

Sammanfattning

Sex arbetstagare har varit anställda på ett biluthyrningsföretag. De har haft blandade tjänster, innebärande att det utfört både arbete med bilvård och administrativt arbete. Arbetsgivaren har för samtliga arbetstagare tillämpat tjänstemannaavtalet på området. Arbetsgivaren har även hyrt in personal från bemanningsföretag. I målet uppkommer i huvudsak följande frågor:

1. Har bolaget begått kollektivavtalsbrott genom att inte tillämpa bilvårdsavtalet på de aktuella arbetstagarna?
2. Är bolaget i så fall också skyldigt att utge ersättning till arbetstagarna för övertid avseende beredskap?
3. Har bolaget enligt arbetstagarnas enskilda anställningsavtal skyldighet att utge ersättning till dem för övertid avseende uteblivna måltidsraster?
4. Har bolaget åsidosatt sin förhandlingsskyldighet enligt 11 och 38 §§ medbestämmandelagen innan bolaget beslutade att hyra in personal för arbete som faller under bilvårdsavtalet?

**ARBETSDOMSTOLEN**DOM  
2010-09-29  
StockholmDom nr 69/10  
Mål nr A 177/09**I****KÄRANDE**

Svenska Transportarbetareförbundet, Box 714, 101 33 Stockholm  
Ombud: förbundsjuristen Annett Olofsson, LO-TCO Rättsskydd AB,  
Box 1155, 111 81 Stockholm

**SVARANDE**

1. Almega Tjänsteföretagen, Box 55545, 102 04 Stockholm  
2. First Rent A Car Aktiebolag, 556434-7820, Box 12850, 112 97 Stockholm  
Ombud för båda: jur. kand. Roine Johansson, Almega AB, Box 55545,  
102 04 Stockholm

**II****KÄRANDE**

1. J.A. i Kungälv  
2. A.C. i Mölndal  
3. L.P. i Göteborg  
4. E.F. i Göteborg  
5. T.E. i Västra Frölunda  
6. N.L. i Göteborg  
Ombud för 1 – 6: förbundsjuristen Annett Olofsson

**SVARANDE**

First Rent A Car Aktiebolag, 556434-7820  
Ombud: jur. kand. Roine Johansson

**SAKEN**

brott mot kollektivavtal m.m.

---

Mellan Almega Tjänsteföretagen och Svenska Transportarbetareförbundet gäller varandra i allmänhet avlösande kollektivavtal för bilvårdspersonal anställda vid biluthyrningsföretag, det s.k. bilvårdsavtalet. Det i målet aktuella bilvårdsavtalet har giltighet under tiden den 1 juni 2008 – i första hand den 31 maj 2011. Avtalet innehåller bl.a. följande bestämmelser.

**§ 1 Avtalets omfattning**

Detta kollektivavtal gäller för bilvårdspersonal anställda inom biluthyrningsföretag.

**§ 5 Arbetstid**

**Mom 5 Övertid**

På arbetsgivarens begäran utförs arbete på annan tid än den för arbetstagaren gällande ordinarie arbetstiden. -----

Till bilvårdsavtalet ansluter ett särskilt arbetstidsavtal, som innehåller bl.a. följande.

**Ordinarie arbetstid och jourtid**

-----  
 § 6 Om det på grund av verksamhetens natur är nödvändigt att arbetstagare står till arbetsgivarens förfogande på arbetsstället för att när behov uppkommer utföra arbete, får jourtid tas ut härför med högst 48 timmar under en tid av fyra veckor eller 50 timmar under en kalendermånad. Som jourtid räknas inte tid under vilken arbetstagaren utför arbete för arbetsgivarens räkning.

First Rent A Car Aktiebolag bedriver verksamhet med uthyrning av bilar. Bolaget är genom medlemskap i Almega Tjänsteföretagen bundet av bilvårdsavtalet. För verksamheten är bolaget även bundet av kollektivavtal med Unionen, tjänstemannaavtalet på området.

Bolaget har fyra driftställen i Göteborg: Säve, Hisings Backa, Centralstationen och Landvetter. Förbundets medlemmar J.A., A.C. och L.P. har arbetat på Säve och Hisings Backa. Medlemmarna E.F., T.E. och N.L. har arbetat på Centralstationen. Samtliga arbetstagare utom A.C. anställdes under åren 2005 – 2007 hos bolaget med s.k. blandade tjänster som biluthyrare/bilvårdare. A.C. anställdes den 21 april 2008 som Supervisor. Samtliga arbetstagare har utfört arbete med både bilvård och administration. Före den 1 januari 2009 har bolaget tillämpat tjänstemannaavtalet på samtliga angivna arbetstagare. Efter detta datum har bolaget tillämpat bilvårdsavtalet för arbetstagarna vid Centralstationen. Bolaget har hyrt in personal från bemanningsföretag för att utföra arbete vid bolagets driftställen i Göteborg.

Mellan förbundet och arbetsgivarparterna har uppkommit tvist huruvida bolaget brutit mot bilvårdsavtalet genom att inte tillämpa detta *dels* på det arbete som de aktuella arbetstagarna vid Säve och Hisings Backa har utfört under tiden den 1 januari 2008 – 30 april 2009, *dels* det arbete som de aktuella arbetstagarna vid Centralstationen har utfört under tiden den 1 januari – 31 december 2008. Vidare har uppkommit tvist huruvida bolaget i samband med inhyrning av personal på bilvårdsavtalets område har fullgjort sin förhandlingsskyldighet enligt 11 och 38 §§ medbestämmandelagen. Förbundet och arbetsgivarparterna har fört förhandlingar i tvisten utan att kunna enas.

**Förbundets yrkanden**

Förbundet har väckt talan i Arbetsdomstolen och har, som talan slutligt bestämts, yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till

1. *J.A.* utge
  - lön för tiden den 1 december 2008 – 30 april 2009 med 7 175 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 24 april 2009 till dess betalning sker, och
  - övertidsersättning avseende beredskap under tiden den 1 december 2008 – 31 januari 2009 med 2 961 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 26 januari 2009 till dess betalning sker,
2. *A.C.* utge
  - lön för tiden den 1 december 2008 – 30 april 2009 med 9 165 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 24 april 2009 till dess betalning sker, och
  - övertidsersättning avseende beredskap under tiden den 1 december 2008 – 31 januari 2009 med 6 039 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 26 januari 2009 till dess betalning sker,
3. *L.P.* utge
  - lön för tiden den 1 november 2008 – 30 april 2009 med 10 666 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 24 april 2009 till dess betalning sker,
4. *E.F.* utge
  - lön för tiden den 1 – 31 december 2008 med 1 960 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 23 december 2008 till dess betalning sker, och
  - övertidsersättning avseende beredskap under tiden den 1 – 31 december 2008 med 525 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 23 december 2008 till dess betalning sker,
5. *N.L.* utge
  - lön för tiden den 1 – 31 december 2008 med 1 711 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 23 december 2008 till dess betalning sker, och
6. förbundet utge
  - allmänt skadestånd med 400 000 kr för kollektivavtalsbrott,
  - allmänt skadestånd med 100 000 kr för brott mot 11 § medbestämmandelagen, och
  - allmänt skadestånd med 100 000 kr för brott mot 38 § medbestämmandelagen.

På de allmänna skadestånden har yrkats ränta enligt 6 § räntelagen från den 7 augusti 2009 till dess betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt förbundets yrkanden. För det fall bilvårdsavtalet skulle anses tillämpligt har yrkandena om lön vitsordats som skäliga i och för sig för samtliga arbetstagare utom A.C. Vidare har yrkandena om övertidsersättning avseende beredskap vitsordats för det fall Arbetsdomstolen skulle anse att bilvårdsavtalet är tillämpligt och övertidsarbete har utförts i bilvårdsavtalets mening. Om Arbetsdomstolen skulle

finna att bolaget är skadeståndsskyldigt har arbetsgivarparterna yrkat att skadeståndet ska jämkas till noll eller till ett avsevärt lägre belopp än det som yrkats.

### **De enskilda arbetstagarnas yrkanden**

De enskilda arbetstagarna har i målet framställt anspråk på övertidsersättning enligt sina enskilda anställningsavtal avseende tid innan de blev medlemmar i förbundet. Beloppen har bestämts med ledning av tjänstemannaavtalet på området.

1. J.A. har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till henne utge 34 956 kr avseende övertidsersättning med fem timmar per vecka under perioden den 1 januari – 31 oktober 2008 jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 25 november 2008 till dess betalning sker.

2. A.C. har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till henne utge 22 580 kr avseende övertidsersättning med fem timmar per vecka under perioden den 21 april – 31 oktober 2008 jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 25 november 2008 till dess betalning sker.

3. L.P. har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till honom utge 35 641 kr avseende övertidsersättning med fem timmar per vecka under perioden den 1 januari – 31 oktober 2008 jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 25 november 2008 till dess betalning sker.

4. E.F. har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till henne utge 35 315 kr avseende övertidsersättning med fem timmar per vecka under perioden den 1 januari – 31 oktober 2008 jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 25 november 2008 till dess betalning sker.

5. T.E. har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till honom utge 35 269 kr avseende övertidsersättning med fem timmar per vecka under perioden den 1 januari – 31 oktober 2008 jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 25 november 2008 till dess betalning sker.

6. N.L. har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till honom utge 35 426 kr avseende övertidsersättning med fem timmar per vecka under perioden den 1 januari – 31 oktober 2008 jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 25 november 2008 till dess betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt yrkandena. De har vitsordat ett lägre kapitalbelopp för var och en av arbetstagarna baserat på bilvårdsavtalets ersättningsregler. För det fall tjänstemannaavtalet skulle anses tillämpligt har yrkade belopp vitsordats. Räntheyrkandena har vitsordats.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

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

## Förbundet

Bolaget bedriver verksamhet med uthyrning av bilar. För verksamheten är bolaget bundet dels av kollektivavtal med förbundet, bilvårdsavtalet, dels av kollektivavtal med Unionen, tjänstemannaavtalet på området. Tvisten i målet avser förhållandena under tiden den 1 januari 2008 – 30 april 2009. Under aktuell period arbetade J.A., A.C. och L.P. på bolagets arbetsplatser Säve och Hisings Backa. E.F., T.E. och N.L. arbetade under samma period på Centralstationen.

### *Tillämpligt avtal*

Bilvårdsarbetet på de arbetsplatser som tvisten avser har bl.a. avsett arbete direkt kopplat till uthyrning av varje enskild bil, såsom tvättning och städning av bilen, s.k. direkt bilvård. Vidare har bilvården bestått i olika former av transporter, som inneburit att hyrbilarna har körts till olika verkstäder för bl.a. service, däckbyte och reparationer. Transporterna har även avsett leverans av bilar till företag samt leverans av bilar mellan bolagets stationer i Göteborg. De transporter som är aktuella i målet utgör arbete som traditionellt sett faller in under förbundets kollektivavtal och kan inte anses utgöra tjänstemannauppgifter. Transporterna ska därför anses utgöra bilvård för vilket bilvårdsavtalet är tillämpligt. För administrativt arbete i samband med uthyrning av bilar ska däremot tjänstemannaavtalet tillämpas.

Samtliga arbetstagare har haft s.k. blandade tjänster, innebärande att de utfört både bilvård och administrativt arbete. Samtliga arbetstagares arbetsuppgifter utgjordes huvudsakligen av direkt bilvård och transporter, dvs. arbete på vilket bilvårdsavtalet ska tillämpas.

Fördelningen av arbetsuppgifter för arbetstagarna vid *Säve och Hisings Backa* har under den i målet aktuella perioden varit 70 procent bilvård och 30 procent administration. J.A., A.C. och L.P. har för perioden den 20 november – 30 november 2008 upprättat en tidsstudie. Av denna framgår att arbetsuppgifterna under perioden till 72 procent bestod av bilvård. Tidsstudien är betecknande för hur det såg ut under hela den tidsperiod som är aktuell i målet. Vidare har J.A. upprättat en tidsstudie för perioden den 9 november – 9 december 2009. Under perioden var A.C. och L.P. helt frånvarande under tolv arbetsdagar, vilket innebar att J.A. ensam fick sköta alla administrativa uppgifter. Trots detta har hennes arbetsuppgifter under den aktuella perioden bestått av 53 procent bilvård. Tidsstudien avser visserligen en senare tidsperiod än den parterna tvistar om, men den ska ändå anses relevant eftersom organisationen var densamma som under den tvistiga perioden.

Förbundet har med utgångspunkt i bolagets egen statistik över antalet uthyrda bilar vid Säve och Hisings Backa under perioden den 1 januari 2008 – 31 oktober 2009 gjort beräkningar över hur stor del direkt bilvård J.A., A.C. och L.P. har utfört. Som grund för beräkningarna har förbundet utgått från att direkt bilvård kopplat till uthyrning av varje enskild bil vid Säve uppgår till 40 minuter. För Hisings Backa är motsvarande siffra 25 minuter. Direkt

bilvård vid Hisings Backa tar kortare tid i anspråk eftersom tvätthallen ligger i direkt anslutning till arbetsplatsen. Andra utgångspunkter för beräkningen har varit att arbetstiden per månad uppgått till 172 timmar, att fem veckors semester har dragits av och att avdrag har gjorts för en ytterligare arbetstagare som arbetat deltid. Förbundet har i sina beräkningar kommit fram till att arbetsuppgifterna under år 2008 utgjordes av 57 procent direkt bilvård. Under de första tio månaderna år 2009 bestod arbetsuppgifterna av 51 procent direkt bilvård. Utöver tvättning och städning ingår i den direkta bilvården att kontrollera varje bil innan den kan hyras ut igen. Av en av bolaget upprättad handling framgår att det är en omfattande kontroll som ska göras. Till detta kommer annan bilvård i form av olika former av transporter.

För arbetstagarna vid *Centralstationen* tillämpar bolaget sedan den 1 januari 2009 bilvårdsavtalet. Innan dess tillämpades tjänstemannaavtalet. Arbetstagarna utförde redan då arbete som till 95 procent avsåg bilvård och till 5 procent avsåg administration. Enligt arbetsgivarparterna skedde övergången till bilvårdsavtalet på grund av att de berörda arbetstagarna fått förändrade arbetsuppgifter under år 2008, vilket upptäcktes vid en utvärdering i slutet av det året. Enligt förbundets uppfattning var fördelningen av arbetsuppgifter densamma under åren 2008 och 2009. Arbetstagarna vid *Centralstationen* har således under hela den period som är föremål för tvist i målet utfört 95 procent bilvårdsarbete.

#### *Yrkandena om lön*

De berörda arbetstagarna har på grund av att tjänstemannaavtalet tillämpats erhållit lägre lön än vad som hade varit fallet om bilvårdsavtalet hade tillämpats. Genom att inte tillämpa bilvårdsavtalet på det arbete som J.A., L.P. och A.C. har utfört under perioden den 1 januari 2008 – 30 april 2009 på Säve och Hisings Backa har bolaget brutit mot bilvårdsavtalet. Bolaget har vidare brutit mot bilvårdsavtalet genom att inte tillämpa bilvårdsavtalet på det arbete som E.F., N.L. och T.E. har utfört under år 2008 på *Centralstationen*. Bolaget har därför ådragit sig skyldighet att utge dels lön enligt bilvårdsavtalet, dels allmänt skadestånd till förbundet för kollektivavtalsbrott. Var och en av arbetstagarna har rätt till skillnaden mellan vad de fått i lön och vad de skulle ha fått om bilvårdsavtalet hade tillämpats. Yrkandet om lön avser tid sedan arbetstagarna blev medlemmar i förbundet. Arbetstagarna erhöll medlemskap i förbundet mellan den 1 november 2008 och den 1 januari 2009. T.E. blev medlem 1 januari 2009, varför lön inte yrkas för hans del.

När det gäller den lön som bolaget ska utge till A.C. ska beaktas att hon anställdes som Supervisor hos bolaget. Förbundet gör gällande att hon haft befattning som förman enligt bilvårdsavtalet. Månadslönen för en förman enligt bilvårdsavtalet uppgår till 21 333 kr. Av handlingarna i målet framgår att hon haft en månadslön om 19 500 kr. Bolaget har upprättat en befattningsbeskrivning för förman av vilken dennes arbetsuppgifter framgår. Hon har utfört de arbetsuppgifter som framgår av denna befattningsbeskrivning med undantag för löneansvar. Hon har därför varit att anse som förman.

### *Yrkandena om övertidsersättning avseende beredskap*

J.A., A.C. och E.F. har haft beredskap under vissa helger under perioden december 2008 – januari 2009. Beredskapen innebar bl.a. att de skulle hålla sig anträffbara under hela beredskapstiden och rycka ut för att lämna ut bilar vid behov. Arbetstagarna har antingen utfört arbete eller stått till arbetsgivarens förfogande när de har haft beredskap. Bilvårdsavtalet saknar bestämmelser om beredskap. Förbundet bestrider att beredskap ska jämföras med jour enligt bilvårdsavtalet. I likhet med beredskap saknar bilvårdsavtalet ersättningsbestämmelser för jour. Eftersom beredskapen har skett utanför ordinarie arbetstid har arbetstagarna rätt till övertidsersättning enligt bilvårdsavtalet. Viss ersättning har utgått till arbetstagarna enligt enskilda avtal om beredskapsersättning som träffats mellan arbetstagarna och bolaget. Avräkning har skett i motsvarande mån på yrkade belopp. Förbundet gör gällande att de enskilda avtalen ska anses ogiltiga enligt 27 § medbestämmandelagen. Bolaget har således ådragit sig skyldighet att utge övertidsersättning avseende beredskap till J.A., A.C. och E.F.

### *Allmänt skadestånd till förbundet för kollektivavtalsbrott*

I enlighet med vad Arbetsdomstolen har fastslagit i tidigare domar ska vid beräkningen av det allmänna skadeståndet beaktas vad bolaget har tjänat på den felaktiga avtalstillämpningen. Utöver vad som yrkas till berörda medlemmar har bolaget under perioden den 1 januari 2008 – 30 april 2009 tjänat 128 932 kr, varav 76 539 avser mellanskillnad i lön och 52 393 kr avser utebliven övertidsersättning för beredskap. Med semesterersättning och sociala avgifter inräknade uppgår totalbeloppet till 192 985 kr.

### *Inhyrning av personal*

Vid lokal tvisteförhandling den 21 november 2008 fick förbundet klart för sig att bolaget hyrde in personal för arbete med bilvård på arbetsplatserna Landvetter, Säve och Centralstationen. Under perioden november 2008 – maj 2009 uppgick inhyrningen till 75-80 timmar per vecka. Förbundet hade under hela perioden medlemmar på de aktuella arbetsplatserna. Bolaget har i samband med inhyrningen underlåtit att förhandla med förbundet om såväl det lämpliga i att hyra in personal som valet av uthyrningsföretag. För dessa brott mot 11 och 38 §§ medbestämmandelagen har bolaget ådragit sig skyldighet att utge allmänt skadestånd till förbundet.

### **De enskilda arbetstagarna**

J.A., L.P., A.C., E.F., N.L. och T.E. gör gällande att de under perioden den 1 januari 2008 – 31 oktober 2008, dvs. innan de blev medlemmar i förbundet, har varit schemalagda i genomsnitt totalt 45,16 timmar per person och vecka. De har inte haft någon rast inlagd under sina arbetsdagar. I stället har de haft måltidsuppehåll. Enligt gällande arbetstidsbestämmelser ska rast anges på förhand. Vidare ska måltidsuppehåll inräknas i arbetstiden. Ordinarie arbetstid uppgår till 40 timmar per vecka. De har således varit schemalagda och arbetat fem timmar övertid per person och vecka fram till november

2008. Eftersom de har varit schemalagda att arbeta kontinuerligt hela dagen och inte haft möjlighet att ta ut rast ska övertiden anses ha varit beordrad. Arbetstagarna beordrades samtidigt att alltid rapportera en timmas lunch oavsett om rast togs ut eller inte. Arbetstagarna har inte fått någon övertidsersättning för den aktuella perioden. De har därför enligt sina enskilda anställningsavtal rätt till övertidsersättning för fem timmar per vecka avseende den aktuella perioden.

### **Arbetsgivarparterna**

Bolagets uthyrningsverksamhet i Göteborg är förlagd till fyra stationer: Säve, Hisings Backa, Centralstationen och Landvetter. Verksamheten vid Landvetter är inte föremål för tvist i detta mål. För uthyrningsverksamheten är bolaget bundet dels av bilvårdsavtalet, dels av tjänstemannaavtalet på området. Samtliga i målet aktuella arbetstagare utom A.C. anställdes under åren 2005 – 2007 som biluthyrare/bilvårdare under tjänstemannaavtalet för att utföra arbete på stationerna Säve, Hisings Backa och Centralstationen. Biluthyrare/bilvårdare är en blandad tjänst där både uthyrning och bilvård ingår i arbetsuppgifterna. Eftersom biluthyrning och därtill kopplade administrativa uppgifter stått för huvuddelen av arbetsuppgifterna har tjänstemannaavtalet tillämpats. A.C. anställdes den 21 april 2008 som Supervisor under tjänstemannaavtalet. Hennes befattning är överordnad befattningen som biluthyrare/bilvårdare, men underordnad befattningen som stationschef.

I april 2008 omorganiserades verksamheten vid stationerna Säve, Hisings Backa och Centralstationen. Centralstationen bildade en enhet där E.F., N.L. och T.E. arbetade. På Centralstationen fanns även två arbetstagare med rent administrativa arbetsuppgifter samt stationschefen för de tre aktuella stationerna. Stationerna Säve och Hisings Backa bildade en enhet där J.A., L.P. och A.C. arbetade. Omorganisationen förändrade i sig inte arbetsuppgifterna eller fördelningen av dessa. Bolaget fortsatte därför att tillämpa tjänstemannaavtalet. Bolaget hade för avsikt att utvärdera omorganisationen efter ungefär sex månader. I samband med lokal förhandling med förbundet i slutet av år 2008 utvärderade bolaget omorganisationen. Bolaget konstaterade att arbetstagarna vid Centralstationen hade fått förändrade arbetsuppgifter på så vis att de huvudsakligen utförde bilvård. Bolaget övergick därför ensidigt, innan förhandlingen med förbundet var slutförd, till att tillämpa bilvårdsavtalet i fråga om E.F., N.L. och T.E. Bolaget kunde samtidigt konstatera att någon förändring i arbetsuppgifter inte hade skett för arbetstagarna vid Säve och Hisings Backa. Bolaget fortsatte därför att tillämpa tjänstemannaavtalet i fråga om J.A., L.P. och A.C.

### *Arbetsuppgifterna*

Arbetsgivarparterna anser liksom förbundet att huvudsaklighetsprincipen ska vara avgörande för vilket kollektivavtal som ska tillämpas för de aktuella arbetstagarna. Parterna är dock inte i alla delar ense om vilka arbetsuppgifter som är hänförliga till bilvårdsavtalet respektive tjänstemannaavtalet. Bilvårdsavtalet säger endast i sin 1 § att kollektivavtalet gäller för bilvårdspersonal inom biluthyrningsföretag. Vilka arbetsuppgifter det omfattar går inte att utläsa.

Av befattningsbeskrivningen för biluthyrare/bilvårdare framgår att såväl tjänstemannaarbete som bilvårdsarbete ingår i arbetsuppgifterna. En övervägande del av arbetsuppgifterna är hänförliga till tjänstemannaavtalets område. Det är även dessa arbetsuppgifter som har dominerat tidsmässigt. Flerparten arbetsuppgifter är även sådana att de kan och faktiskt utförs av alla typer av arbetstagare, dvs. arbetstagare på både bilvårdsavtalets och tjänstemannaavtalets område. Arbete avseende transporter till verkstad, besiktning och däckbytesfirma kan inte anses utgöra bilvårdsarbete i fall då den arbetstagare som transporterat bilen efter transporten endast står vid sidan om och väntar på att arbetet ska bli utfört. Transporter i form av leverans till företag och transporter av bilar till andra stationer är inte uteslutande bilvårdsarbete, utan utförs av samtliga arbetstagare.

Det vitsordas att arbetsuppgifter avseende tvättning, tankning och städning av bil, av förbundet benämnt direkt bilvård, är hänförliga till bilvårdsavtalets område. Arbetsgivarparterna har utfört schabloniserade beräkningar över hur stor del direkt bilvård som arbetstagarna vid Säve och Hisings Backa har utfört under åren 2008 och 2009. Arbetsgivarparterna har i sin beräkning utgått från att direkt bilvård kopplad till uthyrning av varje enskild bil vid Säve uppgår till 35 minuter och vid Hisings Backa till 15 minuter. Vidare har inte semester dragits av på sätt som förbundet har gjort i sina beräkningar, eftersom det är felaktigt att ta bort verkligt arbetade timmar i beräkningarna de månader arbetstagarna inte haft semester. Med dessa utgångspunkter blir resultatet att J.A., A.C. och L.P:s arbetsuppgifter under år 2008 till 37,8 procent utgjordes av direkt bilvård. Under de första tio månaderna år 2009 bestod arbetsuppgifterna till 26,9 procent av direkt bilvård.

### *Beräkning av lön*

För den händelse att bilvårdsavtalet är tillämpligt i fråga om de aktuella arbetstagarna kan arbetsgivarparterna vitsorda de lönebelopp som yrkats utom i fråga om A.C. Förbundet har gjort gällande att hon har varit att anse som förman enligt bilvårdsavtalet. En förman enligt bilvårdsavtalet ansvarar för den dagliga verksamheten i garaget och har personalansvar. Av bolagets befattningsbeskrivning för förman framgår att denne leder och fördelar arbetet i garaget samt är ansvarig för stationens bilvårdare. A.C. har som Supervisor utfört visst administrativt arbete som inte åligger en biluthyrare/bilvårdare. Hon har dock inte i något väsentligt avseende haft någon form av personalansvar. Bolaget har aldrig betraktat en Supervisor som förman. Det bestrids således att A.C. på något sätt skulle kunna anses

vara förman med stöd av bilvårdsavtalet eller bolagets befattningsbeskrivning.

#### *Övertidsersättning avseende beredskap*

Bolaget har med stöd av tillämpligt kollektivavtal, tjänstemannaavtalet, träffat enskilda avtal med de aktuella arbetstagarna om beredskap. Ersättning har utgått till de arbetstagare som har haft beredskap med ett visst belopp per beredskapstillfälle och därtill med ett visst belopp per varje utlämnad bil. Frågan om beredskap är inte reglerad i vare sig bilvårdsavtalet eller arbetstidsavtalet. Arbetsgivarparterna anser därför att det är möjligt att även enligt detta avtal träffa enskilda avtal med arbetstagarna avseende beredskap. För det fall Arbetsdomstolen skulle anse att det inte är möjligt att träffa sådana enskilda avtal ska för beredskapen bestämmelser om jourtid i arbetstidsavtalet tillämpas analogt. Bilvårdsavtalet saknar ersättningsbestämmelser för jourtid. Enligt 6 § arbetstidsavtalet ska inte tid under vilken arbetstagaren utför arbete anses utgöra jourtid. Således ska ersättning till en arbetstagare som har jour utgå endast när arbete faktiskt utförs. Eftersom arbete inte alltid utförs under beredskap så kan beredskap inte likställas med övertid. Av bilvårdsavtalet 5 § Mom 5 framgår att det krävs att arbete utförs för att övertid ska anses föreligga. Eftersom de berörda arbetstagarna erhållit den ersättning de har varit berättigade till ska ingen ersättning utgå i denna del.

#### *Förhandling inför inhyrning av personal*

Bolaget har tidigare anställt vikarier för att göra tillfälliga inhopp. Efter påstötningar från bemanningsföretag bestämde sig bolaget för att testa om det kunde fungera med inhyrd personal. Därför plockades några personer in från bemanningsföretag för att testas och utbildas under en period i november 2008. Bolaget bestämde sig sedan för att använda en lösning med bemanningsföretag. Mot bakgrund av att bolaget ansåg att tjänstemannaavtalet var tillämpligt kollektivavtal för inhyrd personal fördes förhandlingar med Unionen i frågan den 19 december 2008. Bolaget har därigenom uppfyllt sin förhandlingsskyldighet. Inhyrningen av personal skedde till samtliga stationer i Göteborg. Det vitsordas således att bolaget inte har förhandlat med förbundet och inte heller haft för avsikt att göra det. Frågan uppmärksammades dock vid lokal förhandling med förbundet den 21 november 2008. Den lokale ombudsmannen har därefter haft full insyn i frågan. Bolaget har via denne rapporterat till förbundet hur många timmar bolaget har använt sig av inhyrd personal.

#### *De enskilda arbetstagarnas yrkanden*

Av arbetstidsavtal till såväl tjänstemannaavtalet som bilvårdsavtalet följer att rast på förhand ska anges så noga som omständigheterna medger. Enligt tjänstemannaavtalet gäller att arbete inte får ske mer än fem timmar i följd, och enligt bilvårdsavtalet gäller att arbete inte får ske mer än sex timmar i följd. Bestämmelsen innebär att det föreligger en viss flexibilitet i rastens förläggning från dag till dag. De aktuella arbetstagarna har, enligt vad som framgår av bolagets tidrapporteringssystem, anmält att de tagit ut rast. Av

den egna tidsstudie som J.A., A.C. och L.P. har upprättat för perioden den 20 november – 30 november 2008 framgår att de har tagit ut lunchrast. Arbetstagarna har såväl en rättighet som en skyldighet att ta ut rast och rapportera in detta i tidrapporteringssystemet. Arbetstagarna har inte begärt övertidsersättning på grund av utebliven rast. Bolaget har därför inte känt till att arbetstagarna inte skulle ha tagit ut rast. Övertid har varken beordrats i förväg eller godkänts i efterhand, vilket krävs för att ersättning ska utgå enligt tjänstemannaavtalet. Även enligt bilvårdsavtalet krävs att övertid ska vara beordrad för att övertidsersättning ska utgå.

### **Domskäl**

Bakgrunden till tvisten är i korthet följande. Fem av de i målet aktuella arbetstagarna anställdes under åren 2005 – 2007 hos bolaget som biluthyrare/bilvårdare. Ytterligare en arbetstagare, A.C., anställdes i april 2008 som Supervisor. Samtliga arbetstagare hade blandade tjänster, innebärande att de utförde arbete med både bilvård och administration. Bolaget har i fråga om samtliga arbetstagare tillämpat tjänstemannaavtalet på området. Efter en omorganisation i början av år 2008 bildade stationerna Säve och Hisings Backa en enhet där J.A., L.P. och A.C. arbetade samt Centralstationen en enhet där E.F., N.L. och T.E. arbetade. Samtliga aktuella arbetstagare blev medlemmar i förbundet mellan november 2008 och januari 2009. Frågan om vilket kollektivavtal som skulle tillämpas på deras anställningar blev då föremål för förhandling mellan bolaget och förbundet. Innan förhandlingarna var avslutade började bolaget i januari 2009 tillämpa bilvårdsavtalet i fråga om arbetstagarna vid Centralstationen. För arbetstagarna vid Säve och Hisings Backa har bolaget fortsatt att tillämpa tjänstemannaavtalet. Bolaget har vidare under perioden november 2008 – maj 2009 hyrt in personal från bemanningsföretag för att utföra arbete på stationerna i Göteborg. Det är ostridigt att bolaget inte dessförinnan har förhandlat med förbundet i frågan.

Tvisten i målet gäller i huvudsak följande frågor:

1. Har bolaget begått kollektivavtalsbrott genom att inte tillämpa bilvårdsavtalet på de aktuella arbetstagarna?
2. Är bolaget i så fall också skyldigt att utge ersättning till arbetstagarna för övertid avseende beredskap?
3. Har bolaget enligt arbetstagarnas enskilda anställningsavtal skyldighet att utge ersättning till dem för övertid avseende uteblivna måltidsraster?
4. Har bolaget åsidosatt sin förhandlingsskyldighet enligt 11 och 38 §§ medbestämmandelagen innan bolaget beslutade att hyra in personal för arbete som faller under bilvårdsavtalet?

### *Utredningen*

Arbetsdomstolen har hållit huvudförhandling i målet. Vid denna har på förbundets och de enskilda arbetstagarnas begäran hållits förhör under sanningförsäkran med A.C. och E.F. samt vittnesförhör med huvudskyddsombudet R.K., biluthyraren/bilvårdaren F.D., ombudsmannen P.Å. och f.d. förbundsjuristen/avtalssekreteraren S.R. På arbetsgivarparternas

begäran har hållits vittnesförhör med stationschefen M.J., regionchefen M.E., förhandlaren C.H. och personalchefen A.L. Skriftlig bevisning har återopats.

*Har bolaget begått kollektivavtalsbrott genom att inte tillämpa bilvårdsavtalet på de aktuella arbetstagarna?*

Den avgörande frågan i denna del av målet är huruvida de aktuella arbetstagarnas arbete i de s.k. blandade tjänsterna har omfattats av bilvårdsavtalet.

Arbetsdomstolen har i ett flertal tidigare domar tagit ställning till frågan om gränsdragningen mellan arbetaravtal och tjänstemannaavtal. I domen 1978 nr 18 har Arbetsdomstolen angett vissa allmänna riktlinjer för avgörande av rättstvister angående denna gränsdragning. Dessa riktlinjer har i ett senare avgörande, AD 1989 nr 12 sammanfattats på följande sätt.

Domstolen erinrar i den domen [dvs. 1978 nr 18] inledningsvis om att ett arbetaravtals gräns i förhållande till tjänstemannaavtal principiellt är att fastställa genom sedvanlig tolkning av avtalet. Vad arbetaravtalets parter själva har kommit överens om eller de gemensamma förutsättningar som de har utgått från är därmed i första hand bestämmande för gränsdragningen. Giltighetsområdet för arbetaravtalet är normalt sett avgränsat efter objektiva grunder i den meningen att området inte kan ändras utan avtalsparternas medverkan (jfr AD 1961 nr 29). Detta betyder dock inte att arbetaravtal och tjänstemannaavtal skulle sakna anpassning till varandra. I praktiken har man enligt domstolen i regel att räkna med att en sådan gränsdragning råder mellan avtalen att arbetaravtalet inte är tillämpligt i fråga om uppgifter som utförs av den som har tjänstemannaställning och omfattas av tjänstemannaavtalet. Detta beror, sägs det vidare i domen, på att avtalen på båda sidor har utvecklats under beaktande av en på traditionen vilande gemensam uppfattning om vad som är tjänstemannarbete och på att gränsen mellan avtalen i stor utsträckning har klarlagts avtalsvägen mellan arbetsgivar- och berörda arbetstagarorganisationerna, varvid organisationsöverenskommelser mellan arbetstagarorganisationerna ofta har blivit vägledande fastän de inte är omedelbart bindande för arbetsgivar- och berörda arbetstagarorganisationerna. Problem kan likväl uppstå när det gäller att avgöra vilket avtal som skall tillämpas på en arbetstagarare, om arbetstagararens arbetsuppgifter till typ eller sammansättning skiljer sig från vad som tidigare förekommit i branschen. Detta hänger samman med att varken den på traditionen vilande gemensamma uppfattningen om vad som är tjänstemannarbete eller förekommande överenskommelser utgår från något enhetligt tjänstemannabegrepp. Det torde tvärtom allmänt erkännas, uttalar domstolen, att begreppsbildningen på området inte är logiskt genomförd och att den åtminstone beträffande vissa typer av arbete är oklar.

Domen AD 1978 nr 18 innehåller också vissa anvisningar om hur man bör gå tillväga vid bedömningen av gränsfall när något direkt svar på frågan inte står att finna i avtalet eller i överenskommelser i anslutning till avtalet. Hänsyn bör tas till hur det arbete som tvisten gäller traditionellt har betraktats på avtalsområdet. I vissa fall torde gränsdragningsöverenskommelser för jämförligt arbete ge vägledning. Frånvaron av ett enhetligt tjänstemannabegrepp som grundval för gränsdragningen är dock ägnad att förringa betydelsen av praxis. Ett annat tillvägagångssätt kan vara, fortsätter arbetsdomstolen, att ställa frågan om arbetet huvudsakligen är tjänstemannabetonat eller om det till större delen utgörs av sådant arbete som typiskt sett faller under arbetaravtalet. I praktiken torde den metoden dock inte sällan visa sig svårtillämpad, eftersom vad som kan uppfattas som typiskt tjänstemannarbete också kan ingå som ett mer eller mindre omfattande inslag i arbete som klart faller

inom arbetaravtalets tillämpningsområde. – Ofta torde kunna konstateras att de arbetsuppgifter som tvisten gäller har utvecklats från arbete som hör under det ena avtalet. Om t ex en arbetare med bibehållande i större eller mindre utsträckning av tidigare arbetsuppgifter tillförs ytterligare arbetsuppgifter som är tjänstemannabetonade, kan det enligt domstolen vara motiverat, med utgångspunkt i att det är ett gängse förfaringsätt att lösa uppkommande gränsdragningsfrågor genom överenskommelse, att anse att arbetstagarens arbetsuppgifter efter förändringen alltfjämt omfattas av arbetaravtalet intill dess frågan blir reglerad genom överenskommelse. Som förutsättning bör dock gälla att de nytillkomna arbetsuppgifterna inte är helt dominerande.”

Dessa uttalanden har enligt Arbetsdomstolens mening fortfarande giltighet (se även domen 2006 nr 87). Det kan tilläggas att det mot bakgrund av den tekniska utvecklingen under senare år inom vissa områden på arbetsmarknaden möjligen har blivit vanligare med situationer där arbetsuppgifter samtidigt omfattas av såväl arbetaravtal som tjänstemannaavtal. Detta förhållande saknar dock betydelse för prövningen i den föreliggande tvisten. Vad domstolen har att ta ställning till är om de arbetsuppgifter som de berörda arbetstagarna har utfört sammantaget omfattas av bilvårdsavtalet. Om så är fallet, har bolaget ostridigt brutit mot det avtalet.

Som framgår av redogörelsen för tidigare avgöranden ska gränsen mellan konkurrerande tjänstemannaavtal och arbetaravtal normalt fastställas genom sedvanlig kollektivavtalstolkning. Avgörande för gränsdragningen vid sådan tolkning är i första hand parternas gemensamma avsikt med avtalen. Parterna i målet har dock inte gjort gällande att det finns någon gemensam partsavsikt som tar sikte på den aktuella frågan om avtalens tillämpningsområde. Parterna är i stället ense om att gränsdragningsfrågan ska avgöras med utgångspunkt i frågan om arbetet huvudsakligen är tjänstemannabetonat eller om det till större delen utgörs av sådant arbete som typiskt sett faller under arbetaravtalet. I den föreliggande tvisten är det enligt domstolens mening naturligt att – i enlighet med parternas argumentation i målet – låta bedömningen av avtalstillhörighet utgå från frågan om arbetsuppgifterna huvudsakligen är hänförliga till tjänstemannaavtalet eller bilvårdsavtalet. Med denna utgångspunkt får bedömningen göras med ledning av omständigheterna i det enskilda fallet.

Förbundet har gjort gällande att de berörda arbetstagarna har utfört arbete som till en klart övervägande del bestått av arbetsuppgifter som faller inom ramen för bilvårdsavtalets tillämpningsområde. Arbetsgivarparterna har å sin sida gjort gällande att de berörda arbetstagarna utfört arbetsuppgifter som huvudsakligen är hänförliga till tjänstemannaavtalets tillämpningsområde. Som Arbetsdomstolen har uppfattat arbetsgivarparternas inställning såvitt avser arbetstagarna vid Centralstationen har situationen för dessa varit sådan till dess att bolaget började tillämpa bilvårdsavtalet på grund av att bolaget fick kännedom om att fördelningen av arbetsuppgifterna hade förändrats.

Avseende de arbetsuppgifter som de berörda arbetstagarna har utfört är parterna ense. Arbetsuppgifterna kan kategoriseras i tre grupper: direkt bilvård, transporter och administrativt arbete. Av vad som framkommit genom utredningen i målet består direkt bilvård i tvättning, städning, tankning,

kontroll och transport av bil till plats för att utföra dessa uppgifter. Parterna är ense om att arbete avseende direkt bilvård är hänförligt till bilvårdsavtalets tillämpningsområde. Det administrativa arbetet avser den administration som är direkt kopplad till uthyrningsverksamheten. Parterna är ense om att administrativt arbete i princip är hänförligt till tjänstemannaavtalets tillämpningsområde. Den punkt som parterna har olika uppfattningar om är transporter till bl.a. verkstäder, företag och andra stationer. Förbundets uppfattning är att transporter traditionellt sett faller in under förbundets kollektivavtal och därför inte kan anses falla in under tjänstemannaavtalets tillämpningsområde. Förbundet har därvid pekat på att chaufför är en befattning som nämns i bilvårdsavtalet och att detta tyder på att även den typ av transporter som det här är fråga om borde höra hemma på bilvårdsavtalets område. Arbetsgivarparternas uppfattning är att de aktuella transporterna inte uteslutande kan sägas falla under bilvårdsavtalet. De har anfört att transporter i stor utsträckning utförs av samtliga arbetstagare på de aktuella arbetsplatserna och att det därmed föreligger en överlappning mellan avtalsområdena i fråga om dessa arbetsuppgifter.

Av utredningen beträffande de transporter som är tvistiga mellan parterna har framkommit följande. Stationschefen M.J. och regionchefen M.E. har i förhör samstämigt uppgivit att sådana transporter kan utföras av och faktiskt har utförts av samtliga anställda på de aktuella stationerna. M.J. har vidare uppgivit att det vid Centralstationen huvudsakligen har varit de arbetstagare som ”arbetar ute” som ansvarat för transport till verkstad. E.F. har i förhör uppgivit att det nästan uteslutande har varit arbetstagare med blandade tjänster som skött transporter på Centralstationen.

Avseende bilvårdsavtalets tillkomst och innebörd har f.d. förbundsjuristen/avtalssekreteraren S.R. och förhandlaren C.H. hörts inför domstolen. S.R. har uppgivit att en utgångspunkt för bilvårdsavtalet var att den form av transporter som det här är fråga om reglerades av bilvårdsavtalet. C.H. har däremot uppgivit att de aktuella transporterna inte faller inom bilvårdsavtalet utan utförs av tjänstemän.

Arbetsdomstolen konstaterar först att bilvårdsavtalet inte ger någon uttrycklig vägledning huruvida de aktuella transporterna ska anses falla in under dess tillämpningsområde. Av avtalets 1 § framgår endast att avtalet gäller för ”bilvårdspersonal anställda inom biluthyrningsföretag”. Det får anses utrett att personal med olika befattningar faktiskt har utfört transporter av det slag det är fråga om. Utredningen tyder närmast på att det finns en överlappning mellan bilvårdsavtalets och tjänstemannaavtalets huvudsakliga tillämpningsområden i detta hänseende. Domstolen kan inte finna visat att den typ av arbetsuppgifter som de aktuella transporterna utgör är hemmahörande uteslutande på bilvårdsavtalets område.

Mot den angivna bakgrunden anser domstolen att det, vid bedömningen av huruvida de berörda arbetstagarnas arbetsuppgifter huvudsakligen varit hemmahörande på bilvårdsavtalets område, blir av avgörande betydelse hur stor del av deras arbete som har avsett direkt bilvård respektive administration.

Arbetsdomstolen går först in på förhållandena vid arbetsplatserna vid *Säve* och *Hisings Backa*, där J.A., A.C. och L.P. arbetade. A.C. har inför domstolen berättat att hon utförde uppskattningsvis 70 procent bilvård under den aktuella perioden och att varje uthyrd bil krävde minst 40 minuter direkt bilvård vid *Säve* och minst 20-25 minuter vid *Hisings Backa*. E.F., huvudskyddsombudet R.K. och biluthyraren/bilvårdaren F.D. har samtliga berättat att 70 procent bilvårdsarbete är en rimlig uppskattning avseende fördelningen av arbetsuppgifterna vid *Säve* och *Hisings Backa*. Av de uppgifter som A.C. har lämnat om vad som har ingått i bilvårdsarbetet framgår att en relativt stor del har utgjorts av transporter till bl.a. verkstäder och andra stationer. Samma slutsats går att dra av den tidsstudie upprättad av J.A., A.C. och L.P. under november 2008 som förbundet har åberopat som skriftlig bevisning. Av tidsstudien framgår att olika former av transporter har noterats för att sedan redovisas som ”bilvård”. I annan riktning talar emellertid de uppgifter som har lämnats av M.J. och M.E. De har redogjort för en tidsstudie de själva upprättat och som synes utvisa att andelen bilvårdsarbete för de aktuella arbetstagarna klart understiger andelen tjänstemannaarbete. Särskilt gäller detta A.C. M.J. har vidare berättat att han själv vid flera tillfällen provat att genomföra de moment som ingår i direkt bilvård vid *Säve* och *Hisings Backa*. Vid *Säve* uppgick därvid tidsåtgången för varje uthyrd bil till 35 minuter och vid *Hisings Backa* till 15 minuter.

Såväl förbundet som arbetsgivarparterna har med utgångspunkt i antalet uthyrda bilar presenterat schabloniserade beräkningar över hur stor del direkt bilvård arbetstagarna vid *Säve* och *Hisings Backa* har utfört under den tvistiga perioden. Förbundet har i sina beräkningar kommit fram till att arbetstagarna under år 2008 i genomsnitt har utfört 57 procent direkt bilvård samt att motsvarande siffra för år 2009 uppgår till 51 procent. Arbetsgivarparterna har i sina beräkningar kommit fram till 37,8 procent för år 2008 och 26,9 procent för år 2009. Arbetsgivarparterna har pekat på brister i de beräkningar som förbundet presenterat. Till saken hör att parterna är oense om hur stor tidsåtgången har varit avseende direkt bilvård för varje uthyrd bil.

Enligt domstolens mening är utredningen i denna del inte klagörande. Det är förbundet som har bevisbördan i fråga om den utsträckning i vilken arbetstagarna huvudsakligen har utfört arbetsuppgifter hänförliga till bilvårdsavtalets tillämpningsområde. Den oklarhet som domstolen anser föreligga får därför falla tillbaka på förbundet. Mot bakgrund av utredningen i målet kan det alltså inte anses visat att arbetstagarna vid *Säve* och *Hisings Backa* under den period som är föremål för tvist i större utsträckning har utfört arbetsuppgifter som varit hänförliga till bilvårdsavtalets tillämpningsområde än till tjänstemannaavtalets område. Den skriftliga bevisning som förbundet i övrigt åberopat i denna del föranleder ingen annan bedömning.

I fråga om arbetstagarna vid *Centralstationen* är följande ostridigt. Efter omorganisationen i början av år 2008 bestod bemanningen utöver stationschefen av två biluthyrare som satt inomhus och skötte det administrativa arbetet med uthyrningsverksamheten samt tre biluthyrare/bilvårdare som var placerade att arbeta utomhus. E.F., T.E. och N.L. arbetade utomhus som

biluthyrare/bilvårdare. Den 1 januari 2009 övergick bolaget från att tillämpa tjänstemannaavtalet till att tillämpa bilvårdsavtalet i fråga om dessa arbetstagare.

I denna del har inte någon skriftlig bevisning presenterats av parterna. I fråga om arbetssituationen vid Centralstationen har E.F. inför domstolen uppgett att hennes arbetsuppgifter efter omorganisationen i början av år 2008 nästan uteslutande bestod i direkt bilvård. Fördelningen av arbetsuppgifter var enligt henne densamma till dess att hon tog tjänstledigt i februari 2010. R.K., som arbetade på Centralstationen under år 2005 och därefter ibland har hoppat in där som bilvårdare, har berättat att arbetsfördelningen på Centralstationen i princip har varit densamma sedan år 2005 fram till idag. M.J. har berättat att de berörda arbetstagarna i samband med omorganisationen fick fortsätta att gå på tjänstemannaavtalet eftersom det inte gick att förutse om de huvudsakligen skulle utföra bilvård samt att bolaget, efter att ha utvärderat arbetssituationen, överförde arbetstagarna till bilvårdsavtalet. M.E. har i allt väsentligt bekräftat vad M.J. har uppgivit i denna del.

Av det anförda framgår att arbetsgivarparternas förhörspersoner inte i egentlig mening har bestritt att de berörda arbetstagarna vid Centralstationen under i vart fall del av år 2008 utförde arbetsuppgifter som huvudsakligen var hänförliga till bilvårdsavtalets tillämpningsområde. Det enda skäl som arbetsgivarparterna har angett för att inte tillämpa bilvårdsavtalet på arbetstagarna är att det saknades tillräcklig kännedom om förhållandena och att en senare utvärdering fick utvisa arbetsfördelningen. Arbetsdomstolen noterar att sådan utvärdering skedde först sedan två av de berörda arbetstagarna blivit medlemmar i förbundet och lokal förhandling hade inletts i frågan. Mot bakgrund av utredningen i målet finner domstolen visat att de berörda arbetstagarna under en i vart fall inte ringa del av år 2008 huvudsakligen utförde arbetsuppgifter hänförliga till bilvårdsavtalet.

Det hittills anförda innebär sammanfattningsvis att bilvårdsavtalet under den i målet aktuella tiden inte har varit tillämpligt på arbetstagarna vid Säve och Hisingsbacka, men däremot på arbetstagarna vid Centralstationen. Det betyder att bolaget har gjort sig skyldigt till brott mot bilvårdsavtalet endast i fråga om Centralstationen. Det betyder vidare att förbundets yrkanden om lön kan bifallas endast såvitt avser E.F. och N.L. samt att domstolen därmed inte har anledning att gå in på frågan om A.C. har varit att anse som förman i bilvårdsavtalets mening. Beträffande de av förbundet yrkade lönebeloppen som sådana råder inte tvist.

*Är bolaget skyldigt att utge ersättning till arbetstagarna avseende övertidsersättning avseende beredskap?*

Förbundet har gjort gällande sammanfattningsvis följande. De berörda arbetstagarna har beordrats av bolaget att ha beredskap vissa helger. Beredskapen har inneburit att de antingen har stått till bolagets förfogande för arbete eller faktiskt utfört arbete. Eftersom beredskapen har skett utanför ordinarie arbetstid har de berörda arbetstagarna rätt till lön och övertidsersättning enligt bilvårdsavtalet med avdrag för vad de redan erhållit från bola-

get. Yrkandena i denna del omfattar J.A., A.C. och E.F. och avser tiden efter det att de blev medlemmar i förbundet.

Arbetsgivarparterna har anfört i huvudsak följande. Bolaget har med stöd av tillämpligt kollektivavtal, tjänstemannaavtalet, träffat enskilda avtal med arbetstagarna om beredskap. Eftersom bilvårdsavtalet inte innehåller några bestämmelser om beredskap är det möjligt att även enligt detta avtal träffa enskilda avtal med arbetstagarna om beredskap. I vart fall ska alltså bestämmelserna om jourtid i arbetstidsavtalet tillämpas analogt i fråga om beredskapen. För att lön och övertidsersättning ska utges krävs att arbete faktiskt har utförts. Arbetstagarna har erhållit den ersättning de har varit berättigade till.

Arbetsdomstolen har i det föregående gjort bedömningen att bilvårdsavtalet inte har varit tillämpligt i fråga om det arbete som har utförts av J.A. och A.C. Eftersom förbundets nu aktuella yrkanden bygger på att bilvårdsavtalet har varit tillämpligt kan förbundets talan i denna del inte vinna bifall.

I fråga om E.F. har domstolen kommit fram till att bilvårdsavtalet har varit tillämpligt under den tid som yrkandet i denna del avser, dvs. den 1 – 31 december 2008. Domstolens överväganden i det följande avser alltså det yrkande som förbundet har framställt för hennes räkning.

Bilvårdsavtalet saknar bestämmelser om beredskap. Bilvårdsavtalet innehåller däremot bestämmelser om arbetstid i 5 §, däribland bestämmelser om ordinarie arbetstid och övertid. Enligt 5 § Mom 5 föreligger övertid när det på arbetsgivarens begäran utförs arbete på annan tid än den för arbetstagaren ordinarie arbetstiden. 6 § innehåller ersättningsregler för bl.a. övertid. Inte heller parternas arbetstidsavtal reglerar beredskap. Arbetstidsavtalet innehåller bestämmelser om i hur stor omfattning arbete får utföras, däribland bestämmelser om jourtid. Arbetstidsavtalet innehåller inte några ersättningsregler.

E.F. har inför domstolen uppgett i huvudsak följande. Bolaget sade till henne och övriga arbetstagare att var och en skulle ”jobba beredskap” var sjätte helg. Beredskapen började kl. 9.00 och slutade kl. 21.00 både lördag och söndag. Hon var tvungen att ha telefonen på under hela beredskapstiden. Om kunder ringde och det var problem med någon bil var hon tvungen att rycka ut och hjälpa till. Det hände att hon fick åka ut flera gånger både lördag och söndag. Hon lämnade även ut förbokade bilar under beredskapen. Eftersom nya bokningar kunde komma in under helgen och detta inte gick att kontrollera hemifrån var hon under beredskapen tvungen att åka till arbetsplatsen och kontrollera om det hade gjorts några nya bokningar. Hennes ersättning för beredskapen baserades på antalet utlämnade bilar.

Av utredningen i målet i övrigt framgår att frågan om särskild reglering för beredskap inte har varit aktuell i avtalsförhandlingar eller varit föremål för tvist mellan avtalsparterna. Någon vägledande praxis i den nu omtvistade frågan föreligger inte. I fråga om tolkningen av bilvårdsavtalet i denna del

består utredningen huvudsakligen av de uppgifter som S.R. och C.H. har lämnat inför domstolen.

S.R. har uppgett följande. Bilvårdsavtalet saknar bestämmelser om beredskap. En arbetstagare står antingen till arbetsgivarens förfogande, vilket innebär att han eller hon arbetar, eller också är arbetstagaren helt fri från att utföra arbete. Står arbetstagaren till arbetsgivarens förfogande utanför ordinarie arbetstid ska övertidsersättning utgå. Förbundet har andra kollektivavtal där beredskap är särskilt reglerat. Arbetstidsavtalet reglerar endast beräkningen av arbetstiden, dvs. begränsar hur mycket en arbetstagare får arbeta.

C.H. har uppgett följande. Bilvårdsavtalet hindrar inte enskilda överenskommelser om beredskap. Eftersom avtalet saknar särskilda ersättningsregler för eventuell väntetid under beredskap krävs att arbete faktiskt utförs för att ersättning ska utgå under beredskapen. Om sådant arbete utförs utanför ordinarie arbetstid, ska övertidsersättning enligt avtalet utges.

Arbetsdomstolen anser inte att arbetstidsavtalet, som reglerar i hur stor omfattning arbete får utföras, kan tillmätas någon betydelse för den aktuella tvistefrågan. Bedömningen måste i stället utgå från bestämmelserna i bilvårdsavtalet. Frågan är då om det enligt dessa är tillräckligt att en arbetstagare under beredskap står till arbetsgivarens förfogande på sätt som har skett i aktuellt mål för att övertidsersättning ska utgå. Den beskrivning av beredskapsarbetet som lämnats av E.F. har inte ifrågasatts av arbetsgivarparterna, varför domstolen lägger denna till grund för den fortsatta bedömningen. De arbetsuppgifter som ålegat henne under beredskapen har varit relativt omfattande. Arbetet har inte enbart bestått i att vid enstaka tillfällen lämna ut förbokade bilar. Arbetsdomstolen anser att det sätt på vilket E.F. stått till bolagets förfogande under beredskapen får anses innebära att hon under hela beredskapstiden har utfört en insats som har legat i bolagets intresse. Hennes möjligheter att fritt disponera sin tid får anses ha varit påverkade i väsentlig grad (jfr AD 1963 nr 8 och 1981 nr 7) Det sätt på vilket E.F:s fritid har tagits i anspråk av bolaget under beredskapen ska därför enligt Arbetsdomstolens bedömning betraktas som arbetad tid i bilvårdsavtalets mening. För den tid hon har haft beredskap ska därför bilvårdsavtalets ersättningsregler tillämpas. Det innebär att det inte har varit möjligt för bolaget att med giltig verkan träffa överenskommelse om ersättning för beredskap som strider mot bilvårdsavtalet.

Mot bakgrund av det anförda finner Arbetsdomstolen att E.F. har rätt till lön och övertidsersättning enligt bilvårdsavtalet för tid då hon har haft beredskap i december 2008. Arbetsgivarparterna har med denna utgångspunkt för bedömningen vitsordat att all beredskapstid utgör övertidsarbete samt har vitsordat det av förbundet yrkade beloppet.

*Arbetstagarnas yrkanden om övertidsersättning avseende uteblivna måltidsraster*

J.A., L.P., A.C., E.F., N.L. och T.E. har samtliga för egen del framställt yrkanden om övertidsersättning för tid innan de blev medlemmar i förbundet. De har som grund för yrkandena åberopat sina enskilda anställningsavtal och har gjort gällande att de under år 2008, fram till den 31 oktober, har arbetat fem timmar övertid per person och vecka genom att de inte har kunnat ta måltidsrast.

Arbetsgivarparterna har gjort gällande att de berörda arbetstagarna har haft rast samt att bolaget inte har beordrat någon övertid.

Beträffande de aktuella arbetsförhållandena har E.F. uppgett att hon inte hade någon schemalagd rast när hon arbetade på Centralstationen och fick ta rast när det fanns tid. Hon har vidare uppgett att hon då var tvungen att vara tillgänglig per telefon och ibland avbryta rasten för att arbeta. Liknande uppgifter har lämnats av A.C. Hon har uppgett att arbetstagarna ibland fick rycka in och arbeta under rasten men att de rapporterade en timmas rast på grund av att M.J. sade åt dem att göra det. Mot detta står de uppgifter som lämnats av M.J. Han har uppgett att han som stationschef gjorde klart att arbetstagarna skulle ta rast samt att det vid något enstaka tillfälle inträffat att en arbetstagare rapporterat att han eller hon haft för kort rast och då fått övertidsersättning.

Av utdrag ur tidrapporteringssystem, åberopat som skriftlig bevisning av arbetsgivarparterna, framgår att några av arbetstagarna rapporterade att de tog ut en timmas lunchrast vissa dagar i november 2008. Av tidsstudie som J.A., A.C. och L.P. har upprättat för perioden den 20 november – 30 november framgår att de vid flera tillfällen noterat en timmas lunch olika dagar under aktuell period. Det nu angivna skriftliga materialet avser visserligen tiden kort efter den period som avses med arbetstagarnas yrkanden, men materialet saknar för den skull inte intresse i sammanhanget.

Arbetsdomstolen kommer till uppfattningen att utredningen i denna del inte är klargörande. Arbetstagarnas påstående om att de under hela den omtvistade tiden inte har kunnat ta måltidsrast framstår som ganska svepande och har inte kunnat beläggas på något konkret sätt. Utredningen i målet kan inte anses ge stöd för de berörda arbetstagarnas påstående om övertidsarbete. Deras yrkanden om övertidsersättning ska därför avslås.

### *Bestämmande av allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott*

Arbetsdomstolens ställningstaganden i det föregående innebär att bolaget har gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott genom att inte tillämpa bilvårdsavtalets bestämmelser på arbetstagarna vid Centralstationen under en inte ringa del av år 2008.

Avtalsbrottet är av sådan karaktär att det typiskt sett ger skäl för ett inte obetydligt skadestånd. Förbundet har i målet gett uttryck för uppfattningen att det allmänna skadeståndet i ett fall som det aktuella måste bestämmas så att avtalsbrottet inte lönar sig för arbetsgivaren. I det föreliggande fallet är emellertid situationen den att bolaget förpliktas att utge ersättning till berörda arbetstagare enligt bestämmelserna i bilvårdsavtalet. Det allmänna skadestånd för avtalsbrottet som bolaget därutöver ska förpliktas att utge bör mot den bakgrunden enligt domstolens mening bestämmas till 50 000 kr.

### *Skadestånd för brott mot 11 och 38 §§ medbestämmandelagen?*

Bakgrunden till tvisten i denna del är att bolaget under perioden november 2008 – maj 2009 hyrde in personal från bemanningsföretag för att utföra arbete med i huvudsak bilvård på arbetsplatserna Landvetter, Säve och Centralstationen. Det är ostridigt att bolaget före inhyrningen inte förhandlade med förbundet vare sig om det lämpliga i att hyra in personal eller om valet av bemanningsföretag. Enligt förbundet har bolaget därigenom åsidosatt sin förhandlingsskyldighet enligt 11 och 38 §§ medbestämmandelagen.

Arbetsgivarparterna har menat att det inte har förelegat någon förhandlingsskyldighet gentemot förbundet eftersom tjänstemannaavtalet har varit tillämpligt på det aktuella arbetet. De har tillagt att bolaget har förhandlat i frågan med motparten i det avtalet, nämligen Unionen.

Följande är ostridigt. Bolaget har fr.o.m. november 2008 haft personal från bemanningsföretag på de aktuella arbetsplatserna. Vid lokal förhandling den 21 november 2008 fick förbundet kännedom om att bolaget hade anlitat personal från bemanningsföretag. Förbundet hade vid den tidpunkten medlemmar på arbetsplatserna Landvetter och Hisings Backa. För medlemmarna vid Landvetter tillämpade bolaget bilvårdsavtalet. Från den 1 december 2008 hade förbundet även medlemmar på arbetsplatserna Säve och Centralstationen. Den 19 december 2008 hölls lokal förhandling mellan bolaget och Unionen i enlighet med 38 § medbestämmandelagen med anledning av anlitande av bemanningsföretag.

Arbetsgivarparterna har – först vid huvudförhandlingen i målet – gjort gällande att inhyrd personal inledningsvis endast utbildades på arbetsplatserna och inte utförde något egentligt arbete. Personalchefen A.L. har dock uppgett att den inhyrda personalen fram till årsskiftet 2008/2009 internutbildades, men att de även utförde praktiska uppgifter som att hyra ut bilar och utföra bilvård. P.Å. har berättat att han av bolagets företrädare vid lokal förhandling den 21 november 2008 fick veta att bolaget vid den tidpunkten hyrde in personal för att utföra tvättning, städning och tankning av bilar, dvs.

arbetsuppgifter på bilvårdsavtalets tillämpningsområde. Enligt Arbetsdomstolens mening får det anses utrett att bolaget från och med november 2008 har hyrt in personal från bemanningsföretag för att i vart fall vid några tillfällen utföra arbetsuppgifter som faller inom bilvårdsavtalets tillämpningsområde.

Att kollektivavtal gällde mellan parterna och att förbundet hade medlemmar på ett par av bolagets arbetsplatser i samband med att inhyrning av personal påbörjades är som redan konstaterats ostridiga uppgifter. Enligt 11 § medbestämmandelagen har bolaget därmed haft en primär förhandlingsskyldighet mot förbundet före ett beslut om en viktigare förändring av verksamheten. Arbetsgivarparterna har inte bestritt förbundets påstående om att inhyrningen av personal utgjorde en sådan förändring som avses i 11 § medbestämmandelagen. Genom underlåtenheten att förhandla med förbundet har bolaget alltså åsidosatt förhandlingsskyldighet enligt medbestämmandelagen.

Innan personal hyrs in från bemanningsföretag åligger det en arbetsgivare enligt 38 § medbestämmandelagen att på eget initiativ förhandla med den arbetstagarorganisation i förhållande till vilken han är bunden av kollektivavtal för sådant arbete som den inhyrda personalen ska utföra. I den aktuella tvisten krävs alltså, för att primär förhandlingsskyldighet ska anses ha förelagat gentemot förbundet, att personal har hyrts in för att utföra arbetsuppgifter på bilvårdsavtalets tillämpningsområde. Som har framgått i det föregående har denna förutsättning varit uppfylld. Genom att inte förhandla med förbundet har bolaget alltså åsidosatt sin förhandlingsskyldighet enligt 38 § medbestämmandelagen.

Sammanfattningsvis har bolaget ådragit sig skadeståndsskyldighet för åsidosättande av 11 och 38 §§ medbestämmandelagen. Arbetsdomstolen anser att det sammanlagda allmänna skadeståndet för denna underlåtenhet bör bestämmas till 50 000 kr.

### *Övrigt*

Förbundet har i målet tidigare fört talan om rätt till övertidsersättning till de berörda arbetstagarna med fem timmar per vecka för perioden den 1 januari – 31 oktober 2008. Förbundet har under målets handläggning återkallat sin egen talan i denna del. Arbetsgivarparterna har inte riktat någon invändning mot att målet i denna del avskrivs från vidare handläggning.

### *Rättegångskostnader*

Arbetsgivarparterna har begärt ersättning för rättegångskostnader med 5 000 kr avseende de yrkanden som förbundet har återkallat. Förbundet har medgivit detta kostnadsyrkande.

De ställningstaganden som Arbetsdomstolen har gjort i det föregående innebär att förbundet och arbetsgivarparterna har vunnit och förlorat ömsom på sådant sätt att förbundet bör tillerkännas en till hälften jämkad ersättning för rättegångskostnader.

Förbundet har yrkat ersättning för rättegångskostnader med sammanlagt 261 907 kr, varav 184 258 kr avser ombudsarvode. Arbetsgivarparterna har överlämnat bedömningen av skäligheten till Arbetsdomstolen. Domstolen anser att det yrkade beloppet framstår som skäligt.

Arbetsdomstolen anser sammanfattningsvis att arbetsgivarparterna, efter den angivna jämkningen med hänsyn till utgången i målet, ska förpliktas utge ersättning för rättegångskostnader med sammanlagt 130 953 kr.

J.A., L.P., A.C., E.F., N.L. och T.E. har tappat målet i den del de fört talan för egen del. Arbetsgivarparterna ska i denna del erhålla ersättning för rättegångskostnader med 18 000 kr, att utges med 3 000 kr av var och en av arbetstagarna.

### **Domslut**

1. Arbetsdomstolen avskriver målet såvitt avser av Svenska Transportarbetareförbundets tidigare framställda yrkande om övertidsersättning avseende perioden den 1 januari – 31 oktober 2008.
2. Arbetsdomstolen förpliktar First Rent A Car Aktiebolag att till E.F. utge lön för tiden den 1 – 31 december 2008 med 1 960 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 23 december 2008 till dess betalning sker.
3. Arbetsdomstolen förpliktar First Rent A Car Aktiebolag att till N.L. utge lön för tiden den 1 – 31 december 2008 med 1 711 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 23 december 2008 till dess betalning sker.
4. Arbetsdomstolen förpliktar First Rent A Car Aktiebolag att till E.F. utge övertidsersättning avseende beredskap under tiden den 1 – 31 december 2008 med 525 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 23 december 2008 till dess betalning sker.
5. Arbetsdomstolen förpliktar First Rent A Car Aktiebolag att till Svenska Transportarbetareförbundet utge allmänt skadestånd för kollektivavtalsbrott med femtiotusen (50 000) kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 7 augusti 2009 till dess betalning sker.
6. Arbetsdomstolen förpliktar First Rent A Car Aktiebolag att till Svenska Transportarbetareförbundet utge allmänt skadestånd för brott mot 11 och 38 §§ medbestämmandelagen med femtiotusen (50 000) kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 7 augusti 2009 till dess betalning sker.
7. Arbetsdomstolen avslår den av Svenska Transportarbetareförbundet förda talan i övriga delar.
8. Arbetsdomstolen avslår den av J.A., L.P., A.C., E.F., N.L. och T.E. förda talan.

9. Arbetsdomstolen förpliktar Svenska Transportarbetareförbundet att ersätta Almega Tjänsteföretagen och First Rent A Car Aktiebolag för deras rättegångskostnader avseende den del av målet som har avskrivits i p. 1 med femtusen (5 000) kr, allt avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § rättelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

10. Arbetsdomstolen förpliktar Almega Tjänsteföretagen och First Rent A Car Aktiebolag att med hälften vardera ersätta Svenska Transportarbetareförbundets rättegångskostnader med etthundratrettio tusen niohundra femtiotre (130 953) kr, varav 92 129 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § rättelagen på det förstnämnda beloppet från dagen för denna dom till dess betalning sker.

11. Arbetsdomstolen förpliktar var och en av J.A., L.P., A.C., E.F., N.L. och T.E. att ersätta Almega Tjänsteföretagen och First Rent A Car Aktiebolag för deras rättegångskostnader med tretusen (3 000) kr, avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § rättelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Michaël Koch, Sören Öman, Kurt Eriksson, Karl Olof Stenqvist  
Gustav Herrlin, Staffan Holmertz och Margareta Öhberg. Enhälligt.

Sekreterare: Björn Länsisyrjä