

Kollektivavtalsstolkning. I bussbranschavtalet finns en bestämmelse om förläggning av paus vid linjetrafik. Enligt bestämmelsen får körning pågå i högst 2,5 timmar utan avbrott för paus eller rast. Fråga om ett bolags förfarande att exkludera den tid som en viss buss stod stilla vid ändhållplatser från begreppet körning utgör kollektivavtalsbrott.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2017-01-25
StockholmDom nr 5/17
Mål nr A 88/15**KÄRANDE**

Svenska Kommunalarbetareförbundet, Box 19030, 104 32 Stockholm
Ombud: förbundsjuristen Robert Sjunnebo, LO-TCO Rättsskydd AB,
Box 1155, 111 81 Stockholm

SVARANDE

1. Sveriges Bussföretag, Box 5384, 102 49 Stockholm
2. Nobina Sverige AB, 556057-0128, Box 6071, 171 06 Solna
Ombud: chefsjuristen Jan Bergman, Transportföretagen, Box 5384,
102 49 Stockholm

SAKEN

skadestånd p.g.a. kollektivavtalsbrott

Bakgrund

Mellan Sveriges Bussföretag och Svenska Kommunalarbetareförbundet (förbundet) gäller kollektivavtalet bussbranschavtalet. Nobina Sverige AB (bolaget eller Nobina) är medlem i Sveriges Bussföretag och bundet av kollektivavtalet. Bolaget bedriver linjetrafik med buss i stora delar av Sverige, bland annat i Falkenberg.

Bussbranschavtalet innehåller bland annat följande bestämmelse.

§ 5 Arbetstid

Mom 7 Särskilda regler om förläggning av paus vid linjetrafik

För linjetrafik där linjens längd understiger 50 km ska följande pausregler gälla:

- Arbetstagarna ska ges möjlighet till paus. Körning får pågå i högst 2,5 timmar utan avbrott för paus eller rast. Varje paus ska vara minst 10 minuter.
- Pauserna ska vara schemalagda och ska normalt förläggas till plats med tillgång till toalett.
- För linjetrafik där linjens längd överstiger 50 km ska överenskommelse om pausreglering träffas lokalt.
- Avvikelse från pausreglerna kan ske efter lokal överenskommelse.

Mellan parterna har uppkommit tvist om hur begreppet ”körning” i § 5 mom. 7 (pausregeln) ska tolkas. Parterna är i målet oense om vilken tid som ska räknas med i begreppet ”körning”. De är därvid oense om förare

med förartjänst 1208 i Falkenberg enligt tidtabell haft ”körning” i mer än 2,5 timmar, dvs. mer än två timmar och 30 minuter utan avbrott för paus eller rast fram till dess bussföraren kunde ta paus kl. 8.36 eller kl. 8.37 och om bolaget därmed brutit mot kollektivavtalet.

Parterna har hållit tvisteförhandlingar och kommit överens om att dela upp förartjänst 1208 på två tjänster. Förhandlingarna om kollektivavtalsbrott för förfluten tid avseende den aktuella förartjänsten har dock avslutats i oenighet.

Yrkanden m.m.

Förbundet har yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till förbundet betala allmänt skadestånd med 100 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dag för delgivning av stämning, den 26 juni 2015, till dess betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt käromålet. De har inte vitsordat något belopp avseende allmänt skadestånd. Beräkningen av yrkad ränta har vitsordats som skälig i och för sig. Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att det föreligger skadeståndsskyldighet, har arbetsgivarparterna gjort gällande att skadeståndet ska jämkas till i första hand noll.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

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

Förbundet

Bakgrund

Före bussbranschavtalet hade förbundet en rad olika kollektivavtal avseende bussverksamhet. Till avtalen hörde bussavtalet (det s.k. blå avtalet), avtalen med Swebus AB (Swebus – numera Nobina), Flygbuss, Busslink Stockholm, Busslink övriga samt avtalet med de Kommunala Företagens Samorganisation (KFS). Det blå avtalet reglerade villkoren för privata bussföretag och var det avtal som förbundet tidigare övertagit från Svenska Transportarbetareförbundet. Både Linjebuss och Veolia (numera Transdev) var bundna av det blå avtalet. Busslink AB kom till genom en sammanslagning av SL Buss och Näckrosbuss AB. Sedan år 2010 ägs Busslink AB av Keolis Sverige AB. De övriga avtalen avsåg bussverksamhet i offentlig regi.

Under 1990-talet valde trafikhuvudmännen att lägga ut allt mer av sin bussverksamhet på entreprenad. I samband med detta uppstod problem eftersom värdet på de olika kollektivavtalen skilde sig åt. Det var med andra ord möjligt att driva bussverksamhet billigare med vissa kollektivavtal än med andra. Mot den bakgrunden blev det nödvändigt för förbundet att verka för konkurrensneutralitet i branschen. Det mest förmånliga kollektivavtalet för

arbetsgivaren var det blå avtalet som därför riskerade att konkurrera ut övriga avtal. Med anledning av de rådande olikheterna inleddes ett arbete för att få till stånd konkurrensneutrala villkor i branschen. Arbetet ledde så småningom till att bussbranschavtalet tillkom i januari 2003.

I samband med tillkomsten av bussbranschavtalet kom parterna överens om en särskild införandemodell. Denna modell innebar att avtalet skulle införas successivt i samband med nya entreprenader. Nya anbud baserades således på bussbranschavtalet. Införandemodellen medförde att det tog lång tid innan bussbranschavtalet tillämpades fullt ut. För Nobinas del övergick bolaget fullt ut till bussbranschavtalet först under år 2014. För trafik som inte var föremål för upphandling kom avtalet att tillämpas från den 31 januari 2005 och vid upphandlingar utan slutdatum från år 2008.

De andra kollektivavtalen gällde vid sidan av bussbranschavtalet. Avtalen kom att prolongeras utan några materiella ändringar. Såvitt avsåg avtalet med KFS var det i många delar likalydande med bussbranschavtalet. Bussbranschavtalet och avtalet med KFS fick exakt samma reglering av rätten till paus medan de övriga avtalen behöll en äldre pausreglering. Mot bakgrund av denna beskrivning är det viktigt att inte blanda ihop tillämpningen av olika kollektivavtal.

I avtalsrörelsen år 1999, samtidigt som det blå avtalet gällde, var bussförarnas rätt till paus i fokus. Tidigare fanns enbart en ordningsregel om att man skulle sträva efter att ha paus på ett bra sätt, men regeln var inte tvingande. Sedan busstrafiken konkurrensutsatts hade långa arbetspass på upp till fem timmar utan paus blivit ett allvarligt arbetsmiljöproblem. En viktig målsättning för förbundet under den avtalsrörelsen var därför att åstadkomma en reglering som gav bussförarna rätt till paus efter en viss angiven tids arbete, inte minst med tanke på bussförarnas möjlighet att uppsöka toalett inom rimlig tid. Att detta var förbundets målsättning stod klart för arbetsgivar sidan men parterna kunde inte nå en överenskommelse. Förbundet varslade då om stridsåtgärder. Efter förslag från medlare kom parterna överens om följande avtalsvillkor.

Vid linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 km, ska arbetspauser utläggas enligt följande. Efter två timmars arbete, räknat från arbetets start eller senaste arbetspaus eller rast, en arbetspaus om 6-11 minuter. Efter 3-3,5 timmars arbete gäller i stället, räknat på samma sätt en arbetspaus om 8-15 minuter, påbörjad eller avslutad inom intervallet. Arbetspauser kan vara längre än 11 respektive 15 minuter.

Möjligheten till paus utgick alltså från arbetad tid och paus beräknades utifrån hur länge bussföraren hade arbetat. Den återgivna bestämmelsen infördes i samtliga kollektivavtal som gällde vid den aktuella tidpunkten. Detta var således före bussbranschavtalet.

Parallellt med avtalsrörelsen och förbundets övriga arbete med att försöka förbättra bussförarnas villkor pågick även ett intensivt arbetsmiljöarbete

med samma syfte. I mars 1999 förelade Yrkesinspektionen i Stockholm Linjebuss Sverige AB, SL Buss AB och Swebus Sverige AB att se till att deras bussförare inom Stockholms, Uppsala och Gotlands län fick minst tio minuters schemalagd paus efter varje tvåtimmarspass. Pausen skulle normalt förläggas på platser med möjlighet att uppsöka toalett eller rastlokal. Swebus Sverige AB heter numera Nobina.

De berörda bolagen överklagade Yrkesinspektionens beslut, vilket ledde till att Arbetarskyddsstyrelsen ändrade föreläggandena den 19 oktober 2000. Arbetarskyddsstyrelsen förelade bolagen att ordna arbetet för sina bussförare så att de fick möjlighet till paus enligt följande.

1. Körning får pågå högst 2,5 timmar utan avbrott för paus eller rast.
 2. Varje paus skall vara i minst 10 minuter.
- Pauserna skall vara schemalagda och skall normalt förläggas till plats med tillgång till toalett.

Det är precis samma text som återfinns i bussbranschavtalet. Enda skillnaden är att bussbranschavtalet gör det möjligt att avvika från pausreglerna efter lokal överenskommelse.

Arbetarskyddsstyrelsens beslut överklagades till regeringen av bolagen samt av berörda skyddsombud. Inför regeringens behandling av ärendet inkom Arbetsmiljöverket med ett yttrande över överklagandena. I sammanhanget kan nämnas att Arbetarskyddsstyrelsen tidigare var övermyndighet till de olika yrkesinspektionerna. År 2001 slogs Arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionerna samman och bildade Arbetsmiljöverket. I Arbetsmiljöverkets yttrande återfinns följande text under rubriken ”Begreppet körning”.

Arbetarskyddsstyrelsen har inte i detalj definierat begreppet körning. Med utgångspunkt från gängse svenskt språkbruk borde det dock inte möta några svårigheter att förstå vad styrelsen avsåg.

Med körning har således avsetts

- dels att bussen är i rörelse under en förarens kontroll t.ex. under trafik med passagerare eller i samband med fram- och hemkörning, in- och utkörning ur garage och motsvarande,
- dels att bussen tillfälligt står stilla i samband med sådan rörelse, t.ex. vid trafikljus, i bilköer, framför zebrakorsningar, vid hållplatser och vändpunkter och vid liknande uppehåll.

Av Arbetsmiljöverkets definition framgår att stopp vid hållplatser är sådana tillfälliga stopp som står i samband med sådan rörelse som gör att stoppen ska anses som körning. Språkligt sett tar uttrycket ”tillfälligt” sikte på att uppehållet enbart avser viss tid och har samband med att bussen senare ska köra iväg. Längre stopp som inte har samband med rörelse är motsatsvis inte att anse som körning. Exakt var den tidsmässiga gränsen mellan tillfälliga uppehåll och längre stopp går är inte möjligt att fastställa. Den frågan behöver dock inte besvaras i nu aktuellt mål eftersom den s.k. reglertiden eller regleringstiden i förartjänst 1208 enbart omfattar kortare stopp om ett fåtal minuter.

Att just tidsgränsen 2,5 timmar valdes berörs även i Arbetsmiljöverkets yttrande. Under rubriken ”2-timmarsgräns” framgår följande.

Det framgår av Arbetarskyddsstyrelsens beslut att det från rent medicinsk synpunkt är önskvärt med en 2-timmarsgräns för körpassen. Samtidigt kan det för vissa körpass vara opraktiskt med en sådan fixerad gräns och det kan i sådana fall innebära stora fördelar för både arbetsgivare och arbetstagare om passen förlängs något. Det är också uppenbart att det finns behov av en viss flexibilitet vid förseningar på grund av trafik eller andra externa faktorer.

Yrkesinspektionen hade tillgodosett detta genom att ge arbetsgivaren en allmänt formulerad möjlighet att utan någon begränsning förlänga tiden innan rast när så var ”uppenbart lämpligt”. Denna allmänna formulering uppfyllde enligt styrelsens bedömning inte domstolarnas krav på exakthet vid formuleringen av ett vitesföreläggande. Styrelsen valde därför att i stället införa en exakt gräns i form av en generell begränsning utan undantag till 2,5 timmar. Avsikten med detta var att bolagen tillsammans med arbetstagarna skulle planera för att i de flesta körpass lägga in en paus efter 2 timmar eller drygt 2 timmar, beroende på situationen. Tidrymden därifrån upp till 2,5 timmar skulle då kunna användas dels i sådana speciella fall där en körlängd på endast omkring 2 timmar var olämplig eller för att garantera att pauser utgår inom 2,5 timmar även vid förseningar på grund av trafik eller vid andra hinder för paus.

[...]

Tanken var alltså att man med den valda tidsgränsen skulle säkerställa bussförarnas rätt till paus inom den tid som angavs i föreläggandet. I sammanhanget kan noteras, att i både Arbetarskyddsstyrelsens ursprungliga beslut från den 19 oktober 2000 och Arbetsmiljöverkets yttrande framhålls, att den uppställda tiden är absolut samt att det är upp till varje arbetsgivare att se till att utrymme finns för olika händelser som kan inträffa under en körning.

Vidare återfinns i Arbetsmiljöverkets yttrande följande stycke under rubriken ”Pauslängd och fredad tid”.

Av beslutet framgår att pausen inte får tas i anspråk för körning. Detta gäller även om en busstur skulle vara försenad. Kravet gör det alltså nödvändigt för arbetsgivaren att planera verksamheten så att det finns reservtid eller andra reservåtgärder som kan tas till vid t.ex. vanliga typer av trafikstörningar.

En ytterligare precisering framgår av det sista stycket under rubriken ”Toaletternas utformning”.

Med uttrycket ”normalt” avses att det skall finnas en möjlighet att avvika från kravet om någon enstaka gång rent onormala förhållanden tillfälligt skulle föreligga. Självklart har styrelsen inte avsett att bolagen annat än i extrema fall skulle kunna förlägga pauser till platser helt utan toalett.

Möjligheten för bussförarna att besöka toalett efter en viss angiven tid var alltså ett av de huvudsakliga skälen till den tidsmässiga begränsningen.

Regeringen beslutade därefter, den 27 mars 2002, att avslå överklagandena. Av regeringens beslut framgår att regeringen i den här delen gjorde samma bedömning som Arbetarskyddsstyrelsen gjort i det överklagade beslutet. Vidare delade regeringen den bedömning Arbetsmiljöverket gjort i sitt yttrande. Regeringens beslut stödjer sig följaktligen även på Arbetsmiljöverkets yttrande.

Att begreppet körning inbegriper reglertid framgår även av den skriftväxling som föregick regeringens beslut. Under handläggningen framförde arbetsgivarsidan i ett yttrande den 16 mars 2001 följande.

Arbetarskyddsstyrelsen har i beslutet den 19 oktober 2000 angivit att "körning får pågå i högst 2,5 timmar utan avbrott för paus eller rast". Vad som avses med begreppet "körning" finns inte definierat. Det framgår inte om exempelvis regleringstid vid hållplatsuppehåll eller annan tid när föraren inte framför fordonet skall räknas in i begreppet "körning", eller om "körning" skall tillämpas analogt med begreppet "körtid" i EGs förordning 3820/85 om kör- och vilotider.

Arbetsgivarsidans yttrande fick bland annat till följd att Arbetsmiljöverket definierade begreppet körning i sitt yttrande den 13 december 2001. Därefter kom arbetsgivarsidan på nytt in med ett yttrande daterat den 29 januari 2002. Arbetsgivarsidan hänförde sig till Arbetsmiljöverkets definition av begreppet körning och angav följande.

Företagets uppfattning är att om fordonet står stilla för att invänta trafikuppdrag och samtliga andra nödvändiga villkor som definierar en paus är uppfyllda, finns inga skäl till varför inte paus skulle kunna läggas. Arbetsmiljöverkets definition av begreppet körtid innebär därför ytterligare en begränsning av företagets möjligheter till utläggning av pauser.

Till yttrandet den 29 januari 2002 finns en bilaga som är författad av Swebus (numera Nobina). Bilagan består av ett par exempel på tjänstebeskrivningar i Visby och Uppsala. I en kolumn anges ackumulerad körtid enligt Arbetsmiljöverket. Av kolumnen framgår att bolaget tillämpar definitionen på så sätt att det väljer att räkna in all tid, det vill säga även hållplatsstopp. Inför regeringens beslut stod det med andra ord klart för både arbetsgivarsidan och arbetstagersidan hur begreppet körning skulle förstås.

I Yrkesinspektionens ursprungliga underrättelse hänförde inspektion sig till ett tidigare ställningstagande till paus kontra regleringstid som gjorts år 1981. Yrkesinspektionen konstaterade att för 18 år sedan var regleringstiden väl tilltagen. Det aktuella ärendet gällde dock arbetspauser år 1999, i en helt annan trafiksituation, upphandling i konkurrens och mycket ändrade förutsättningar beträffande regleringstiden. Att regleringstiden var en högst aktuell fråga var alltså känt för samtliga parter som var involverade i arbetsmiljöärendet.

Vid tidpunkten för regeringsbeslutet hade det alltså under en tid pågått arbete för att få till stånd konkurrensneutralitet mellan de olika kollektivav-

talen i bussbranschen. Det var Bussarbetsgivarna som föreslog den omtvistade pausregeln. Tanken var att pausregeln i bussbranschavtalet skulle justera den tidigare regeln från år 1999 i det blå avtalet så att denna överensstämde med det föreläggande som regeringen godtagit. Bakgrunden var att arbetsgivarsidan inte ville ha en mängd nya förelägganden runt om i landet. I stället eftersträvades en enhetlig tillämpning där det aktuella beslutet skulle följas. Valet föll därför på en kollektivavtalsreglering som motsvarade de tidigare föreläggandena och tolkningen av begreppet körning. Arbetsmiljöverkets definition av körning fördes därmed in i kollektivavtalet. Under förhandlingarna framförde arbetsgivarsidan inte att man på något sätt önskade avvika från Arbetsmiljöverkets definition.

I och med att det fanns två parter på arbetsgivarsidan vid den här tidpunkten, förhandlade förbundet gemensamt med dåvarande Bussarbetsgivarna och KFS. Bussbranschavtalet och KFS-avtalet kom att få en likalydande reglering. Uttrycket att tillfälligt stå stilla i samband med rörelse, till exempel vid hållplatser och vändpunkter och vid liknande uppehåll, avser just sådan reglertid som är aktuell i detta mål. Om det hade varit arbetsgivarsidans uppfattning, att viss reglertid inte skulle inräknas i begreppet körning, hade det ålegat arbetsgivarsidan att upplysa förbundet om detta och därmed klargöra sin ståndpunkt. Vid en sådan tolkning skulle nämligen regeln helt komma att ändra karaktär.

Arbetsgivarparterna har gjort gällande att en förhandling med Swebus i november 2002 ska tillmätas stor betydelse. Enligt ärenderraden i protokollet, som är daterat den 11 november 2002, avser protokollet praktisk tillämpning av nya pausregler vid Swebus depåer i Stockholms län. Inledningsvis kan alltså konstateras att förhandlingen ägde rum före bussbranschavtalet. Vidare företrädde såväl arbetsgivarsidan som arbetstagersidan av lokala företrädare. Ingen av de två personerna som företrädde förbundet hade något centralt förhandlingsmandat. Deras uppgift var att vara informationsmottagare för hur arbetsgivarsidan såg på en viss fråga. I protokollet hänförde sig arbetsgivarsidan till regeringsbeslutet och uttalade att körtid definieras generellt, som den tid då föraren håller i ratten inklusive stopp vid rödljus och stopp vid hållplatser etcetera. I november 2002 var alltså Swebus av uppfattningen att stopp vid hållplatser var att anse som körning. I sammanhanget kan konstateras att arbetsgivarsidan använde sig av begreppet körtid, inte körning. Därefter uttalades att reglertid, för att ta höjd för kända förseningar, ingår i körtid. Det påpekades att i Swebus grundsyn ingick ej övrig reglertid i begreppet körtid. Det som diskuterades vid förhandlingen var rätteligen sådana längre stopp, som inte hade samband med bussens rörelse och som inte var tillfälliga. Reglertidens omfattning har förändrats över tid. Förr i tiden, innan bussbranschen blev konkurrensutsatt, kunde det förekomma reglertid om flera timmar. Av protokollet framgår att i Stockholms län hade Swebus valt att vid den tiden låta all reglertid, som ej definieras som paus, betecknas som körtid. Bolaget hade alltså valt att även inräkna de lite längre stoppen i begreppet körning.

Första gången som förbundet fick kännedom om den felaktiga tillämpningen av pausregeln i bussbranschavtalet var i samband med en tvist med Nobina som uppstod år 2012. Bolaget valde att ändra den omtvistade busslinjen. Förbundet drev då inte tvisten vidare. Därefter uppstod den tvist som prövas i detta mål.

I avtalsrörelsen 2013 yrkade förbundet bland annat att tid före utläggningen av pauser skulle beräknas på arbetstid och inte på körning. Bakgrunden till avtalsyrkandet var att kör- och vilotider hade harmoniserats på EU-nivå år 2006 och att arbetsgivarsidan på vissa ställen hade börjat att tillämpa den harmoniserade regleringen. Vidare ville förbundet nå en ordning där även inställelsetiden, innan föraren hade satt sig i bussen, räknades in i tiden före paus.

Avtalsyrkandet diskuterades vid ett fåtal tillfällen. Avtalsrörelsen kom dock att handla om andra yrkanden, framför allt rätten till trygga villkor vid övergång av verksamhet. Pausyrkandet hamnade därför i skymundan under avtalsrörelsen.

Framtagandet av förartjänster

När förartjänsterna i Falkenberg togs fram skedde detta genom att de först visades som grafer för förbundets lokala företrädare. Utifrån sådana grafer var det omöjligt att se var pausen förlades. Grafen var väldigt svår att ta till sig. Förbundets lokala företrädare har återkommande påtalat för bolaget att det är svårt att se hur tjänsterna ser ut i detalj när de visas på detta sätt. Först när det var dags att köra tjänsterna har förbundet lokalt fått en tydlig beskrivning av hur de är utformade. I december 2013 fick förbundet lokalt en tydlig beskrivning av tjänst 1208 för år 2014. Så snart förbundet fick del av den tydliga beskrivningen tog den lokala företrädaren upp med bolaget att tjänst 1208 inte var i överensstämmelse med pausregeln i bussbranschavtalet.

Framtagandet av förartjänsten 1208 gick inte till på det sätt som beskrivs i broschyren ”Från tidtabell till arbetstidsschema”.

Förartjänst 1208

Förartjänst 1208 är numera uppdelad på två tjänster. År 2014 var den inte förenlig med kollektivavtalet. Arbetsgivarsidan hade nämligen i begreppet körning exkluderat tid då bussen enligt körschemat stod stilla vid hållplatser och vändpunkter. Det var fråga om sådana situationer när bussföraren hade en avgångstid några minuter efter ankomsttiden.

Den aktuella förartjänsten påbörjades med en inställelsetid för bussföraren. Bussen skulle sedan börja rulla kl. 05.45 och det var då som körningen påbörjades. Körningen avslutades helt och hållet kl. 13.47 när bussen var tillbaka i depån. Bussförarens första paus inföll kl. 08.35. Körning hade då pågått i två timmar och 50 minuter, vilket överskred avtalets stipulerade gräns om 2,5 timmar. Mellan kl. 05.45 och 08.35 inträffade ett antal stopp,

varav fyra stopp om två minuter, ett stopp om tre minuter, ett stopp om fyra minuter och ett stopp om sju minuter. Sammanlagt uppgick stoppen till 22 minuter. Stoppen var att anse som sådana stopp som innebar att bussen stod stilla vid en hållplats eller en vändpunkt. De definieras därmed som körning enligt kollektivavtalet. Stoppen uppfyllde också kraven för att anses som körning enligt Arbetsmiljöverkets definition. Vid en tillämpning av definitionen saknar det betydelse vad som sker under reglertiden. Trots detta ger stoppen ingen möjlighet till vila och rekreation. Bussen är många gånger sen. Tiden behövs därför för att reglera körtiden så att bussen kommer fram till ändhållplatserna i rätt tid.

I en handling benämnd ”Terminal och hållplatsordning” har bolaget gett instruktioner om att bussförarna aldrig ska lämna en buss med passagerare i. Vid samtliga de kortare stopp som förekom i förartjänst 1208 fanns det passagerare kvar i bussen. Bussföraren saknade därmed möjlighet att lämna fordonet. Bolaget hade gett instruktioner om kundbemötande. Om bussen, efter att ha nått sluthållplatsen för en viss linje, ska fortsätta på en annan linje ska de passagerare som vill åka vidare erbjudas möjlighet att sitta kvar i bussen. Sammanfattningsvis kunde bussföraren alltså inte lämna bussen, som arbetsgivarsidan gör gällande i målet.

Den tolkning som arbetsgivarsidan fört fram innebär att tiden fram till paus kan förlängas beroende på hur många kortare stopp som läggs in i tidtabellen. Dessa stopp är ytterst ett arbetsgivarbeslut, vilket innebär att en bussförare kan behöva vänta i över tre timmar innan han eller hon har möjlighet att besöka toalett. För den aktuella tjänsten rörde det sig om en väsentlig förlängning från två och en halv timme till två timmar och 50 minuter.

Begreppet ”reglertid”

Parterna har olika definitioner av begreppet reglertid/regleringstid. Enligt förbundet är det sådan tid som är inlagd som ett uppehåll mellan ankomst och avgång vid en hållplats eller vändpunkt. Om bussföraren blir försenad på turen, används reglertiden för att reglera i förhållande till tidtabellen.

Det är inte riktigt att det förekommer både begreppet reglertid och begreppet övrig reglertid. Det finns inga kända förseningar inbakade i tidtabellerna. Om en buss går enligt tidtabell, är den inte försenad.

Pausregelns praktiska tillämpning

Förbundet har inte känt till att arbetsgivarsidan haft en annan uppfattning om begreppet körning. Tvärtom har förbundet stärkts i sin uppfattning, om att det funnits en gemensam uppfattning om innebörden av kollektivavtalets ordalydelse, genom den faktiska tillämpningen. Parterna har nämligen löpande träffat lokala överenskommelser om avvikelser från pausregeln. De lokala överenskommelserna har varit nödvändiga mot bakgrund av förbundets tolkning av begreppet körning. I första hand är det de enskilda arbetsgivarna som har önskat göra avsteg från kollektivavtalsbestämmelsen. Bakgrunden till att förbundet har accepterat avsteg lokalt är att förbundet har

gjort en avvägning mellan arbetsgivarsidans praktiska svårigheter och möjligheterna till toalettbesök i de enskilda fallen. Arbetsgivarorganisationen centralt har dock framfört klagomål på att de lokala överenskommelserna enbart träffas för särskilda linjer. Den har önskat att generella, lokala avvikelser ska träffas men förbundet har i sin rådgivning till de lokala företrädarna avrått från generella avsteg.

Listgranskare är personer som är utsedda av arbetstagersidan för att samverka med arbetsgivarna lokalt om utformningen av olika förartjänster. Av utdrag från den standardiserade utbildning, som förbundet håller för sina listgranskare, framgår att förbundet löpande har hävdat att begreppet körning ska tolkas i enlighet med Arbetsmiljöverkets yttrande.

Vid en genomgång av hur pausregeln tillämpas i praktiken, har det bland annat framkommit att bussföretagen Keolis Sverige AB (Keolis) och Arriva Sverige AB (Arriva) utan förbehåll tillämpar regeln i enlighet med förbundets uppfattning. Keolis är verksamt i Jönköpings län, Örebro län, Stockholms län, Västra Götaland, Värmland, Östergötland och Dalarna. I Sverige har Keolis cirka 6 000 arbetstagare. Arriva är verksamt i Stockholms län och Halmstad. Totalt sysselsätter Arriva cirka 4 500 arbetstagare. Två av Sveriges Bussföretags större medlemsföretag, som är verksamma över hela landet, tillämpar alltså pausregeln i enlighet med förbundets tolkning. Även Nettbus Stadsbussarna AB tillämpar avtalet på det sätt som förbundet gör gällande.

Av en rad förhandlingsprotokoll, som arbetsgivarparterna har hänfört sig till, framgår att förbundets lokala företrädare uttryckligen vidhållit förbundets uppfattning om hur pausregeln ska tolkas.

Enligt arbetsgivarparterna framgår av Arbetsmiljöverkets beslut den 29 januari 2016, att i vart fall förbundet lokalt skulle ha vitsordat, att bussförarna hinner och har möjlighet att besöka toalett vid ändhållplatser. Den aktuella tvisten avsåg dock den faktiska tillämpningen av kollektivavtalets pausregel i ett specifikt fall. Hur förhållandena är eller har varit i Umeå – som var det berörda arbetsstället – saknar därför betydelse. Arbetsmiljöverket tog i sitt beslut den 29 januari 2016 ställning till om arbetsgivaren hade en skyldighet att tillhandahålla toalett efter en timmes körning. I denna del hänvisade Arbetsmiljöverket till regeringsbeslutet från år 2002. Det var således en helt annan fråga som var aktuell för Arbetsmiljöverkets bedömning i januari 2016.

Sammanfattning av grunderna för talan

Under år 2014 har förare på förartjänst 1208 med tjänsteplan Falkenberg enligt tidtabell haft arbete med körning i mer än 2,5 timmar, dvs. mer än två timmar och 30 minuter, utan avbrott för paus om minst tio minuter eller rast. Bolaget har därigenom brutit mot § 5 mom. 7 i bussbranschavtalet. Genom brottet mot bussbranschavtalet har bolaget ådragit sig skyldighet att betala allmänt skadestånd till förbundet.

Arbetsgivarparterna

Bakgrund

Bolaget bildades år 1990 genom en sammanslagning av dåvarande SJ Buss och Trafikförvaltningen Göteborg-Dalarna-Gävle (GDG). Bolaget fick då namnet Swebus. Därefter har ytterligare verksamheter infogats i bolaget. Sedan år 2009 heter bolaget Nobina Sverige AB och ingår i Nobina-koncernen som är Nordens största koncern avseende kollektivtrafik. Bolaget selsätter omkring 7 000 arbetstagare och bedriver kollektivtrafik uteslutande med buss vid ett hundratal arbetsplatser i Sverige. Sedan år 2014 är bussbranschavtalet tillämpligt på bolagets hela verksamhet.

Sveriges Bussföretag är en sammanslagning av arbetsgivarförbundet Bussarbetsgivarna och branschförbundet Svenska Bussföretagens Riksförbund, som bildades den 1 januari 2014. Bussarbetsgivarna bildades i sin tur år 1998 och utgjorde tidigare en del inom Biltrafikens arbetsgivarförbund. Sedan år 2003 finns det ett för hela bussbranschen gemensamt kollektivavtal. Dessförinnan hade de större bussbolagen separata riksavtal, som dock förhandlades centralt. Avtalen hade vanligtvis samma utlöpningsdatum och förhandlades ofta samtidigt. De separata riksavtalen gällde till år 2014 då det sista avtalet löpte ut.

Under avtalsförhandlingarna våren 1999, rörande flera av bussbranschens avtal, varslade och inledde förbundet en strejk. Med medlares bistånd träffades olika kollektivavtal. I dessa intogs en bestämmelse som angav rätten till paus. Bestämmelsen – som har återgetts ovan – skulle tillämpas för det fall de lokala parterna, efter de centrala parternas medverkan, inte kunnat enas om ett arbetstidsschema. I vart fall för Bussarbetsgivarna var detta den första tidsbestämda regleringen av rätten till paus. Regleringen infördes i samtliga stora bussavtal som Bussarbetsgivarna hade.

Parallellt med avtalsförhandlingarna våren 1999 pågick en handläggning vid dåvarande Yrkesinspektionen i Stockholm. Handläggningen rörde tre ärenden beträffande paus i bussföraryrket utifrån ett arbetsmiljöperspektiv. Yrkesinspektionen förelade senare Linjebuss Sverige AB, SL Buss AB och Swebus Sverige AB att vid vite se till att deras bussförare inom Stockholms län, Uppsala län och Gotlands län fick minst tio minuters schemalagd paus varje tvåtimmarspass. Efter överklaganden ändrade Arbetarskyddsstyrelsen beslutet den 19 oktober 2000, på så sätt att bolagen förelades vid vite att ordna arbetet för sina bussförare så att de fick möjlighet till paus i enlighet med vad som också återgetts ovan.

Arbetarskyddsstyrelsens beslut innebar att Yrkesinspektionens beslut ändrades i ett par avseenden. Begreppet körning valdes högst medvetet i stället för det betydligt vidare begreppet arbetspass. Skälet var att bussbolagen i sina överklaganden invänt att det fanns spilltid som inte utgjorde hårt styrt och bundet arbete bakom ratten. Det var till exempel fråga om lastning och lossning, sådan tid när bussföraren stod utanför bussen och hälsade passager-

rarna välkomna, liksom att många tidtabeller innehöll övrig reglertid i samband med stopp vid ändhållplatser. Av Arbetarskyddsstyrelsens beslut framgår bland annat följande.

Enligt Er uppfattning ger den s.k. regleringstiden, d.v.s. den reservtid i förhållande till beräknad körtid, som finns inlagd i bussförarnas körscheman i det övervägande antalet fall möjlighet för dem att ofta få tillfälliga kortare pauser från arbetet. Dessutom innehåller varje enskilt arbetsschema särskilda schemalagda längre sammanhängande uppehåll för rast. Förarnas tjänstgöring växlar också mellan arbete på olika tider och olika linjer, vilket säkerställer deras möjligheter att få paus regelbundet.

Arbetarskyddsstyrelsen bekräftade därmed arbetsgivarparternas invändningar. Vidare lämnade Arbetarskyddsstyrelsen följande definition under rubriken ”Arbetarskyddsstyrelsens bedömning”.

Det aktuella arbetet innebär bl.a. att en ensam bussförare under körning är helt bunden till förarplatsen. Denna är inte avskild från passagerarutrymmet, vilket bidrar till förarens anspänning under arbetet. Förutom uppsikt över trafiken kan också uppsikt över passagerarna vara nödvändig.

Genom denna definition bekräftade Arbetarskyddsstyrelsen att körning är tid när föraren sitter bakom ratten i förarsätet. Övrig reglertid, det vill säga tid när bussen står stilla vid en ändhållplats och föraren har möjlighet att resa på sig och gå ut ur bussen, faller därmed utanför definitionen.

Arbetarskyddsstyrelsens beslut överklagades av såväl bolagen som huvudskyddsombuden till regeringen. I överklagandet pekade arbetsgivarparterna på de brister den såg i Yrkesinspektionens beslut. Arbetsgivarparternas invändning var att frågorna redan var reglerade i avtal. Frågorna behövde därför inte förenas med vitesförelägganden från myndigheter. Huvudskyddsombuden ville för sin del återgå till den formulering som Yrkesinspektionen hade använt sig av.

Arbetsmiljöverket, som vid den här tidpunkten var en ny myndighet som hade bildats under ärendets handläggning, gav in ett yttrande daterat den 13 december 2001. I yttrandet definierade Arbetsmiljöverket begreppet körning ytterligare. Definitionen, som har återgetts ovan, inkluderar inte stopp vid ändhållplatser – såsom övrig reglertid – i begreppet körning. I definitionen talas om att bussen tillfälligt står stilla. Reglertiden är inga tillfälliga stopp utan de är just schemalagda. Ändhållplatser omfattas inte heller i uppräknningen av vad som avsetts med körning.

I beslut den 27 mars 2002 avslog regeringen samtliga överklaganden och bestämde att föreläggandet skulle träda i kraft den 27 mars 2003. Under det år som bussbolagen hade på sig att genomföra beslutet hölls flera överläggningar med förbundet. Parterna diskuterade innebörden av regeringsbeslutet och hur det skulle tillämpas i praktiken. Detta var en gemensam fråga eftersom varken arbetsgivare eller fackförbund hade intresse av en stelbent regel som föreskrev paus efter en exakt angiven tid. Regeringens beslut

hotade att förstöra bussföretagens planering och även deras ekonomiska kalkyler för redan upphandlade offentliga kontrakt. Vidare fanns det risk för att bolagen måste skapa nya förartjänster som förarna förmodligen inte heller skulle uppskatta.

Den 11 november 2002 hölls en överläggning vid dåvarande Swebus mellan bolaget och förbundet med anledning av att bolaget önskade en gemensam syn med förbundet på den praktiska tillämpningen av de pausregler som skulle träda i kraft i slutet på mars 2003. Av protokollet från överläggningen framgår att bolaget tydliggjorde att övrig reglertid inte ingår i begreppet körning men att i Stockholms län hade Swebus valt att för närvarande låta all reglertid, som ej definierats som paus, betecknas som körtid. Detta betecknades dock som en ensidig handling från Swebus och kunde komma att omprövas. Tillämpningen skulle alltså vara vidare i Stockholm än i övriga landet. Vid överläggningen framförde även arbetstagarparten yrkanden. Arbetstagarparten yrkade för egen del att allt arbete före paus skulle räknas in i 2,5 timmar och att hela pausen om tio minuter skulle ske i pauslokalen. Vidare framgår av protokollet att arbetsgivarparten vidhöll sin uppfattning efter att ha gjort en avstämning med Bussarbetsgivarna samt med Linjebuss och Busslink. Slutligen konstaterades att parterna hade olika uppfattning om vad som skulle räknas in i begreppet körning samt om pausen i sin helhet skulle ske i pauslokal. Protokollet handlar om tillämpningen av regeringsbeslutet. Att både begreppen körtid och körning förekommer i protokollet har ingen betydelse eftersom diskussionerna rörde samma sak. Innebörden av regeringens beslut var inte klar, vilket gjorde det nödvändigt med flera överläggningar. Redan vid dessa sammankomster framförde parterna alltså olika tolkningar av innebörden i begreppet körning.

Den 24 mars 2003 kom Swebus in med en begäran till Arbetsmiljöverket om omprövning av regeringens beslut såvitt avsåg trafiken på Gotland och i Upplands län. Skälet för begäran var att turtätheten och linjelängden var sådan att förarbyten blev en nödvändig följd av regeringsbeslutet och det skulle i sin tur ha medfört stora olägenheter för förarna. Förbundets huvudskyddsombud instämde i detta. I beslut den 4 april 2003 upphävde Arbetsmiljöverket regeringsbeslutet såvitt avsåg trafiken i Uppsala och Gotlands län. Swebus var ensamt bland de tre bussföretagen om att begära omprövning. Till följd av Arbetsmiljöverkets beslut kom regeringsbeslutet endast att gälla för Swebus verksamhet i Stockholm. För Stockholms del hade bolaget deklarerat att det avsåg att inkludera övrig reglertid i begreppet körning. Definitionen avseende körning blev därför en icke-fråga för Swebus fram till dess att bolaget började tillämpa bussbranschavtalet, vilket såvitt känt skedde med början år 2004.

Den 8 januari 2003 träffade Bussarbetsgivarna och förbundet, efter flera års arbete, det kollektivavtal som var avsett att gälla för hela bussbranschen och som benämns bussbranschavtalet. Bussbranschavtalet hade föregåtts av ett mycket omfattande arbete som inbegrep en sammanjämkning av avtal med olika bakgrund. De tidigare avtalen fortsatte dock att omförhandlas men de fasades ut successivt i takt med att innevarande kontrakt efter offentliga

upphandlingar löpte ut. Bolagsavtalen innehöll den rätt till paus som hade införts år 1999. Från och med våren 2014 tillämpas endast bussbranschavtalet för hela bussbranschen.

Arbetet med att ta fram bussbranschavtalet leddes från arbetsgivarsidan av B.H. Den omtvistade pausregeln återfinns sedan år 2003 oförändrad i § 5 mom. 7 i bussbranschavtalet.

Att det infördes en pausregel i bussbranschavtalet var inte märkligt i och för sig. Som tidigare nämnts hade de tidigare gällande företagsavtalen också haft regleringar om paus. Parterna hade även ett gemensamt intresse av att försöka undvika förelägganden från Arbetsmiljöverket.

Inspiration till innehållet i pausregeln hämtades säkerligen från regeringsbeslutet men beslutet från år 2002 togs inte oavkortat in i bussbranschavtalet. Till att börja med skiljer sig lydelsen något åt. Det är också skillnad på så sätt att bestämmelsen i bussbranschavtalet är en gemensamt överenskommen arbetstidsregel medan regeringens beslut var ett föreläggande direkt riktat mot bolaget som i sin tur hade skyldighet att sörja för en viss pausförläggning. Vidare gällde regeringsbeslutet för all trafik, inte bara linjetrafik där linjens längd understiger 50 km. Slutligen är bussbranschavtalet, till skillnad från regeringens beslut, lokalt dispositivt.

Den första tvisten rörande vad som ingår i begreppet körning uppstod i maj 2012. Tvisten avsåg en viss förartjänst i Karlstad. Vid den centrala förhandlingen, som hölls i september 2012, klargjordes parternas ståndpunkter. Frågan gällde även då om det, som i aktuell tvist benämns övrig reglertid, skulle ingå i begreppet körning eller inte. Förhandlingen avslutades i oenighet. Förbundet avstod från att driva frågan vidare till domstol.

Parallellt med tvisteförhandlingen rörande förartjänsten i Karlstad hölls en MBL-förhandling i juni 2012 mellan bolaget och förbundets Stockholmsavdelning. MBL-förhandlingen avsåg begreppet körning. Bolaget hade påkallat förhandling eftersom det beträffande Norrtälje trafikområde önskade frångå den förmånliga SL-tillämpningen som hade tillämpats sedan år 2002. Även den förhandlingen avslutades i oenighet. Bolaget beslutade därefter om den aviserade förändringen. Inte heller i detta fall valde förbundet att driva frågan vidare som en rättstvist.

Som en följd av tvisteförhandlingen år 2012 drev förbundet ett krav mot Sveriges Bussföretag i avtalsförhandlingarna våren 2013. Kravet rörde ändring av den tid som skulle ligga till grund för rätten till paus. Yrkandet var formulerat på följande sätt.

Kommunal yrkar att tid innan utlägg av pauser ska beräknas på arbetstid.

Förbundet har anfört olika skäl till avtalsyrkandet. Den ena anledningen skulle ha varit att arbetsgivaren ändrat tillämpningen av begreppet körning till den definition som används inom EU:s kör- och vilotidsregler. Såvitt

känt är detta emellertid inte korrekt. Det andra skälet skulle ha varit att förbundet önskade komma åt inställetiden och även inkludera denna i beräkningen. Inställetiden är dock ytterst marginell i förhållande till den övriga reglertiden. I den aktuella förartjänsten 1208 uppgår inställetiden till sju minuter. Det ska jämföras med den övriga reglertiden före paus som totalt uppgår till 22 minuter. Inställetid avser tid vid arbetspassets start då bussföraren ska skriva in sig och hämta ut den buss som han eller hon ska köra men långt ifrån alla förare börjar sitt pass i depån. Flera bussförare löser i stället av en annan förare vid någon hållplats. I sådana situationer har bussföraren ingen eller möjligen en ytterst kort inställetid. I avtalsrörelsen år 2013 lämnades det förklaringar till varför flera av förbundets yrkanden framställdes. När det gäller yrkandet, att tid före utläggning av pauser skulle beräknas på arbetstid, lämnades det dock ingen förklaring.

Framtagandet av förartjänster

Verksamheten vid bolagets arbetsplatser styrs i hög grad av den som upphandlar trafiken, trafikhuvudmannen, genom dennes önskemål om busslinjer och turtäthet.

Inför ett nytt trafikår, vilket normalt löper från och med december det ena året till december året därpå, påbörjar bolaget i regel ett förberedelsearbete fem till sex månader före trafikstart. I detta ingår bland annat att ta fram körtider och tomkörtider, att bestämma när pauser ska läggas in, var och när avlösning ska ske, att tillgodose önskemål från förbundet och att förutse vilka prioriteringar dessa ska ges. Riskanalyser görs samtidigt utifrån ett arbetsmiljöperspektiv och i samråd med den lokala skyddsorganisationen. Någon månad senare bestäms vilket linjenät som ska erbjudas och tidtabellerna. Detta arbete utförs antingen av bolaget eller erhålls färdigt från trafikhuvudmannen. I arbetet ingår även att göra bedömningar så att körtider ska kunna hållas med beaktande av kända hinder för framkomligheten. Att förberedelsearbetet sker omsorgsfullt är ytterst viktigt då detta utgör grunden för hur förartjänster skapas. Sedan presenteras tidtabeller, planerade körtider och faktiska körtider för bland andra förbundets företrädare. En återkoppling sker sedan med dem innan linjenätet och tidtabellerna fastställs gentemot trafikhuvudmannen. Därefter fastställs en vagntabell i vilken i huvudsak tidtabellen styr bussarnas omlopp och något som brukar kallas för bussens arbetsdag bestäms. Förutom tidtabellen används parameterfakta såsom kör- och tomkörningstider, pauser, avlösningar m.m. Vagnplanen presenteras för förbundet som ges möjlighet att granska den och lämna synpunkter. Efter det bestäms tjänsteplanen och förarens arbetsdag. Underlaget för detta är delvis detsamma som för vagnplanen och förankringsprocessen med förbundet går till på samma sätt. De olika tjänsteplanerna sätts därefter samman och bildar scheman som utvisar hur enskilda förare ska arbeta och vara lediga under flera veckors tid. Efter en tidtabellsperiod sker en uppföljning av hur det fungerat tillsammans med förbundet inom ramen för det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Arbetet som bussförare innebär vanligtvis att föraren arbetar dag eller natt, alternativt har en delad tjänst. Under ett arbetspass kan bussföraren köra flera, skilda busslinjer. I regel byter föraren buss några gånger under en arbetsdag.

Bolaget har således i samråd med förbundets fackliga förtroendemän tagit fram samtliga förartjänster. Parterna har i detta arbete uppskattat, mätt och senare kalibrerat de tider som ska gälla för olika busslinjers tidtabeller. Vid framtagandet av tidtabellerna beaktas omständigheter såsom hur lång tid det tar att köra mellan de olika hållplatserna med beaktande av att trafiken är olika intensiv vid skilda tider på dygnet. På linjer med sträckor där kända förseningar förekommer läggs det in extra tid för att köra sträckan. Detta är vad som kallas reglertid för kända förseningar. Sådan reglertid bakas in i tidtabellerna och syns därför inte i schemat. Vidare läggs i tidtabellerna vid skilda ställen in något som benämns ”övrig reglertid”, vilket är den tid enligt tidtabellen när föraren ska stanna kvar i bussen och avvakta avgångstiden. Av tidtabellen framgår de hållplatser där så kallad ”övrig reglertid” är inlagd genom att det finns en ankomsttid angiven och en senare tid då bussen ska avgå. Tidtabellen ska också upprättas så att bussföraren får nödvändiga och avtalade pauser.

Bolaget har tillsammans med förbundets centrala samordnare tagit fram en broschyr som heter ”Från tidtabell till arbetstidsschema”. I broschyren beskrivs tillvägagångssättet ungefär på det sätt som redogjorts för ovan. Broschyren togs fram år 2008 och reviderades år 2012. Den ska tillämpas vid bolagets samtliga enheter vid framtagande av förartjänster.

Förartjänst 1208

I Falkenberg fanns tidigare en förartjänst 1208 med inställetid kl. 05.38 och start från depån i Falkenberg kl. 05.45 samt avslutning vid depån kl. 13.47. Förbundets företrädare har på sedvanligt sätt varit med vid framtagandet av denna förartjänst och har inte framfört invändningar om att tjänsten inte skulle vara förenlig med bussbranschavtalet. Förbundet har inte heller framfört att tidtabellstiderna, inklusive tiderna för ”övrig reglertid”, varit otillräckliga. Förartjänst 1208 fanns under hela år 2013. Framtagandet av den tjänsten följde samma procedur för år 2014. Inte heller då framfördes några invändningar från förbundets sida.

Hur förartjänst 1208 var upplagd framgår av ett utdrag från Hastus, som är ett planeringsverktyg för bussförarnas tjänstgöring. Av utdraget framgår att bussföraren skulle inställa sig kl. 05.38. Föraren checkade in och kvitterade ut en buss för att påbörja körning kl. 05.45. Tiden fram till kl. 05.45 var arbetstid men utgjorde inte körning. Den första sträckan som inleddes kl. 05.45 var vad som kallas för tomkörning, det vill säga körning utan passagerare, från depån till den första hållplatsen där passagerare kunde gå på. Bussen skulle sedan vara på Stortorget senast kl. 05.48. Därefter fortsatte turen. Kl. 06.10 skulle bussen vara vid Skrea station som var linjens ändhållplats. Vid Skrea station skulle bussen vända men den skulle stå stilla i

två minuter innan så skedde. Detta är vad som kallas för övrig reglertid. Under sådan tid kan bussföraren resa på sig och gå ut ur bussen. Om det finns passagerare ombord, har bussföraren rätt att be dem gå av under tiden. Det finns en instruktion som anger att föraren inte ska lämna bussen med passagerare i. Vid ändhållplatser har dock bussföraren rätt att be passagerarna gå av. När så har skett kan föraren också lämna bussen. Den andra instruktionen, som förbundet har hänvisat till, är inte tillämplig i förevarande fall. Instruktionen avser nämligen en situation där en och samma buss byter linje för att sedan fortsätta direkt på den nya linjen. I de situationerna finns det ingen övrig reglertid och under sådana omständigheter är det onödigt att be passagerarna stiga av.

Kl. 06.12 fortsatte förartjänst 1208 åt andra hållet med Falkenbergs bussterminal som ändhållplats. Det finns inga hållplatser däremellan utan arton minuter senare beräknades bussen vara framme vid bussterminalen. Där bytte bussen linje och körningen började direkt därefter. Sedan fortsatte turen via Stortorget till Glommen, som var ändhållplats. Vid Glommen stannade bussen på nytt i två minuter innan den vände tillbaka. Det uppehållet är övrig reglertid och inte körning. Därefter körde bussen till Stortorget som var en ny ändhållplats. Vid Stortorget bytte bussen linje och körde tillbaka igen till Skrea station via Falkenbergs bussterminal. Vid Skrea station stod bussen stilla mellan kl. 07.40 och kl. 07.42. Det är ytterligare två minuter övrig reglertid. Efter det vände bussen tillbaka och körde utan några andra stopp till Falkenbergs bussterminal där den skulle vara framme kl. 08.00. Bussen stannade vid bussterminalen i sju minuter och det är då fråga om övrig reglertid, inte körning. När bussen stannar vid bussterminalen finns det en toalett ungefär tio meter från den plats där bussen stannar. Om föraren behöver uppsöka toaletten kan han eller hon, på samma sätt som tidigare beskrivits, be passagerarna att gå av för att sedan besöka toaletten. Kl. 08.07 skulle bussen köra vidare men på en annan linje mot Falkenbergs station där den skulle vara framme kl. 08.15. Därifrån skulle bussen köra tom till Dalsberg, dit den kom en minut senare. Sedan följde reglertid om tre minuter. Därefter avgick bussen kl. 08.19 mot Falkenbergs station. Vid Falkenbergs station var ytterligare fyra minuter övrig reglertid inlagd. Bussen avgick sedan kl. 08.26 mot Falkenbergs bussterminal. Den skulle vara framme kl. 08.35. Bussen fick dock inte stanna vid hållplatsen förrän kl. 08.37. Bussföraren kunde antingen vänta till kl. 08.37 för att ta sin paus eller köra till depån, vilket tar högst en minut, och ta paus kl. 08.36.

Från att bussen rullade ut från Falkenberg depå kl. 05.45 till dess att bussföraren kunde ta paus i vart fall kl. 08.36 uppgick arbetstiden sammantaget till två timmar och 51 minuter men med avdrag för den tid som bussen stod stilla vid ändhållplatser – då föraren fick naturliga pauser om sammanlagt 22 minuter – erhöll föraren sin paus efter körning om två timmar och 29 minuter.

Förbundet påkallade förhandling och begärde skadestånd för brott mot pausregeln avseende förartjänst 1208. Lokal tvisteförhandling hölls den 19 mars 2014. De centrala parterna inledde därefter förhandlingar

den 27 maj 2014 och enades om att återremittera ärendet för fortsatta lokala förhandlingar. Efter fortsatta lokala förhandlingar gjordes förartjänst 1208 om. När den centrala förhandlingen återupptogs den 26 mars 2015 konstaterades att förbundet stod kvar vid sitt skadeståndsyrkande.

Pausregelns praktiska tillämpning

Bolaget har sedan det år 2004 började tillämpa bussbranschavtalet lagt scheman som inneburit att tidpunkten för paus beräknas med avdrag för den övriga reglertiden.

Pausregeln i bussbranschavtalet är som sagt lokalt dispositiv. Inte sällan utnyttjas möjligheten att träffa lokala överenskommelser, vilket innebär att körning pågår längre än 2,5 timmar. Skälet för sådana överenskommelser kan vara att arbetsgivaren, med tillämpning av arbetsgivarparternas tolkning av begreppet körning, inte kan upprätta förartjänster som förarna upplever är bra. Resultatet är en förhandlingslösning där båda parter blir vinnare.

I Umeå har bolaget bedrivit verksamhet sedan år 2008 med tillämpning av bussbranschavtalet. Nyligen fanns det 299 förartjänster i Umeå. I dessa är tiden för körning med förbundets tolkning i målet mer än 2,5 timmar i fler än femtio procent av tjänsterna. Med arbetsgivarparternas tolkning hålls körningen inom den avtalade ramen. Motsvarande siffror har i stort sett gällt sedan verksamhetsstarten i Umeå år 2008. I Umeå finns det inte någon lokal överenskommelse som medger längre tid för körning än 2,5 timmar.

Såvitt avser tjänst 1004 i Umeå påbörjas körningen kl. 10.05 och avslutas kl. 12.42. Total tid med förbundets tolkning uppgår till två timmar och 37 minuter. Det finns inlagt reglertid om 21 minuter. Till följd av reglertiden är körningen två timmar och 16 minuter. Tjänst 1005 i Umeå påbörjas kl. 09.49 och slutar kl. 12.22. Total tid för körning i den tjänsten är med förbundets tolkning två timmar och 33 minuter. Det finns reglertid inlagd om 22 minuter. Till följd av reglertiden pågår körningen i två timmar och elva minuter. Tjänst 1006 i Umeå påbörjas kl. 06.49 och slutar kl. 09.36. Total tid för körning med förbundets tolkning uppgår till två timmar och 47 minuter. Det finns inlagt reglertid om 26 minuter. Till följd av reglertiden är körningen två timmar och 21 minuter. Tjänst 1032 i Umeå påbörjas kl. 06.25 och slutar kl. 09.11. Total tid för körning i den tjänsten är med förbundets tolkning två timmar och 46 minuter. Det finns reglertid inlagd om 16 minuter. Till följd av reglertiden pågår körningen i två timmar och 30 minuter.

I december 2014 inledde bolaget inrangeringsförhandlingar med förbundet avseende en verksamhet som bolaget skulle ta över i Södertörn. Efter ett antal sammanträden enades parterna. I protokollet anges bland annat följande avsteg.

Paus efter 2,40 istället för 2,30. OBS! Södertörn ingår i ”SL-tillämpningen” som är mer generös än BBAs körtider till att börja med.

Förbundets representant bekräftade därmed att bolaget har haft olika tillämpningar i Stockholm jämfört med i övriga delar av landet.

Vidare har förbundets Sektion Umeå Trafik haft överläggningar med bolagets företrädare den 24 augusti 2015 med anledning av att sektionen önskade en annan tillämpning av pausregeln. Av protokollet framgår att sektionen ansåg att beräkningen av CDV-tiden – vilket är tiden fram till paus – ska beräknas som i exempelvis Stockholm, det vill säga att bland annat lastningstid och reglertid ska räknas som körtid. Förbundet har alltså även vid denna överläggning känt till att tillämpningen av pausregeln skiljer sig åt i Stockholm och i övriga delar av landet.

Den 13 januari 2016 inkom förbundets huvudskyddsombud i Umeå med en begäran till Arbetsmiljöverket om att verket skulle ålägga arbetsgivaren att tillhandahålla toaletter vid samtliga ändhållplatser så att tiden innan förarna fick tillgång till toalett inte översteg en timme. Arbetsmiljöverket avslög denna begäran med hänvisning till pausregeln i bussbranschavtalet. Med sin begäran bekräftade dock förbundet att förarna hinner och har möjlighet att uppsöka toalett i samband med att bussen står stilla vid ändhållplatserna.

Det stämmer att två andra större företag i branschen tillämpar pausregeln på ett annat sätt än vad bolaget gör. Ett av dessa företag bedriver verksamhet utanför Stockholm. De båda företagen bedriver dock huvudsakligen verksamhet i Stockholmsregionen. Den förklaring, som det ena företaget har lämnat till sin tillämpning, är att det vill ha en enhetlig regel för all sin verksamhet. Företaget vill alltså inte skilja mellan Stockholmsregionen och den övriga verksamheten.

Nobina är – förutom det största bussföretaget i Sverige – det företag som har den största geografiska spridningen på sin verksamhet.

Bolaget är inte ensamt i sin tillämpning av pausregeln. Transdev Sverige AB (Transdev), som är ett av de andra stora bussföretagen med ungefär 3 500 anställda, tillämpar pausregeln på samma sätt som bolaget. Av ett protokoll rörande tjänstepaket år 2016 framgår att för pausuppehåll räknar Transdev bort regleringstid – det är därmed faktisk körtid som arbetsgivaren utgår ifrån – från körtid men i samma protokoll anges att förbundet räknar regleringstid som körtid. Även där framgår alltså att förbundet har en annan uppfattning än arbetsgivarsidan. Vid förhandlingen gällande tjänstepaketet avseende år 2016 var dock parterna eniga om att det inte förelåg några kollektivavtalsbrott. Vidare tillämpar Nettbus-koncernen, som har sammanlagt 1 600 anställda, pausregeln på samma sätt som Nobina.

Jämkning

Om Arbetsdomstolen skulle finna att bolaget gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott, ska ett eventuellt skadestånd i vart fall jämkas, i första hand till noll. Jämkning ska ske av följande skäl. Bolaget har samrått med förbundets förtroendemän inför bestämmandet av förtjänst 1208 utan att dessa har

framfört några anmärkningar. Bolaget deklarerade redan år 2002 att reglertid – utöver sådan som syftar till att reglera kända förseningar – inte ingår i körning. Förartjänst 1208 gjordes under tvisteförhandlingarna om och är numera uppdelad på två tjänster.

Sammanfattning av grunderna för bestridandet

Körning har inte lagts ut eller pågått i mer än 2,5 timmar innan paus erhållits i förartjänst 1208. Bolaget har därmed inte brutit mot § 5 mom. 7 i bussbranschavtalet.

I vart fall ska ett eventuellt skadestånd jämkas.

Domskäl

Twisten

Följande är ostridigt. Förartjänsten 1208 i Falkenberg, som gällde år 2014, påbörjades med körning kl. 05.45 och avslutades kl. 13.47 när bussen var tillbaka i depån. Bussförarens första paus enligt pausregeln inföll kl. 08.35 eller 08.36, dvs. två timmar och 50 minuter alternativt två timmar och 51 minuter efter start. Under den tiden inträffade ett antal stopp, varav fyra stopp om två minuter, ett stopp om tre minuter, ett stopp om fyra minuter och ett stopp om sju minuter. Sammanlagt uppgick stoppen till 22 minuter.

I § 5 mom. 7 i bussbranschavtalet (pausregeln) anges att körning får pågå i högst 2,5 timmar utan avbrott för paus eller rast. Twisten gäller frågan om bussförare på förartjänst 1208 haft arbete med ”körning” i mer än 2,5 timmar mellan kl. 5.45 och kl. 8.36 och om bolaget brutit mot pausregeln.

Förbundet har gjort gällande följande. Förartjänst 1208 var inte förenlig med pausregeln i kollektivavtalet, eftersom bolaget inte i ”körning” räknat med tid då bussen enligt tidtabellen stod stilla vid ändhållplatser och vändpunkter i 22 minuter, så kallad reglertid. Vid bussförarens första schemalagda paus hade ”körning” därmed pågått i två timmar och 50 minuter, vilket följaktligen överskred kollektivavtalets föreskrivna gräns om två timmar och 30 minuter.

Arbetsgivarparterna har bestritt förbundets påstående om brott mot pausregeln och anfört följande. Tidpunkten för när paus ska schemaläggas beräknas rätteligen med avdrag för den övriga reglertiden, dvs. när bussen med föraren i bussen står stilla enligt tidtabellen vid en ändhållplats eller vändpunkt och då föraren kan lämna bussen. Från att ”körning” av förartjänst 1208 påbörjades till dess att bussföraren enligt schemat hade paus uppgick arbetstiden till två timmar och 51 minuter men med avdrag för den övriga reglertiden om 22 minuter fick föraren paus efter körning i två timmar och 29 minuter.

Twisten rör således om de stopp om sammanlagt 22 minuter – när bussen enligt schemat skulle stå stilla vid ändhållplatser och vändpunkter – innebär ”körning” enligt kollektivavtalets pausregel.

Utredningen

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på förbundets begäran hållits vittnesförhör med tidigare ombudsmannen vid förbundet R.W., tidigare förhandlingschefen vid KFS L.L., de tidigare avtalsansvariga vid förbundet B.S. och P.S., ombudsmannen vid förbundet S.G., de förtroendevalda vid förbundet J.B. och R.C., den fackliga företrädaren vid Nettbuss Stadsbussarna AB R-M.A. samt den tidigare arbetsmiljösamordnaren vid förbundet såvitt avsåg Stockholms län E.H.

På arbetsgivarparternas begäran har vittnesförhör hållits med H.Bå., före detta förhandlingschef på Nobina, H.Bi, planeringschef på Nobina, B.B., trafikchef på Nobina i Varberg, P.B., arbetsmiljöansvarig på Nobina, U.E., förhandlingschef på Sveriges Bussföretag samt B.H., före detta förhandlingschef på dåvarande Bussarbetsgivarna.

Parterna har åberopat skriftlig bevisning.

Har bolaget brutit mot § 5 mom. 7 i bussbranschavtalet?

Partsavsikt och avtalshistorik

Utgångspunkten vid tolkningen av ett kollektivavtal är att det i första hand är parternas gemensamma avsikt vid avtalets ingående som bestämmer dess innehåll. Av intresse är därför vad parterna var överens om i samband med att avtalsbestämmelsen kom till.

Av utredningen framgår bland annat följande. Pausregeln infördes när bussbranschavtalet kom till år 2003. Dessförinnan hade frågan om bussförarnas rätt till paus varit föremål för en strejk under våren 1999 som utmynnade i att parterna träffade kollektivavtal med hjälp av medlare. Vid sidan om avtalsförhandlingarna år 1999 hade Yrkesinspektionen i Stockholm handlagt arbetsmiljöärenden avseende tre län och tre bolag. Ärendena, som avsåg rätten till paus i bussföraryrket utifrån ett arbetsmiljöperspektiv, ledde så småningom till att regeringen i beslut den 27 mars 2002 bestämde att vitesförelägganden, som Arbetarskyddsstyrelsen tidigare meddelat, skulle träda i kraft ett år senare. Regeringsbeslutet hade bland annat föregåtts av ett yttrande från Arbetsmiljöverket där verket förtydligade vad som i beslutet avsågs med begreppet körning.

R.W., L.L., H.Bå. och B.H. har lämnat vissa uppgifter om vad som förekom vid förhandlingarna när bussbranschavtalet förhandlades fram. B.H. har uppgett att arbetet med att ta fram ett gemensamt kollektivavtal för hela bussbranschen hade pågått under flera år och att parterna hade olika uppfattningar i flera frågor ända in i förhandlingarnas slutskede. Enligt B.H. fördes nog pausregeln in i kollektivavtalet på hennes initiativ men hennes

minnesbild är att arbetsgivarsidan var tämligen överens med förbundet. De uppgifter som R.W., L.L., H.Bå. och B.H. har lämnat tyder på att avsikten var att pausregeln i bussbranschavtalet såvitt avsåg begreppet körning skulle ha samma innebörd som enligt regeringsbeslutet. R.W. har uppgett att det inte fanns anledning att diskutera den närmare innebörden i begreppet körning efter att regeringen hade meddelat sitt beslut. Att begreppet körning inte diskuterades under avtalsförhandlingarna stöds även av de uppgifter som B.H. har lämnat.

Enligt Arbetsdomstolens mening är det utrett att det var parternas gemensamma avsikt att innehållet i pausregeln i nu aktuellt avseende skulle korrespondera med regeringsbeslutet. Genom den muntliga utredning som lagts fram i målet är det inte möjligt att fastställa en gemensam partsavsikt som sträcker sig längre än så.

Bestämmelsens ordalydelse, konstruktion och syfte

Den omtvistade bestämmelsen finns i § 5 i kollektivavtalet, som avser arbetstid. Mom. 7 i 5 § har rubriken ”Särskilda regler om förläggning av paus vid linjetrafik”. Enligt bestämmelsens ordalydelse ska arbetstagarna ges möjlighet till paus. Vidare får körning pågå i högst 2,5 timmar utan avbrott för paus eller rast och varje paus ska vara minst tio minuter. Av bestämmelsen framgår också att pauserna ska vara schemalagda och normalt förläggas till plats med tillgång till toalett. Slutligen medger avtalet att avvikelser från pausreglerna kan ske efter lokal överenskommelse.

Bestämmelsen anger således en begränsning på så sätt att ”körning” inte får pågå längre än 2,5 timmar, vilket får anses innebära 2 timmar och 30 minuter, utan avbrott för paus eller rast.

Som Arbetsdomstolen ovan funnit utrett var det parternas gemensamma avsikt att innehållet i pausregeln i nu aktuellt avseende skulle korrespondera med regeringsbeslutet. Frågan är då vad som avsågs med begreppet körning i regeringsbeslutet.

Av regeringsbeslutet framgår att regeringen gjorde samma bedömning som Arbetarskyddsstyrelsen hade gjort i det överklagade beslutet. Vidare angavs att regeringen delade den bedömning som Arbetsmiljöverket gjort i sitt yttrande över överklagandena.

Arbetarskyddsstyrelsens beslut innehöll ingen närmare definition av begreppet körning. I Arbetsmiljöverkets yttrande den 13 december 2001 över överklagandena anges bl.a. följande under rubriken ”Begreppet körning”.

Med körning har således avsetts

- dels att bussen är i rörelse under en förarens kontroll t.ex. under trafik med passagerare eller i samband med fram- och hemkörning, in- och utkörning ur garage och motsvarande,

- dels att bussen tillfälligt står stilla i samband med sådan rörelse, t.ex. vid trafikljus, i bilköer, framför zebrakorsningar, vid hållplatser och vändpunkter och vid liknande uppehåll.

Regeringsbeslutet hänvisade således bland annat till Arbetsmiljöverkets yttrande med en definition av begreppet körning. Enligt Arbetsmiljöverkets definition är det fråga om körning, när bussen tillfälligt står stilla i samband med rörelse under en förarens kontroll, till exempel vid hållplatser, vändpunkter och liknande uppehåll.

Arbetsgivarparterna har gjort gällande följande. Körning är tid när föraren sitter bakom ratten i förarsätet. Reglertid, när bussen står stilla vid en ändhållplats och föraren har möjlighet att resa på sig och gå ut ur bussen, faller utanför definitionen. I Arbetsmiljöverkets definition anges att det är fråga om körning när bussen tillfälligt står stilla. Reglertiden är inga tillfälliga stopp, utan är just schemalagda. Ändhållplatser omfattas inte heller av definitionen.

Enligt förbundet innebär Arbetsmiljöverkets definition följande. Stopp vid hållplatser är sådana tillfälliga stopp som står i samband med sådan rörelse som gör att stoppen ska anses som körning. Uttrycket ”tillfälligt” tar sikte på att uppehållet enbart avser viss tid och har samband med att bussen senare ska köra iväg. Längre stopp, som inte har samband med rörelse, är motsatsvis inte att anses som körning. Exakt var den tidsmässiga gränsen mellan tillfälliga uppehåll och längre stopp går, är inte möjligt att fastställa. Stopp vid ändhållplats ingår i begreppet körning. Dessa stopp ger ingen möjlighet till vila och rekreation.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Med körning avses, enligt den omtvistade definitionen, för det första att bussen är i rörelse under en förarens kontroll, dvs. att bussen körs. Därutöver är det fråga om körning även när bussen tillfälligt står stilla i samband med sådan rörelse, t.ex. vid ett trafikljus, i en bilkö eller i en korsning. Vidare anges att det även är fråga om körning när bussen tillfälligt står stilla i samband med sådan rörelse vid en hållplats, dvs. för att släppa av och på passagerare. Så långt framstår begreppet körning, i det sammanhang det har, som naturligt och så långt är parterna också överens om innebörden. Det parterna är oense om är, om schemalagda stopp vid ändhållplatser kan anses innebära att ”bussen tillfälligt står stilla i samband med sådan rörelse” vid ”hållplatser, vändpunkter och liknande uppehåll”.

Enligt arbetsgivarparterna är det inte heller fråga om att bussen tillfälligt står stilla, när det är ett schemalagt stopp, där föraren har möjlighet att lämna bussen. Arbetsdomstolen kan inte dela den uppfattningen, i vart fall inte när det är fråga om korta stopp som begränsar sig till ett par minuter. Parterna är oense om föraren har haft möjlighet att resa på sig och gå ut ur bussen vid de nu aktuella stoppen. Det får anses utrett att föraren inte fick lämna bussen med passagerare i. Under ett så kort stopp som två minuter synes det vara svårt att hinna med att be eventuellt kvarvarande passagerare att först lämna

bussen, få dem att kliva av, själv lämna bussen, därefter gå på bussen och släppa in passagerarna för att kunna köra iväg på utsatt tid. Ett sådant kort stopp som två minuter ändrar därmed, enligt Arbetsdomstolens mening, inte att det är fråga om att bussen tillfälligt står stilla.

Arbetsgivarparternas ståndpunkt innebär i praktiken att bolaget – genom att lägga in ett par minuters reglertid vid upprepade tillfällen i en och samma förartjänst – skulle kunna förskjuta bussförarnas möjlighet till paus i inte oväsentlig mån. En sådan ordning är enligt Arbetsdomstolens mening inte förenlig med pausregelns syfte att bland annat möjliggöra toalettbesök inom viss tid.

Begreppet ändhållplats finns inte uttryckligen med i exemplifieringen i Arbetsmiljöverkets yttrande. Enligt Arbetsdomstolens mening ryms begreppet ändhållplats väl inom definitionens ”hållplatser och vändpunkter och vid liknande uppehåll”. Denna exemplifiering innebär därmed att också stopp vid ändhållplatser, i vart fall sådana korta stopp som begränsar sig till två minuter, enligt domstolens mening innefattas i begreppet körning. Arbetsdomstolens slutsats är alltså att regeringsbeslutet den 27 mars 2002 innebär en sådan definition av begreppet körning.

Övriga omständigheter

Arbetsgivarsidan har gjort gällande att den, bland annat enligt protokoll från diskussion om praktisk tillämpning av nya pausregler vid Swebus depåer i Stockholms län den 11 november 2002, till förbundet framfört att övrig reglertid inte ingick i begreppet körtid. Förbundet har bestritt att H.L. och E.H., som enligt protokollet antecknades för Svenska Kommunalarbetsareförbundet, representerade förbundet. E.H. har uppgett att han vid diskussionen företrädde arbetarskyddet och inte förbundet och att det inte var aktuellt att begreppet körning skulle omfatta när förare stannade på hållplats. Arbetsdomstolen finner inte utrett att H.L. och E.H. företrädde förbundet. Deras vetskap kan därför inte tillmätas någon betydelse i denna tvist.

Arbetsgivarsidan har även hänvisat till förhandlingsprotokoll från juni 2012 och september 2012, av vilka framgår att begreppet körning diskuterades vid förhandlingarna och att förhandlingarna slutade i oenighet. Arbetsgivarparterna har vidare pekat på det yrkande i avtalsförhandlingarna våren 2013, där förbundet drev ett krav om ändring av den tid som skulle ligga till grund för rätten till paus. Inte heller dessa omständigheter kan enligt Arbetsdomstolens mening tillföra något i tolkningsfrågan.

Inte heller vad arbetsgivarsidan anfört om tillämpningen av pausregeln vid bolagets verksamhet i Umeå, ger stöd i frågan hur kollektivavtalet mellan parterna ska tolkas.

När det gäller avtalstillämpningen har det framkommit att den skiljer sig åt hos olika företag i Sveriges Bussföretag. Det är ostridigt att Arriva och Keolis räknar reglertid i begreppet körning. Transdev drar dock bort reglertiden

och räknar endast faktisk körtid som körning. Beträffande bolagen i Nettbuss-koncernen går de uppgifter som framkommit om avtalstillämpningen isär.

Den utredning som förebringats om andra bussföretags tillämpning av pausregeln eller vad som i övrigt anförts om avtalstillämpningen tillför enligt Arbetsdomstolens mening inte heller något i tolkningsfrågan.

Sammanfattande bedömning

Arbetsdomstolens slutsats av det ovan anförda är att det omtvistade begreppet körning i bussbranschavtalets pausregel innefattar även kortare stopp vid ändhållplatser; i denna tvist i vart fall de kortare stoppen om två minuter. Förare på förartjänst 1208 med tjänsteplan Falkenberg har därmed under år 2014 enligt tidtabell haft arbete med körning i mer än 2,5 timmar utan avbrott för paus om minst tio minuter eller rast. Bolaget har därigenom brutit mot § 5 mom. 7 i bussbranschavtalet. Genom brottet mot bussbranschavtalet har bolaget ådragit sig skyldighet att betala allmänt skadestånd till förbundet.

Skadeståndets storlek

Arbetsdomstolens ställningstagande innebär, som ovan sagts, att bolaget har brutit mot § 5 mom. 7 i bussbranschavtalet.

Arbetsgivarparterna har gjort gällande att ett eventuellt allmänt skadestånd ska jämkas till i första hand noll. De har i denna del anført att hänsyn måste tas till att bolaget samrätt med förbundets förtroendemän inför bestämmandet av förartjänst 1208 utan att dessa rest några anmärkningar, att bolaget redan år 2002 deklarerade att reglertid – utöver sådan som syftar till att reglera kända förseningar – inte ska räknas som körning samt att förartjänst 1208 under tvisteförhandlingarna gjordes om och numera är uppdelad på två tjänster.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Bolaget har brutit mot kollektivavtalet genom att inte ge arbetstagarna som innehåft förartjänst 1208 i Falkenberg möjlighet till paus efter 2,5 timmars körning. Det är fråga om ett brott mot en bestämmelse som är betydelsefull för bussförarna från arbetsmiljösynpunkt. Förartjänst 1208 gjordes emellertid om under tvisteförhandlingarna och är alltså numera uppdelad på två tjänster. Vid en samlad bedömning finner Arbetsdomstolen att det allmänna skadeståndet bör bestämmas till 50 000 kr.

Rättegångskostnad

Trots att det allmänna skadeståndet har bestämts till ett lägre belopp än förbundet yrkat bör förbundet ändå betraktas som fullt ut vinnande part.

Arbetsgivarparterna bör därmed förpliktas att ersätta förbundet för dess rättegångskostnad. Den av förbundet yrkade ersättningen har vitsordats såsom skälig i och för sig.

Domslut

1. Arbetsdomstolen förpliktar Nobina Sverige AB att till Svenska Kommunalarbetsförbundet betala allmänt skadestånd med 50 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 26 juni 2015 till dess betalning sker.

2. Sveriges Bussföretag och Nobina Sverige AB ska med hälften vardera ersätta Svenska Kommunalarbetsförbundet för rättegångskostnad med 425 806 kr, varav 402 187 kr avser ombudsarvode, jämte ränta på det förstnämnda beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Karin Renman, Ulla Erlandsson, Kerstin G Andersson, Bengt Huldt (skiljaktig), Karl Olof Stenqvist (skiljaktig), Carina Lindberg och Ronny Wenngren.

Rättssekreterare: Hannah Edström

Domsbilaga 1Mål nr A 88/15**Ledamöterna Karl Olof Stenqvists och Bengt Huldts skiljaktiga mening**

Vi delar inte majoritetens uppfattning att reglertid ska ingå i begreppet körning vid beräkning av utlägg av pauser eller raster enligt bussbranschavtalets § 5 mom. 7.

Parterna i målet är överens om att begreppet körning i avtalet är definierat i enlighet med regeringsbeslutet i frågan som bygger på Arbetarskyddsstyrelsens beslut om vad som begreppet körning avser.

Paus eller rast ska läggas ut efter 2,5 timmars körning. Körning är tid då bussföraren sitter i bussens förarsäte för att köra bussen och är inte synonymt med bussförarens arbetstid. Reglertid är tid som är inlagd i bussarnas turlistor när bussen står stilla och bussföraren kan lämna förarsätet och bussen för egna sysslor som att sträcka på benen, telefonera, röka, uppsöka toalett etc. Reglertid är att jämställa med spilltid i andra avtal. Att reglertiden ibland vid enskilda bussturer kan bli kortare eller längre enligt bussens turlista eller på grund av händelser i trafiken, ändrar inte på avtalets regel för utläggning av pauser och raster. Att reglertiden räknas in i bussförarens betalda arbetstid innebär således inte att reglertiden vid utläggningen av pauser och raster ska ingå i tiden för körning enligt § 5 mom. 7. Vi menar således att begreppet körning inte avser sådana schemalagda stopp där bussföraren kan lämna bussen, oavsett stoppens längd. Detta innebär att bussföraren på den aktuella förartjänsten under år 2014 inte enligt tidtabell haft arbete med körning enligt avtalet längre tid än 2,5 timmar utan avbrott för paus eller rast lagts ut.

Av anförda skäl anser vi att Svenska Kommunalarbetsförbundets talan ska avslås.

Överröstade i denna fråga är vi i övrigt ense med majoriteten.