkter*

Frågan är nu om den reglering om skiftarbete som infördes även för terminalarbete innebär att terminalarbetare som arbetar tvåskift vid kompensation härför har, som åkeriarbetarna, rätt till endast två timmars grundlön eller i motsats till dem även rätt till tillägg i form av premiekompensation och i förekommande fall befattningstillägg.

Förbundet har sammanfattningsvis gjort gällande följande. Bestämmelsen om rätt till extra lön eller kompensationsledighet vid tvåskiftarbete skall tolkas i ljuset av det lönesystem som gäller vid terminalarbete. Det finns en grundläggande skillnad i reglerna om premiekompensation på så sätt att sådan utgår ”per avlönad timme” vid terminalarbete medan den utgår ”för

arbetad tid” vid åkeriarbete. Även befattningstillägget utgår ”per avlönad timme”. Denna skillnad i ordalydelse är reell på så sätt att vid terminalarbete kan även icke arbetad tid ge rätt till tillägg. Skillnaden leder till att terminalarbetarna har rätt till de omtvistade tilläggen vid kompensationen för tvåskiftsarbete eftersom den avser avlönad tid. Ordalydelserna är alltså olika och har olika innebörd. Det var också parternas avsikt att särarten i lönebestämmelserna skulle bibehållas och få effekt när skiftregler infördes vid terminalarbete.

Arbetsgivarsidans ståndpunkt kan sammanfattas enligt följande. Den skillnad i ordalydelse som finns i de två olika reglerna om premiekompensation innebär i detta fall ingen skillnad i sak. Enligt normalt språkbruk och enligt avtalet avses med ”avlönad tid” den tid man arbetar för att få sin lön. I båda fallen – båda reglerna om premiekompensation – och även när det gäller befattningstilläggen avses därför att sådan ersättning skall utgå för arbetad tid, när arbetstagaren står till arbetsgivarens förfogande. Vid reducerad arbetstid, eller för den tid extra lön utgår, står arbetstagaren inte till arbetsgivarens förfogande. Ersättningsbestämmelsen vid tvåskift bör dessutom tolkas på samma sätt som gäller vid åkeriarbete, varifrån bestämmelsen är hämtad. Även av det följer att tilläggen i fråga inte skall ingå i kompensationen. Det var också parternas avsikt vid avtalets träffande att samma kompensationsregler skulle gälla såväl vid åkeriarbete som vid terminalarbete.

#### *Gemensam partsavsikt?*

I första hand är det vad parterna gemensamt har åsyftat vid kollektivavtalets tillkomst som bestämmer avtalets innehåll.

Parterna är överens om att ersättningsbestämmelserna såvitt avser åkeriarbete innebär att någon premiekompensation inte ingår i den kompensation som erhålls på grund av tvåskiftsarbete. De är också överens om att när bestämmelser om tvåskift infördes även vid terminalarbete så genomfördes detta genom att bestämmelserna om skiftarbete vid åkeriarbete överfördes till att gälla även för terminalarbete. Parterna är dock oense om detta innebar att ersättningen också skulle bli likadan.

P.W., K.G. och L.N. har på förbundets begäran hörts om tillkomsten av skiftbestämmelserna vid terminalarbete. De har berättat att det redan förelåg en skillnad mellan terminalarbete och åkeriarbete i rätten till tillägg, som t.ex. premiekompensation, och att det aldrig var aktuellt för förbundet att gå med på en reglering om kompensation vid tvåskift som innebar att arbetstagarna vid terminalarbete skulle förlora rätten till de omtvistade tilläggen, dvs. i realiteten gå med på en lönesänkning. L.N. har uppgett att förbundet även gjorde detta klart för motparten. A.N. och L.A. har på begäran av arbetsgivarparterna hörts om samma omständigheter. Enligt dem var parterna överens om att samma regler skulle gälla för skiftgående terminalarbetare som för åkeriarbetare, dvs. de var ense om vad som var skift och hur det skulle ersättas och att det innebar att kompensationen vid tvåskift enbart skulle omfatta grundlönen.

Sammanfattningsvis anser Arbetsdomstolen att det av utredningen inte går att fastställa någon gemensam partsavsikt i frågan om vilka lönekomponenter som skulle ingå vid kompensationen för tvåskift vid terminalarbete.

### *Ordalydelsen och avtalets utformning i övrigt*

Den grundläggande regeln om ersättning vid tvåskift återfinns vid terminalarbete i 5 § 8 mom och vid åkeriarbete i 4 § 5 mom. Texterna är i de avgörande delarna identiska. Av texterna framgår att en arbetstagare vid tvåskiftsarbete skall erhålla ”två timmars extra lön per vecka utöver ordinarie lön” alternativt ”två timmars kompensationsledighet”. Av ordalydelsen framgår inte vilka lönekomponenter som skall ingå i den extra lönen eller lönen vid kompensationsledighet. Den ordalydelsen i sig ger alltså ingen ledning i tolkningsfrågan.

Eftersom regeln om två timmars extra lön eller kompensationsledighet vid terminalarbete är hämtad från motsvarande reglering vid åkeriarbete kan det framstå som naturligt att regeln ges samma innebörd som vid åkeriarbete, dvs. att tilläggen i fråga inte skall utgå. Frågan är vilken betydelse begreppen ”för arbetad tid” och ”per avlönad timme” i respektive regel om premiekompensation, och i regeln om befattningstillägg, har för tolkningen.

Det är, som redan nämnts, ostridigt att någon premiekompensation inte ingår i den extra lön eller lön vid kompensationsledighet som utges till en arbetstagare som arbetar tvåskift vid åkeriarbete. Detta följer enligt parterna av att premiekompensation vid åkeriarbete utges ”för arbetad tid”. Av 4 § 6 mom framgår uttryckligen att premiekompensation utgår för all tid som den anställda står till arbetsgivarens förfogande, t.ex. även vid väntetid. Enligt ordalydelsen utgår dock inte ersättningen för sådan tid då den anställda får arbetsgivarens tillåtelse att lämna arbetsplatsen och väljer att göra så. Ersättningen utgår inte heller på arbetsfri helgdag.

I motsvarande regel vid terminalarbete, 5 § 5 mom, anges endast att ersättningen utgår ”per avlönad timme”. Det finns ingen uttrycklig reglering om vad som gäller om arbetstagaren med tillåtelse lämnar arbetsplatsen i förtid. Parterna är emellertid överens om att premiekompensation vid sådant fall utgår vid terminalarbete. Motsvarande gäller även för befattningstilläggen i paragrafens sjätte moment. I 8 § om helglön anges att vid terminalarbete ingår i helglönen även premiekompensation och befattningstillägg, till skillnad mot vad som anges i 4 § 6 mom vid åkeriarbete.

Arbetsgivarsidan menar att begreppen ”för arbetad tid” och ”per avlönad timme” är liktydiga och i grunden avser tid som arbetstagaren står till arbetsgivarens förfogande. Förbundet hävdar att begreppen är olika och står för en reell skillnad i tillämpningen. När det gäller skillnaden i helglön menar arbetsgivarparterna att den följer av den specialreglering som framgår av 8 § och som följde med från terminalavtalet när avtalen slogs ihop. De menar, som det får förstås, att utan den regleringen hade skillnaden inte uppstått enbart till följd av uttrycket ”per avlönad timme”. När det gäller skillnaden såvitt avser vad som gäller om arbetstagaren med tillåtelse lämnar arbetsplat-

sen i förtid framgår inte denna uttryckligen av avtalstexten. Förbundet får förstås så att det menar att rätten till premiekompensation och befattningstilllägg för i det fallet för terminalarbetare följer av just begreppet ”per avlönad timme”.

Arbetsgivarsidan har dessutom påpekat att reglerna om frånvaroavdrag och övertidsersättning talar för att de omtvistade tilläggen inte ingår i kompensationen vid tvåskift. Resonemanget får förstås så att eftersom frånvaroavdraget vid reducerad arbetstid på grund av skiftarbete skall proportioneras i förhållande till gällande arbetstidsmått och övertidsersättning i sådant fall utgå för den tid som överstiger arbetstidsmålet, i detta fall 38 timmar, så är kompensationsledigheten alternativt de två timmarnas extra lön inte arbetad eller avlönad tid.

Arbetsdomstolen kan konstatera att de omtvistade begreppen är olika och att det också föreligger två skillnader i praktiken i rätten till premiekompensation vid terminalarbete jämfört med vid åkeriarbete – vid helglön och när den anställde får arbetsgivarens tillåtelse att lämna arbetsplatsen och väljer att göra så. Vid terminalarbete utgår således premiekompensation, och befattningstilllägg, även när arbetstagaren inte utför arbete. Detta bör beaktas vid tolkningen. Uppfattningen att premiekompensation och befattningstilllägg skall ingå i tillägget för tvåskiftsarbete vid terminalarbete stöds av det sammanhang som ersättningsregeln placerades i. Vad som avses med extra lön eller vilken lön som skall utgå vid kompensationsledighet med anledning av tvåskiftsarbete i det nya åttonde momentet i 5 § får sin mening först om man uttröner vad som gäller enligt paragrafens övriga lönebestämmelser som t.ex. enligt 5 mom och 6 mom om premiekompensation och befattningstilllägg.

Arbetsdomstolens samlade bedömning är följande. Begreppen ”avlönad timme” och ”arbetad tid” i avtalet kan inte anses liktydiga eftersom ”avlönad timme” i reglerna om premiekompensation och befattningstilllägg vid terminalarbete kan avse även tid då arbetstagaren inte utför arbete. Starkare skäl talar därför för att ersättningsbestämmelsen vid tvåskift vid terminalarbete skall tolkas utifrån det sammanhang i avtalet den är placerad i än utifrån det sammanhang bestämmelsen hämtades från vid dess införande. Premiekompensation och befattningstilllägg skall enligt bestämmelsernas ordalydelse i 5 § utgå per avlönad timme. Den tid som arbetstiden är reducerad på grund av tvåskift alternativt de två timmarnas extra lön som då skall utgå får anses utgöra avlönad tid. Slutsatsen blir då att även tilläggen i fråga skall ingå i kompensationen vid tvåskift.

Enligt domstolens mening förändras inte denna bedömning av det resonemang som arbetsgivarsidan fört såvitt avser reglerna om frånvaroavdrag och övertidsersättning. Grundlön skall ju ostridigt utgå för den tid kompensationen avser. Redan på den grunden kan man säga att tiden i fråga är avlönad. En strikt bokstavstolkning av begreppet ”avlönad timme” i 5 § 5 mom och 6 mom avseende terminalarbete leder då till att tilläggen i fråga skall utgå även för de två timmar som den anställde inte arbetar men likväl är avlönad eller i den extra lönen om två timmar.

### *Slutsats*

Slutsatsen av det anförda blir att kollektivavtalet skall anses ha den innebörd som förbundet angett. Detta får till följd att DHL genom att inte utbetala premiekompensation och befattningstillägg till arbetstagarna för de timmar som deras arbetstid varit reducerad på grund av skiftarbete har gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott. För detta skall DHL betala allmänt skadestånd till förbundet. Det av förbundet yrkade skadeståndet om 10 000 kr får anses skäligt. Vidare skall DHL betala yrkade belopp avseende premiekompensation och befattningstillägg till arbetstagarna, om vilka belopp det inte råder tvist. Förbundets talan skall alltså bifallas.

### *Rättegångskostnader*

Vid denna utgång skall arbetsgivarparterna ersätta förbundet för dess rättegångskostnader i målet. Om beloppen råder inte tvist.

### **Domslut**

1. Arbetsdomstolen förpliktar DHL Express (Sweden) AB att till
  - J.C. utge sjutusenfyrahundra femton (7 415) kr,
  - K.H. utge sjutusen sexhundra nittiotre (7 693) kr,
  - M.G. utge sextusen fyrtionio (6 049) kr, samt till
  - G.J. utge sextusen tvåhundra sjuttiofem (6 275) kr,med ränta enligt 6 § räntelagen till var och en på ovanstående belopp från den 1 juli 2006 till dess betalning sker.
2. Arbetsdomstolen förpliktar DHL Express (Sweden) AB att till Svenska Transportarbetareförbundet utge allmänt skadestånd med tiotusen (10 000) kr, med ränta enligt 6 § räntelagen från den 21 februari 2006 till dess betalning sker.
3. Arbetsdomstolen förpliktar Biltrafikens Arbetsgivareförbund och DHL Express (Sweden) AB att med hälften vardera ersätta Svenska Transportarbetareförbundets rättegångskostnader med sammanlagt sextiosex tusen tvåhundra nittionio (66 219) kr, varav 62 900 kr avser ombudsarvode, med ränta enligt 6 § räntelagen på det förstnämnda beloppet från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Cathrine Lilja Hansson, Anders Eka, Christer Måhl, Rolf Hugert, Agne Werneskog, Per Bardh och Thomas Fredén. Enhälligt.

Sekreterare: Jenny Welander