

Tolkning av kollektivavtal angående samordning av pensionsförmåner för vissa piloter som bytt bas från Stockholm till Köpenhamn. Även fråga om partsställningen i målet.

ARBETSDOMSTOLEN

MELLANDOM
2016-02-03
StockholmDom nr 6/16
Mål nr A 255/13

KÄRANDE

1. Dansk Pilotforening, Kastruplundsgade 13, 2770 Kastrup, Danmark
2. Norske SAS-Flygares Forening, Oksenøystien 2, 1366 Lysaker, Norge
3. Svensk Pilotförening, Wallingatan 44 A, 111 24 Stockholm
Ombud för samtliga: advokaten Tom Johansson, Hamilton Advokatbyrå,
Box 715, 101 33 Stockholm
Ombud för 2 och 3: förhandlingschefen Tommy Larsson, Svensk Pilotförening,
adress enligt ovan

SVARANDE

1. Svenska FlygBranschen, Box 5384, 102 49 Stockholm
2. Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, 902001-7720,
195 87 Stockholm
Ombud för båda: advokaten Fredrik Gustafsson och jur.kand. Evelina Tejle,
Advokatfirman Vinge KB, Box 1703, 111 87 Stockholm

SAKEN

kollektivavtalstolkning

Bakgrund

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (SAS), å ena sidan, och Dansk Pilotforening, Norske SAS-Flygares Forening och Svensk Pilotförening (pilotföreningarna), å andra sidan, har träffat kollektivavtal för piloter. SAS är medlem i Svenska Flygbranschen.

De kollektivavtalsreglerade anställningsvillkoren för piloter som är anställda inom SAS regleras med utgångspunkt i pilotens bastillhörighet. Fram till slutet av 1990-talet fanns en grupp piloter som var bosatta i södra Sverige med formell bas i Stockholm (Skånepiloterna). Dessa piloter hade dock sin tjänstgöring förlagd till Köpenhamn. Under 1990-talet uppkom fråga om Skånepiloterna skulle byta bas till Köpenhamn och förhandlingar fördes mellan SAS och pilotföreningarna om villkoren för ett sådant byte.

Den 20 maj 1998 träffade SAS och pilotföreningarna en överenskommelse som syftade till att möjliggöra för Skånepiloterna att byta bas från Stockholm till Köpenhamn. Till följd av överenskommelsen kom drygt 100 piloter att ansöka

om och beviljas byte av bas. Genom basbytet kom piloterna att omfattas av dansk löneadministration, i stället för som tidigare svensk. Detta innebar bl.a. att piloterna kom att omfattas av de bestämmelser i kollektivavtal som gäller för piloter med bas i Danmark samt att danska socialförsäkringsregler blev tillämpliga på dem.

Överenskommelsen den 20 maj 1998 innefattade en *bilaga HH*, som har rubriken "Pensionsydelse for piloter med bas CPH och som är bosatta utanför Danmark". Bilagan reglerar pensionsförmåner för Skånepiloterna. Bilaga HH innehåller, såvitt här är av intresse, en förmånsbestämd ålderspension (nedan ålderspensionen) som i korthet innebär följande. Piloterna är från att de fyller 60 år berättigade till ett visst årligt belopp (som minskas om piloten varit anställd kortare tid än 30 år), s.k. MAP. Från det att piloterna fyller 65 år reduceras MAP-beloppet med ett belopp motsvarande den danska folkpensionens grundbelopp. Bilaga HH är i nu berörda delar identisk med de pensionsförmåner som enligt § 13 A i kollektivavtalet gäller för piloter som är anställda vid basen i Köpenhamn och bosatta i Danmark.

Med anledning av att Skånepiloterna tidigare intjänat pension under svensk löneadministration och fortsättningsvis skulle tjäna in pension under dansk löneadministration blev det aktuellt med samordning av pensionerna från de olika länderna. Det fanns sedan tidigare ett avtal om samordning av pensionsförmåner för flight deck personal som tjänstgör i ett annat skandinaviskt land än hemlandet, *bilaga K*. Överenskommelsen den 20 maj 1998 innebar vissa ändringar av reglerna i denna bilaga. Bilaga K har sedermera överförs till § 13 D i kollektivavtalet mellan parterna.

Den 19 november 2012 träffade SAS och pilotföreningarna en överenskommelse om en ny pensionsplan. I och med denna nya pensionsplan ändrades pensionssystemet för SAS piloter från förmånsbestämda till premiebaserade pensioner. Den nya pensionsplanen trädde i kraft den 1 april 2013 såvitt avser Skånepiloterna och övriga piloter med bas i Danmark.

Tvisten

Parterna är överens om att § 13 D innebär att ålderspensionen enligt bilaga HH ska reduceras med bl.a. den allmänna pension som Skånepiloterna tjänat in i Sverige, men de är oense om hur samordningen närmare ska gå till i olika avseenden.

Parterna är för det första oense om från vilken tidpunkt ålderspensionen ska reduceras med värdet av intjänad svensk allmän pension. SAS har tillämpat avtalet på så vis att värdet av intjänad allmän pension har lagts ut som om pensionen tas ut från 60 års ålder. Pilotföreningarna menar att värdet ska läggas ut som om pensionen tas ut från 65 års ålder.

Vidare är parterna oense om eller på vilket sätt samordning ska ske med den danska folkpensionens grundbelopp. SAS har beträffande Skånepiloter som fyllt 65 år tillämpat avtalet på så vis att MAP har minskats med den danska folkpensionens grundbelopp. Detta nettobelopp har SAS därefter samordnat med

pensionsrätt som intjänats i Sverige genom att beloppet minskats med bl.a. värdet av den intjänade svenska allmänna pensionen. Enligt pilotföreningarna är detta förfarande felaktigt. Enligt föreningarna ska MAP för piloter som fyllt 65 år bara minskas med den danska folkpensionens grundbelopp om den utbetalade svenska allmänna pensionen och den intjänade danska folkpensionen är mindre än den danska folkpensionens grundbelopp.

Slutligen är parterna oense om vilken valutakurs som avses med begreppet ”gällande kurs” i § 13 D punkten 4.

Pilotföreningarna har väckt talan i Arbetsdomstolen och framställt de fastställelseyrkanden hänförliga till de omtvistade samordningsreglerna som framgår nedan under yrkanden. Vidare har pilotföreningarna yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta SAS att till var och en av de drygt 100 piloter som finns redovisade i en viss bilaga betala dels ett skadestånd motsvarande för lite utbetald pension med ett belopp som ännu inte redovisats, dels visst allmänt skadestånd. Pilotföreningarna har också yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta SAS att till vardera föreningen betala visst allmänt skadestånd. Pilotföreningarna har vidare yrkat att Arbetsdomstolen för de piloter som inte gått i pension per den 31 mars 2013 ska fastställa att deras respektive fribrevsvärde per den dagen uppgår till ett belopp som senare kommer att preciseras.

Arbetsdomstolen har beslutat att mellandom ska ges över pilotföreningarnas fastställsetalan avseende de omtvistade samordningsreglerna.

Avtalsregleringen

§ 13 D (bilaga K) har följande lydelse.

Överenskommelse avseende pensionsförmåner för flight deck personal som tjänstgör i annat skandinaviskt land än hemlandet.

1. Piloter som tjänstgör i annat skandinaviskt land än hemlandet skall pensionsförsäkras i tjänstgöringslandet (avlöningslandet) enligt där gällande normer vad gäller upptagning, omfattning, pensionsålder, pensionsnivå etc. samt med hänsyn tagen till den totala tjänstgöringstiden som pilot i SAS.

2. Samordning skall ske med tidigare intjänad pensionsrätt i såväl lagfäst pension som privat tjänstepension i annat skandinaviskt land således att vederbörandes totala pensionsförmåner vid samordningstillfället minst motsvarar pensionsförmånerna för jämförbara ”inhemska” kollegor i tjänstgöringslandet. Detta innebär att vederbörande efter pensionsavgång kommer att erhålla pension i delar från olika länder.

[...]

4. Vid samordning mellan de olika pensionsdelarna omräknas pensionsrätt intjänad i annan valuta än tjänstgöringslandets till en fiktiv kurs 10 % lägre än gällande kurs. Detta innebär att man samordnar med 90 % av den i annan valuta intjänade pensionsrätten, vid varje samordningstillfälle.

Skillnaden på 10 % skall utgöra en buffert mot mindre kursfluktuationer, olika värdebeständighet och smärre olikheter som kan komma att kvarstå efter samordningen. Samordningen skall minst ske vid basbyte samt vid pensionering, dödsfall och frånträde av tjänst.

Vid förtidsavgång utgår pension/ersättning upp till 60 år med samma belopp som om vederbörande hela tiden följt det senast aktuella tjänstgöringslandets pensionsordning.

5. Efter pensionsavgång sker ingen vidare justering/samordning.

[...]

9. För piloter som beviljas basbyte till CPH utan att också bosätta sig i Danmark gäller bilaga 5 till § 13 A. (tidigare bilaga HH) samt underbilaga.

Yrkanden

Pilotföreningarna har yrkat att Arbetsdomstolen ska fastställa att samordningsreglerna i § 13 D (bilaga K) punkterna 2 och 4 i kollektivavtalet mellan SAS å ena sidan och de tre pilotföreningarna å den andra om allmänna anställningsvillkor innebär att SAS för berörda piloter ska genomföra en samordning vid pensionering och att SAS vid detta samordningstillfälle äger rätt att reducera den danska kollektivavtalsgrundade pensionen endast med 90 procent av tidigare i Sverige intjänad pensionsrätt omräknad till dansk valuta efter den av Riksbanken vid detta tillfälle fastställda och publicerade valutakursen samt att tidigare intjänad pensionsrätt inkluderar intjänad svensk allmän pension och intjänad dansk folkpension först från den dag dessa pensioner börjar utbetalas, och, oavsett om pensionen utbetalas, i vart fall från 65 års ålder, dock att samordning må ske med den danska folkpensionens grundbelopp om den utbetalade svenska allmänna pensionen och den intjänade danska folkpensionen kommer att vara mindre än grundbeloppet. Vidare har pilotföreningarna yrkat att Arbetsdomstolen ska fastställa att samma samordning av danska och svenska pensionsrättigheter som ska ske vid pensioneringstillfället för berörda piloter ska även ske per den 31 mars 2013 avseende piloter som vid denna tidpunkt ännu inte gått i pension.

Arbetsgivarparterna har bestritt yrkandena.

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

Pilotföreningarna

Bakgrund

I mitten av 1990-talet hade SAS och Skånepiloterna ett arrangemang som innebar att SAS betalade Skånepiloternas resor, hotellboende och traktamente i samband med att piloterna inställde sig för tjänstgöring på Kastrup. Vid en skatterevision uppmärksammade myndigheterna denna ordning och framförde synpunkter på beskattningen av ersättningarna. Revisionen fick till följd att SAS

inte längre ville subventionera Skånepiloternas inställelse på Kastrup. SAS ståndpunkt uppskattades inte av Skånepiloterna. Samtidigt fanns det ett önskemål från SAS sida om att Skånepiloterna även fortsättningsvis skulle kunna utgå från Danmark. SAS utredde saken och kom fram till att Skånepiloterna skulle kunna byta bas till Köpenhamn.

Mot denna bakgrund tillsattes en partsammansatt arbetsgrupp som tittade närmare på olika tillämpningsfrågor. Gruppen träffades och förhandlade vid flera tillfällen under perioden juni 1996–juli 1997.

Vid den aktuella tidpunkten hade de tre skandinaviska pilotföreningarna ett gemensamt kollektivavtal med SAS. Bilaga K förhandlades dock som ett särskilt avtal under våren 1998 och var alltså inte ett led i en allmän kollektivavtalsförhandling. I sammanhanget kan nämnas att bilaga K redan fanns i en tidigare version. Under förhandlingarna användes den äldre versionen av bilaga K som utgångspunkt, men vissa modifikationer var erforderliga.

SAS skulle efter ansökan pröva varje pilots begäran om basbyte. Det fanns dock ett starkt intresse hos SAS att tillmötesgå piloternas önskan. Intresset bottnade i att bytet av bas innebar en ekonomisk fördel för SAS. Bolaget behövde sänka sin kostnadsnivå och basbytet beräknades innebära en besparing om tio miljoner kronor.

Samordningsreglerna som träffades 1998 började tillämpas först när Skånepiloterna började gå i pension. De första tvisteförhandlingarna mellan parterna hölls hösten 2012. Då befann sig SAS i kris och piloternas villkor var överlag föremål för hårda förhandlingar.

Tillämpliga pensionsregler m.m.

I enlighet med parternas överenskommelse den 20 maj 1998 skulle Skånepiloterna pensionsförsäkras i försäkringsbolaget Danica såvitt avsåg den danska tjänstepensionen. Systemet var uppbyggt på så sätt att det skulle utgå ett maximalt ålderspensionsbelopp (MAP). Maximalt MAP bestämdes av pilotens senioritet. För en pilot med noll år i senioritet uppgår MAP till 60 procent av maxbeloppet. Sedan växer beloppet successivt. Efter 19 år har piloten tjänat in 100 procent av maxbeloppet, vilket i dag motsvarar ungefär 420 000 DKR.

Skånepiloterna hade under sin tjänstgöring under svensk löneadministration tjänat in dels svensk tjänstepension enligt kollektivavtal, dels svensk allmän pension. För dessa intjänade pensioner finns för var och en av piloterna ett fribrevsvärde (pensionsrätt). Parterna insåg att en samordning av det svenska och danska pensionssystemet var erforderlig för att Skånepiloterna inte skulle bli dubbelkompenserade. Detta var i sig okontroversiellt, men det gällde att hitta fungerande regler för samordningen och bilaga K kom in i bilden. Det hade visserligen förekommit ett fåtal basbyten inom SAS före 1998, men i de fallen hade individbaserade lösningar tillämpats.

I bilaga K punkten 2 talas det om samordning med privat tjänstepension, vilket inte är en tvistig fråga. I Sverige omfattades piloterna av en tjänstepension vilken motsvarade den som numera kallas för ITP 2. Denna förvaltades på den tiden av SPP, men förvaltas nu av försäkringsbolaget Euroben Life & Pension.

Om Pilot & Navigator Pensionskasse

Under förhandlingarna motsatte sig Dansk Pilotforening att Skånepiloterna skulle få del i Pilot & Navigator Pensionskasse (PK). PK var en avsättning medel som användes som en slags regulator. I huvudsak sörjde PK för förändringar till följd av inflation, men medlen täckte även en del andra pensionsrelaterade tillkortakommanden. De danska piloterna som var hemmahörande i Danmark ansåg att PK bara skulle tillkomma dem. Detta var primärt en fråga mellan Svensk Pilotforening och Dansk Pilotforening. Skånepiloterna gjorde för sitt vidkommande inte anspråk på PK.

Samordning med den svenska allmänna pensionen

Enligt bilaga K punkten 2 ska samordning ske med bl.a. tidigare intjänad pensionsrätt i lagfäst pension. SAS samordnar med de pensioner som utgår enligt kollektivavtalet från 60 års ålder, trots att rätten till ålderspension – enligt det tidigare ATP-systemet – infaller först från 65 års ålder. Det fanns visserligen en möjlighet att begära förtida uttag, men det innebar i sådana fall en reduktion av den allmänna pensionen på längre sikt. Oaktat möjligheten till förtida uttag var den vedertagna pensionsåldern enligt det gamla systemet 65 år.

Under 1980-talet insåg politikerna att det allmänna pensionssystemet i Sverige behövde reformeras. Folkpension och ATP kom därför att ersättas av inkomstpension och premiepension. Enligt det nya pensionssystemet, som trädde i kraft den 1 januari 1999, blev det möjligt att börja ta ut allmän pension från 61 års ålder.

När parterna förhandlade om samordningsreglerna gällde emellertid fortfarande de gamla reglerna, dvs. folkpension, ATP och pensionsålder vid 65 år. 65-årstidpunkten är betydelsefull för samordningen – det är först då som den allmänna pensionen rätteligen ska börja samordnas.

Samordning med tidigare intjänad pensionsrätt i lagfäst pension syftar på en form av bruttosamordning. Bruttosamordning innebär att man ska samordna med faktiskt utgående pension och samordningen ska ske krona för krona. I ett bruttosamordningssystem är tjänstepensionen konstruerad som ett tillägg utöver vad som utgår i allmän pension. Bruttosamordning ska skiljas från ITP-planen, som är ett nettosamordningssystem. Vid nettosamordning påverkas inte förmånernas storlek av annan utgående pension, t.ex. den allmänna pensionen.

Samordning med dansk folkpension

Enligt den danska pensionsloven varierar pensionsåldern mellan 65 och 67 år beroende på födelseår. För att få full folkpension krävs minst 40 års stadigvarande bosättning i Danmark. För den som inte uppnår 40 års bosättning

fastställs pensionen proportionellt. Den danska folkpensionen består av två komponenter; grundbelopp och pensionstillägg. Det tar 40 år att tjäna in fullt grundbelopp. I händelse av 20 års stadigvarande bosättning är pensionstagaren följaktligen berättigad till halvt grundbelopp. Det danska grundbeloppet uppgår i dag till cirka 72 000 DKR.

År 1998 kom parterna fram till att Skånepiloterna, till följd av EU-rättsliga regler, skulle kunna omfattas av det danska socialförsäkringssystemet. Skånepiloterna befann sig dock mer eller mindre mitt i karriären och hade därför inte 40 yrkesverksamma år kvar efter basbytet. Av den anledningen skulle Skånepiloterna inte hinna tjäna in fullt grundbelopp före pensionering.

I bilaga HH finns det en skrivning under punkten 6, rubriken Familiepension, där det framgår att ovannämnda ålderspension – dvs. MAP-beloppet – är bruttobelopp som reduceras från den tidpunkt då ”ydelse ifølge lov om Folkepension [...] kan udbetales. Reduktionens størrelse fastsættes till det beløb, folkepensionens grundbeløb [...] udgør på det tidspunkt den første af ovennævnte pensioner bliver aktiv”. Skrivningen kan läsas som att MAP:en ska reduceras med fullt grundbelopp.

Bilaga HH låg på förhandlingsbordet våren 1998. I förhandlingens slutskede insåg företrädare för pilotföreningarna att Skånepiloterna inte skulle hinna tjäna in fullt grundbelopp. Ett antal piloter som valt att bosätta sig i bland annat Frankrike uppmärksammades i detta sammanhang. Nämnda piloter hade låg ATP. För deras vidkommande skulle dansk folkpension och svensk ATP därför komma att understiga grundbeloppet. SAS förklarade att bolaget inte skulle ta något ansvar för denna begränsade grupp av piloter. För övriga Skånepiloter skulle dock avsaknad av fullt grundbelopp inte utgöra något problem eftersom samordning skulle ske med intjänad dansk folkpension och svensk ATP. I normalfallet var de två beloppen större än grundbeloppet. Detta noterades i förhandlingsprotokollet. I § 5 i protokollet anges följande.

Parterna konstaterar att överföring till dansk löneadministration innebär tillhörighet till dansk socialförsäkring. Detta innebär att vid försäkrings/pensionsfall utbetalas förmåner både från danskt och svenskt socialförsäkringssystem. I de fall dessa förmåner inte motsvarar de danska förmånerna som förutsätts i Bil. HH reglerar SAS inte detta.

Principen är alltså att samordning ska ske med intjänad dansk folkpension och svensk allmän pension.

Tillämplig valutakurs vid samordning

Förutom svensk allmän pension har Skånepiloterna under sin tjänstgöring under svensk löneadministration även tjänat in tjänstepension enligt reglerna i kollektivavtalet om allmänna anställningsvillkor. Denna svenska tjänstepension ska också vara föremål för samordning. Samordningen ska ske genom en reduktion av det danska pensionsbeloppet MAP med ett belopp som motsvarar 90 procent av den svenska tjänstepensionen. I denna del av samordningen råder delade meningar om vad parterna menar med begreppet gällande kurs i avtalstextens punkt 4. Frågan är avtalsreglerad och gällande kurs syftar på den av Riksbanken

publicerade kursen vid samordningstillfället. Det är alltså inte upp till SAS att ensidigt bestämma vilken växelkurs som ska tillämpas. Under förhandlingarna förekom ingen särskild diskussion kring vad gällande kurs avsåg. I dagligt tal är dock den officiella växelkursen den kurs som Riksbanken publicerar. Någon annan norm finns inte mellan parterna.

Tidpunkten för samordningen

Samordning ska ske vid pensioneringstillfället även om en sådan skett tidigare, t.ex. vid basbyte. Den samordning som ska ske vid pensioneringstillfället är den sista som ska ske enligt reglerna. Reglerna ger dock möjlighet för SAS att göra samordningar av olika skäl i tiden före pensioneringen.

Samordningsreglerna har betydelse endast för de förmånsbestämda pensionerna. Efter att den nya pensionsplanen med premiebaserade pensioner trädde i kraft den 1 april 2013 kan sägas att samordningsreglerna inte kommer att tillämpas beträffande pensionsförmåner som tjänas in därefter.

Till följd av förändringen av pensionssystemet skulle de piloter som fortfarande var i aktiv tjänst vid omläggningstidpunkten få fribrev på sin förmånsbestämda pension. Det blev därmed aktuellt med samordning vid den tidpunkt då SAS stängde det gamla pensionssystemet. Denna samordning ska ske i enlighet med det synsätt som är föremål för tolkning i detta mål.

Arbetsgivarparterna

Bakgrund

Piloter inom SAS är anställda endera vid bas i Köpenhamn, Oslo eller Stockholm. Det är ett ensidigt beslut av SAS huruvida enskilda piloter ska beviljas byte av bas eller inte. Fram tills nyligen har piloterna haft ett gemensamt kollektivavtal. Pensionsvillkor, försäkringsvillkor och lönetariffer har dock skilt såg åt beroende på bastillhörighet.

De flesta piloter har fullgjort hela sin karriär vid en och samma bas, men undantag har förekommit. Mot den bakgrunden har det funnits ett behov av att reglera samordning av pensionsvillkor. Sådana regler har i vart fall funnits sedan början av 1980-talet. De omtvistade punkterna i bilaga K – punkterna 2 och 4 – har i allt väsentligt samma ordalydelse som på 1980-talet.

Under lång tid har gällt att lönetariffer för piloter anställda vid basen i Köpenhamn nominellt varit högre i jämförelse med motsvarande lönetariffer för piloter anställda vid basen i Sverige. Skillnaden i lönetariffer har bland annat sin förklaring i att den svenska kronan tidigare var starkare än den danska kronan, samt att det danska allmänna socialförsäkringssystemet var mindre utbyggt i jämförelse med det svenska. Under 1990-talet hade valutakursen dock förändrats och den danska kronan var då starkare än den svenska kronan. Med beaktande av att de danska piloternas nominella lönetariffer alltså översteg de motsvarande svenska lönetarifferna framstod det för en stor andel av Skånepiloterna som attraktivt att försöka uppnå ett formellt basbyte till Köpenhamn.

Det var främst mot bakgrund av det ökade intresset hos en växande grupp Skånepiloter att övergå till att bli avlönade utifrån formell basering i Köpenhamn som det under mitten av 1990-talet inleddes ett utredningsarbete och förhandlingar mellan parterna angående de ekonomiska förutsättningarna för byte av bas. En förutsättning var att parterna kunde enas om rimliga villkor för bytet.

Vid aktuell tidpunkt hade berörda skattemyndigheter en del synpunkter på den skattemässiga hanteringen av förmåner kopplade till Skånepiloternas dåvarande tjänstgöring med utgångspunkt i Köpenhamn. Skatteaspekterna var dock inte avgörande för att Skånepiloterna kom att byta bastillhörighet. Tidigare hade det varit oklart var SAS rätteligen skulle erlägga arbetsgivaravgifter för de ersättningar som Skånepiloterna erhöll för att inställa sig på Kastrup. Frågan om arbetsgivaravgifter reddes dock ut i tiden före överenskommelsen om basbyte.

Den drivande faktorn för basbytet var främst intresset hos flertalet Skånepiloter att åstadkomma detsamma. Intresset från piloterna om att byta bas var så påtagligt att Svensk Pilotförening föreslog att piloter skulle få en rättighet att byta bas, vilket skulle ha inneburit en förändring av gällande ordning.

SAS vilja att diskutera förutsättningarna för basbyte drevs inte av möjligheten att göra besparingar. I stället var SAS villigt att diskutera dessa frågor främst av personalpolitiska skäl. Den bedömda besparingen relaterad till basbyte för Skånepiloter var av mindre betydelse i sammanhanget och byggde dessutom på SAS tolkning av hur samordningsreglerna ska tillämpas. Som ett fullgott alternativ till basbyte övervägde SAS redan 1995 att sluta betala ersättningar till Skånepiloterna för att inställa sig på Kastrup.

I syfte att utreda förutsättningarna för byte av bas tillsatte SAS en arbetsgrupp som skulle göra beräkningar och titta på effekterna av en överföring av piloter från Sverige till Danmark. Som underlag användes en grupp om cirka tio piloter som redan hade bytt bas och övergått till danska villkor. Materialet analyserades och arbetsgruppen kom fram till att underlaget var godtagbart för att gå vidare i processen.

Tillämpliga pensionsregler m.m.

Vid tidpunkten för överenskommelsen mellan parterna om basbyte för Skånepiloter var piloter anställda vid bas i Sverige berättigade till en förmånsbestämd pension som i allt väsentligt motsvarar ITP 2 med några skillnader, främst det förhållandet att pensionsåldern var 60 år medan den normala pensionsåldern enligt ITP är 65 år.

För piloter med bas i Köpenhamn gällde i huvuddrag följande. Piloter tjänade dels in en premiebestämd kapitalpensionsförmån genom att SAS löpande satte av pensionspremier till en pensionsordning benämnd Det Grundliggende Kaptalpensjonsbeløp (DGK), dels en förmånsbestämd ålderspensionsförmån vars maximala förmån refereras till som Maksimale Alderspensionsbeløp (MAP).

Pensionsordningen MAP bygger på att den enskilde piloten löpande tjänar in sin förmån under anställningen. Fullt intjänande av MAP förutsätter att piloten varit i tjänst minst 360 månader, vilket motsvarar 30 års intjäning. De första 19 åren utgår kvotdelar av full förmån. Det är alltså fråga om två element. De första 19 åren tjänar piloten in kvotdelar. Kvotdelarna måste sedan förstås i förhållande till intjäningsperioden. För att uppnå intjäningsfaktorn 1, dvs. rätt till hel MAP den dag piloten går i pension som danskanställd pilot, ska han eller hon ha minst 30 års tjänstgöringstid. För de danskanställda piloterna – inklusive Skåne-piloterna – gäller att man beaktar all tjänstgöringstid i SAS och tjänstgöringstid hos flygbolag som piloten kan ha tjänstgjort hos tidigare. Detta har fått till följd att i princip alla Skånepiloter når intjäningsfaktor 1 den dag de går i pension. Därmed är Skånepiloterna i grundläget berättigade till MAP.

Pensionsförmånerna för danska piloter utfaller undantagslöst vid 60 års ålder. Detta gäller även om den enskilde piloten fortsätter arbeta och uppbär lön från SAS. När parterna förhandlade om villkoren för basbyte skedde obligatorisk pensionering av piloter vid 60 års ålder. Med det sagt är pensionsavgång i kollektivavtalet inte liktydig med pensionering.

Förutsättningarna för överenskommelsen

En fråga som ansågs vara av stor vikt – framför allt för Dansk Pilotforening – var om Skånepiloter som beviljades basbyte till Köpenhamn skulle komma i fråga för att få kompensation från den särskilda SAS Pilot & Navigatør Pensionskasse (PK).

PK har till uppgift att förvalta pensionsmedel och ombesörja inflationskompensation i form av tilläggsutbetalningar till piloter. Därutöver har PK kommit att kompensera pensionsberättigade piloter för ytterligare omständigheter som påverkar den faktiska pensionens storlek. Det rör sig framförallt om minskad pension på grund av danskt arbetsmarkedsbidrag och kapningsregler i pensionsordningen för MAP avseende piloter som har fyllt 55 år.

Möjligheten för PK att kompensera för sådana ytterligare omständigheter beror på att förvaltningen av de pensionspremier som SAS över tid har betalat för piloter med bas i Köpenhamn har varit framgångsrik. Till följd av den framgångsrika förvaltningen har en betydande ekonomisk buffert byggts upp genom åren.

Under förhandlingarna angående möjligheten till basbyte för Skånepiloter var Dansk Pilotforening bestämd i sin uppfattning att Skånepiloter, om de skulle tillåtas byta bas, inte skulle få ta del av kompensation från PK. Motivet till detta ställningstagande var enligt Dansk Pilotforening att Skånepiloterna inte sedan tidigare hade varit med och tjänat in pensionspremier som varit grunden till de tillgångar som över tid byggts upp i PK.

Dansk Pilotforenings krav såvitt gäller frågan om PK låg till grund för den överenskommelse som parterna träffade om villkor för pension vid basbyte för Skånepiloter och samordning med pension intjänad före basbyte. Dessa villkor kom att regleras i bilaga HH till kollektivavtalet för piloter. Den då redan

befintliga regleringen av pensionsvillkor för piloter baserade i Köpenhamn angavs i bilaga H till kollektivavtalet (nu 13 A §). Den enda materiella skillnaden såvitt gäller tillämpliga pensionsförmåner mellan bilaga H och bilaga HH var att bilaga HH inte stadgar någon möjlighet till kompensationsutbetalningar från PK. Skånepiloter som bytte bas fick i stället rätt till en separat ordning avseende inflationskompensation som förvaltas av Danica.

Att Skånepiloter som beviljades basbyte till Köpenhamn inte skulle omfattas av förmåner från PK stod klart för alla inblandade parter när överenskommelsen träffades. Vidare var parterna införstådda med att resultatet av överenskommelsen skulle innebära ett avsteg från den tidigare gällande grundprincipen såsom principen kommit till uttryck i bilaga K. I bilaga K är ju utgångspunkten att flight deck personal ska pensionsförsäkras i tjänstgöringslandet på motsvarande villkor som gäller där när personalen byter bas. Detta var dock inte möjligt fullt ut för Skånepiloterna. Mot den bakgrunden redigerade parterna in en ny punkt 9 i bilaga K där det klargörs att ”för piloter som beviljas basbyte till CPH utan att också bosätta sig i Danmark gäller bilaga HH samt underbilaga”. Detta förhållande kommer även till uttryck i punkten 1 i själva överenskommelsen. Där anges det att pension ska utgå enligt bilaga HH samt underbilaga. I punkten 3 i överenskommelsen kan utläsas att pensionssamordning sker enligt reglerna i reviderad bilaga K.

En annan förutsättning för SAS var att SAS inte skulle hållas ansvarigt för att kompensera enskilda Skånepiloter till följd av att deras framtida danska folkpension inte skulle komma att uppgå till fullt grundbelopp. Denna förutsättning reglerades i § 5 i protokollet för överenskommelsen av den 20 maj 1998 och blev följaktligen en del av de överenskomna förutsättningar som kom att gälla för Skånepiloter vid basbyte till Köpenhamn.

Samordning med den svenska allmänna pensionen

Reglerna om samordning enligt bilaga K stadgar att samordning ska ske med tidigare intjänad pensionsrätt i såväl lagfäst pension som privat tjänstepension. Vidare stadgas att samordning ska ske minst vid bland annat basbyte och vid pensionering. Det anges dock inte att samordning såvitt gäller svensk allmän pension först får ske efter att en pensionsberättigad pilot uppnått viss ålder.

Samordning med intjänad svensk allmän pension sker enligt ingånget kollektivavtal oavsett när den enskilde piloten faktiskt väljer att börja lyfta sin svenska allmänna pension. Både den svenska och den danska tjänstepensionsdelen är konstruerade så att förmånsnivån under perioden 60–65 år inte förutsätter att piloten samtidigt lyfter allmän pension. Såvitt gäller den danska tjänstepensionen relaterad till MAP innebär dock det faktum att Skånepiloter inte omfattas av kompensationsförmåner från PK att en Skånepilot får vidkännas viss minskad pensionsförmån av den danska tjänstepensionsdelen under perioden 60–65 år.

Samordning med dansk folkpension

Oavsett en enskild pilots faktiska intjäning av ålderspension enligt MAP, och oavsett pilotens faktiska intjäning av dansk folkpension, gäller enligt bilaga HH att förmånen reduceras med motsvarande den danska folkpensionens hela grundbelopp (dvs. ett schabloniserat förmånsbelopp). Denna reduktion gäller för samtliga piloter som är anställda med Köpenhamn som bas och som har tjänat in ålderspension relaterad till MAP.

Om det skulle finnas någon enstaka pilot som har haft en något kortare karriär sker en proportionell reduktion i förhållande till intjäningsfaktorn. Den som har en kortare total intjäningstid än 360 månader får därmed en motsvarande reduktion av grundbeloppsreduktionen. Det är viktigt att notera att reduktionen är relaterad till intjäningstiden inom ramen för pensionsordningen – inte till huruvida piloten har tjänat in hela eller en mindre del av den danska allmänna pensionen enligt danska socialförsäkringsrättsliga regler. Denna ordning, som framgår av bilaga HH, gäller generellt enligt de allmänna danska pensionsvillkoren. I sammanhanget ska framhållas att den reduktion som sker inte utgör en samordning. I stället är reduktionen en direkt följd av hur pensionsordningen som sådan är konstruerad.

I § 5 i protokollet över den lokala förhandlingen angående överenskommelsen av den 20 maj 1998 anges att för det fall en enskild pilots sammantagna danska och svenska socialförsäkringsförmåner, dvs. förmåner från dansk och svensk allmän pension, inte skulle motsvara de danska förmåner som förutsätts i bilaga HH (schablonavdraget för grundbelopp enligt dansk folkpension som dras av från ålderspension relaterad till MAP), har SAS inte någon skyldighet att kompensera för detta. Denna bestämmelse utgör inte någon samordningsregel utan ett konstaterande att SAS inte har något kompensationsansvar. § 5 reglerar varken när det ska ske en reduktion av ett grundbelopp eller om det ska ske en sådan reduktion. Frånvaron av kompenationsskyldighet är inte heller knuten till någon speciell tidpunkt eller någon speciell ålder för piloten. Bestämmelsen tjänar som ett klarläggande av att SAS inte har något kompensationsansvar i händelse av att de allmänna pensionsordningarna förändras.

Till bilden hör också att samordningsreglerna inte enbart syftar till att fastställa storleken på MAP-förmånen i samband med pensionsavgång. Reglerna ska också tillämpas när SAS löpande under piloternas anställningar ska finansiera sina åtaganden på ett riktigt sätt genom att betala in premier. Vidare utgör samordningsreglerna inte ett ställningstagande från arbetsgivarens sida till hur stor den totala pensionsbehållningen för en pilot kommer att vara vid en viss given tidpunkt.

Tillämplig valutakurs vid samordning

Varken innehållet i bilaga K eller någon annan kollektivavtalsreglering föreskriver vilken valutakurs som ska tillämpas. Uttrycket ”gällande kurs” i bilaga K punkten 4 syftar på den etablerade rutin som innebär att SAS har beslutanderätt att fastställa tillämplig kurs.

Alltsedan SAS bildades har bolaget varit samtidigt verksamt i Danmark, Norge och Sverige. Det har därför alltid funnits behov inom SAS av en etablerad rutin för hantering av växling mellan de skandinaviska valutorna. Detta gäller i en rad sammanhang såsom bland annat ekonomisk rapportering och ekonomisk styrning, men också i fråga om hantering av anställdas förmåner. Flygande personal har till exempel rätt till en form av traktamente som brukar benämnas per diem. Vid omräkning av denna ersättning till avlöningslandets valuta använder SAS sin interna valutakursrutin.

Gällande växlingskurs fastställs av SAS finansavdelning varje månad och den tillämpas därefter vid hantering av en rad frågor. Såvitt gäller samordning av piloters pensionsvillkor tillämpas en årlig genomsnittskurs av dessa växlingskurser. Detta är en vedertagen ordning som har gällt under mycket lång tid och den är väl känd sedan länge av pilotföreningarna. Exempelvis har förhållandena rörande valutakurs klargjorts under förhandlingarna mellan SAS och pilotföreningarna under 1997 angående pensionsfrågor i samband med basbyten.

Pilotföreningarna har aldrig tidigare invänt mot denna ordning och de har inte heller tidigare påstått att annan rutin för valutakursväxling ska gälla. SAS har inte förbundit sig att tillämpa någon annan rutin än den etablerade.

I sammanhanget kan noteras att Riksbanken överhuvudtaget inte fastställer valutakurser, men väl publicerar sådana kurser som beräknats av Nasdaq OMX.

Tidpunkten för samordningen

Det är i och för sig inte tvistigt mellan parterna att kollektivavtalet föreskriver att samordning av intjänade pensionsförmåner ska ske vid pensionering.

När det gäller de piloter som kvarstod i aktiv tjänst per den 31 mars 2013 råder det ingen oenighet om att samordning ska ske i samband med stängningen av den förmånsbaserade pensionsordningen. SAS har genomfört faktiska beräkningar för de aktiva piloternas del före den 31 mars 2013. Vid beräkningarna har dock SAS utgått ifrån relevanta beräkningsfaktorer med avseende på dessa faktorer per den 31 mars 2013, då de faktorerna varit kända redan vid beräkningstillfället.

Utredningen

Mellandomsfrågan har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på pilotföreningarnas begäran hållits förhör med E.A., tidigare aktiv i Svensk Pilotförening, piloten B.B-J., pensionerade piloten M.T. och försäkringsmatematikern M.A.. På arbetsgivarparternas begäran har hållits förhör med T.A., tidigare pensionsexpert på SAS, B-I.F., tidigare Director Compensation & Benefits SAS Group, L.H., tidigare verksam vid AON Hewitt, numera pensionsexpert vid SEB Pension i Danmark, och C.M., tidigare verksam vid SPP Konsult, numera pensionsexpert vid Bene Facta AB. Parterna har även åberopat viss skriftlig bevisning.

Domskäl

Partsställningen

Arbetsdomstolen tar först upp frågan om partsställningen i målet. Pilotföreningarna har väckt talan mot SAS och den arbetsgivarorganisation som SAS tillhör, Svenska FlygBranschen. Målet gäller tvist om kollektivavtal. I sådana mål är partsställningen i kollektivavtalet av betydelse för vem som ska vara part i rättegången. I detta fall gäller tvisten kollektivavtal som träffats mellan SAS och pilotföreningarna. Svenska FlygBranschen är inte part i avtalen och pilotföreningarna riktar inte något yrkande mot Svenska FlygBranschen. Att Svenska FlygBranschen godkänt avtalen medför inte att arbetsgivarorganisationen blivit part i avtalet. Inte heller den omständigheten att Svenska FlygBranschen givits rätt att säga upp avtalet innebär i och för sig att arbetsgivarorganisationen måste anses vara avtalspart i kollektivavtalet. Av 4 kap. 5 § arbetstvistlagen följer därmed att pilotföreningarnas talan mot Svenska FlygBranschen ska avvisas (AD 2009 nr 10, AD 1980 nr 98 och AD 1977 nr 164).

Mellandomens omfattning

Pilotföreningarnas fastställelseyrkanden tar upp ett flertal punkter som parterna är överens om. Parterna är överens om

- att SAS för berörda piloter ska genomföra en sista samordning vid pensioneringstillfället eller, för piloter som inte fyllt 60 år den 1 april 2013, per den dagen,
- att SAS vid samordningen äger rätt att reducera den danska kollektivavtalsgrundade pensionen med 90 procent av tidigare i Sverige intjänad pensionsrätt omräknad till dansk valuta enligt ”gällande kurs”, samt
- att tidigare intjänad pensionsrätt inkluderar intjänad svensk allmän pension.

Det tvisten gäller är

- om reduktionen av ålderspensionen enligt bilaga HH med värdet av intjänad svensk allmän pension ska göras först sedan piloterna fyllt 65 år,
- om och på vilket sätt samordning ska ske med den danska folkpensionens grundbelopp, samt
- vad som avses med gällande kurs.

Från vilken ålder ska svensk allmän pension beaktas i samordningshänseende?

Enligt punkt 2 i § 13 D (bilaga K) ska samordning ske med tidigare intjänad pensionsrätt i såväl lagfäst pension som privat tjänstepension i annat skandinaviskt land. Parterna är ense om att detta innebär att pensionsrätter som Skånepiloterna tjänat in i Sverige ska åsättas ett värde och att ålderspensionen enligt bilaga HH ska minskas med detta värde.

Parterna är också överens om att den sista samordningen – beräkningen – ska ske vid pensionsavgång (dvs. när piloten fyller 60 år) eller, för piloter som inte fyllt 60 år den 1 april 2013, per den dagen. Därefter sker ingen ytterligare samordning. Någon ny beräkning av de svenska pensionsrätternas värde, som beaktar senare tillkommande faktorer, ska alltså inte ske.

Parterna är vidare överens om att den svenska tjänstepensionen ska samordnas från 60 års ålder, dvs. det värde som den svenska tjänstepensionen ska sättas ska baseras på att tjänstepensionen tas ut från 60 års ålder. När det gäller hur samordningen med svensk allmän pension ska gå till går dock meningarna isär.

Pilotföreningarna har anfört följande. Värdet av den svenska allmänna pensionen ska beräknas när piloterna fyller 60 år, men värdet ska bestämmas med utgångspunkt i att den allmänna pensionen tas ut från 65 års ålder. Värdet av den svenska allmänna pensionen ska alltså avräknas från ålderspensionen först från det att piloten fyller 65 år. När överenskommelsen träffades i maj 1998 var den vedertagna pensionsåldern i Sverige 65 år och det var först då som allmän pension började betalas ut. Lagregleringen såsom denna såg ut 1998 styr vid vilken tidpunkt den svenska allmänna pensionen blir en konkret samordningsfaktor. Samordning med tidigare intjänad pensionsrätt i lagfäst pension syftar på en form av bruttosamordning, vilket föreningarna har preciserat som att samordning ska ske krona för krona.

Arbetsgivarparterna har tillbakavisat att svensk allmän pension inte skulle aktualiseras som en samordningsbar komponent förrän vid 65 års ålder. Arbetsgivarparterna är av uppfattningen att det inte är fråga om en samordning krona för krona. Vidare har arbetsgivarparterna hänvisat till att bestämmelsen i punkten 2 inte differentierar vad som gäller för lagfäst pension och privat tjänstepension.

Av förhöret med C.M. framgår att SAS vid samordningen utifrån försäkringstekniska grunder har satt de i Sverige intjänade pensionsrätterna (såväl den allmänna pensionen som tjänstepensionerna) ett värde och på grundval av detta beräknat hur stort belopp som skulle utgå per år om pensionsrätterna tas ut från 60 års ålder. Ålderspensionen har reducerats med detta belopp. Av förhören med M.A. och C.M. framgår att det inte möter några försäkringstekniska hinder att i stället beräkna beloppen utifrån att pensionen tas ut från 60, 65 eller annan valfri ålder och att de årliga beloppen blir högre ju senare uttag som läggs till grund för beräkningen. Beräkningen görs så att den utbetalade totalsumman ska bli lika stor om den försäkrade uppnår genomsnittlig livslängd.

Arbetsdomstolen gör i denna del följande bedömning.

Skånepiloterna har, under den tid de var anställda med Stockholm som bas, tjänat in såväl allmän pension som tjänstepension i Sverige. Piloterna kan inom vissa ramar bestämma när dessa intjänade pensionsrättigheter ska tas ut. Som framgått är parterna överens om att ingen samordning – beräkning – ska göras efter att piloten fyller 60 år. Det är redan härigenom klarlagt att den reduktion av ålderspensionen som ska göras med värdet av den svenska allmänna pensionen inte ska ske med det belopp som faktiskt utbetalas från pensionen till respektive pilot. Det är således inte frågan om någon sådan s.k. bruttosamordning som förekommit på vissa försäkringsområden där de pensionsförmåner som faktiskt utgår från den allmänna försäkringen ska avräknas från tjänstepensionen (jfr t.ex. Schmidt, Allmänna och privata pensioner, 1973, s. 90 f.). Att någon sådan avräkning ”krona för krona” inte är avsedd framgår av det förhållande att

reduceringen av intjänad pensionsrätt ska ske till 90 procent av gällande växelkurs och att skillnaden på 10 procent, enligt avtalstexten, ska utgöra ”en buffert mot mindre kursfluktuationer, olika värdebeständighet och smärre olikheter som kan kvarstå efter samordningen”. Av pilotföreningarnas argumentation i målet framgår att även dessa är av uppfattningen att bedömningen av från vilken tidpunkt som värdet av den svenska allmänna pensionen ska avräknas inte är beroende av när piloterna faktiskt börjar ta ut denna pension.

Pilotföreningarna har framhållit att bestämningen av den allmänna pensionens värde ska ske med utgångspunkt att pensionen tas ut från 65 års ålder, eftersom den vedertagna pensionsåldern i Sverige var 65 år och det var först då som allmän pension började betalas ut.

Arbetsdomstolen konstaterar inledningsvis att § 13 D (bilaga K) inte närmare anger hur beräkningen av värdet av de intjänande pensionsrättigheterna ska gå till. Arbetsdomstolen noterar också att avtalstexten inte gör någon skillnad mellan samordningen av lagfäst pension respektive av privat tjänstepension. Om parterna avsett att beaktandet av pensionerna skulle ske med början från skilda tidpunkter hade det legat nära till hands att detta kommit till uttryck i bestämmelsen. I avtalsbestämmelsen hänvisas till ”lagfäst pension” utan närmare precisering. Avtalstexten kan därför inte tas till intäkt för att samordning ska göras mot bakgrund av de pensionsregler som gällde just 1998. I sammanhanget kan nämnas att det vid tidpunkten för 1998 års överenskommelse var känt att det pågick en översyn av det svenska pensionssystemet och att de svenska reglerna skulle ändras. Det ligger, enligt Arbetsdomstolens mening, närmast till hands att uttrycket ”lagfäst pension” syftar på den vid var tid gällande lagen. Att pensionsåldern enligt den allmänna pensionen 1998 normalt var 65 år kan därför inte sägas ge stöd för att § 13 D punkt 2 innebär att värdet av den allmänna pensionen vid samordningen ska bestämmas med utgångspunkten att den pensionen tas ut från 65 års ålder.

M.T., som deltog i förhandlingarna för Svensk Pilotförenings räkning, har berättat att han uppfattade det som att tjänstepensionen skulle samordnas mellan 60 och 65 år. Därefter skulle, enligt M.T:s uppfattning, svensk allmän pension komma in i bilden. Även E.A. och B.B-J. har i förhör gett uttryck för samma uppfattning som M.T.. Av vad de uppgivit framgår dock inte att frågan diskuterats under förhandlingarna. Enligt Arbetsdomstolens mening ger inte heller utredningen i övrigt stöd för att det förelåg någon gemensam partsavsikt beträffande frågan från vilken ålder svensk allmän pension ska beaktas i samordningshänseende.

Av pilotföreningarnas argumentation framgår att de menar att tanken med ålderspensionen i bilaga HH är att MAP ska utgå ograverad fram till 65 års ålder när den allmänna pensionen faller ut och att piloterna när de är 60–65 år inte får ut avsedd pensionsnivå, om värdet av svensk allmän pension dras av redan från 60 års ålder.

Mot ett sådant resonemang kan invändas att utredningen, som redan anförts, inte ger stöd för att avtalets samordningsregler syftar till en bruttosamordning där den allmänna pensionen ska räknas av krona för krona. I stället ligger det närmare

till hands att anse att reglerna uttrycker en beräkningsmetod som syftar till att pensionsförmånerna för Skånepiloterna och de ”inhemska” piloterna över tid och genomsnittligt ska bli lika stora. Om värdet av den svenska allmänna pensionen läggs ut från 65 års ålder kommer Skånepiloterna under åren 60–65 få ut högre ålderspension enligt bilaga HH, än om värdet av den svenska allmänna pensionen läggs ut från 60 års ålder. I det senare fallet blir dock ålderspensionen enligt bilaga HH högre efter 65 års ålder. Detta beror på att de årliga beloppen med vilka MAP-beloppet ska minskas blir lägre om värdet av den svenska allmänna pensionen läggs ut från 60 års ålder jämfört med om det skulle läggas ut från 65 års ålder. Utifrån de försäkringstekniska antaganden som görs vid samordningen – vilka varken har redovisats eller ifrågasatts – ska piloterna erhålla lika hög total ersättning om de uppnår den genomsnittliga ålder som beräkningsmodellen utgår ifrån. Frågan om vilka ersättningar enskilda piloter kommer att uppbära under åren 60–65 är vidare beroende av om och i vilken utsträckning de väljer att ta ut de pensionsrätter de tjänat in i Sverige och om de fortsätter att arbeta för SAS.

Vid en samlad bedömning finner Arbetsdomstolen att varken avtalets utformning eller vad som förekommit vid avtalsförhandlingarna ger stöd för att värdet av den allmänna pensionen vid samordningen ska bestämmas med utgångspunkten att pensionen tas ut från 65 års ålder. Pilotföreningarnas fastställelseyrkande kan därför i denna del inte vinna bifall.

Vilka komponenter ska beaktas vid hanteringen av den danska folkpensionen?

Skånepiloternas pension regleras i bilaga HH från 1998 som har rubriken ”Pensionsydelse for piloter med bas CPH och som är bosatta utanför Danmark”. Enligt bilagan har Skånepiloterna bl.a. rätt till en ålderspension vilken utgår som ett bestämt årligt belopp. Ålderspensionen utgår med högst ett maximalt ålderspensionsbelopp. Detta belopp uppgick 2015 till 420 000 DKR. För att erhålla hela det maximala beloppet ska piloten, när denne fyller 60 år, ha haft ”flight deck tjeneste i SAS” i minst 30 år (360 månader). Under de första 19 tjänsteåren intjänas kvotdelar av det fulla beloppet. Vid beräkningen av anställningstiden beaktas all anställning i SAS, oavsett bastillhörighet, samt anställningstid hos flygbolag som piloten kan ha tjänstgjort hos tidigare. Ålderspensionsbeloppet, minskat med de avdrag som kan följa av om tjänstgöringstiden är kortare än 30 år, kallas fortsättningsvis för MAP.

Enligt bilaga HH utgår MAP från det att piloten fyller 60 år till dess han eller hon fyller 65 år. Därefter minskas MAP med ett belopp som motsvarar grundbeloppet i den danska folkpensionen. Detta uttrycks i avtalstexten på så vis att MAP ska reduceras från den tidpunkt då ”ydelse ifølge lov om Folkepension [...] kan udbetales. Reduktionens størrelse fastsættes till det beløb, folkepensionens grundbeløb [...] udgør på det tidspunkt den første af ovennævnte pensioner bliver aktiv”.

Parterna är överens om att § 13 D (bilaga K) innebär att SAS äger rätt att reducera ålderspensionen med 90 procent av tidigare i Sverige intjänad pensionsrätt samt att tidigare intjänad pensionsrätt inkluderar intjänad svensk

allmän pension. Parterna är dock oense om hur denna samordning närmare ska ske i vissa avseenden.

Pilotföreningarna har anfört följande. Reduktion med den danska folkpensionens grundbelopp får bara ske om den utbetalade svenska allmänna pensionen och den intjänade danska folkpensionen kommer att vara mindre än den danska folkpensionens grundbelopp. För en Skånepilot ska MAP reduceras med ett belopp som motsvarar svensk allmän pension och *intjänad* dansk folkpension. Den intjänade danska folkpensionen är för Skånepiloterna normalt mindre än den danska folkpensionens grundbelopp, men tillsammans med den svenska allmänna pensionen är det belopp som ska reduceras i normalfallet större än grundbeloppet. Att reducera med den danska folkpensionens grundbelopp kan bara bli aktuellt om den svenska allmänna pensionen och den intjänade danska folkpensionen tillsammans inte når upp till grundbeloppets nivå. § 5 i protokollet från den lokala förhandlingen som avslutades den 20 maj 1998 innebär att avdraget ska göras utifrån detta synsätt.

Arbetsgivarparterna har bestritt att § 5 i protokollet från den lokala förhandlingen skulle utgöra en samordningsregel. Enligt arbetsgivarparterna följer det av pensionsordningen som sådan att MAP:en ska reduceras med den danska folkpensionens grundbelopp och detta gäller oavsett den enskilde pilotens faktiska intjäning av dansk folkpension.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Ålderspensionen i bilaga HH är förmånsbestämd och avtalet innebär – såvitt här är av intresse – att SAS har utfäst sig att piloterna genom försäkring hos Danica ska erhålla ett visst årligt belopp. Det årliga beloppet utgörs av ett maximalt ålderspensionsbelopp som minskas på visst sätt om piloten varit anställd kortare än 30 år. Detta belopp – MAP – ska från den tidpunkt när piloten fyller 65 år minskas med ett belopp motsvarande den danska folkpensionens grundbelopp. SAS pensionsutfästelse innebär således att piloter efter att de har fyllt 65 år ska erhålla ett belopp som motsvarar MAP reducerat med grundbeloppet. Av bestämmelsen framgår inte annat än att MAP ska reduceras med grundbeloppet oberoende av om piloten är berättigad till fullt grundbelopp enligt den danska pensionsloven eller inte. För piloter, som inte varit anställda i SAS eller motsvarande i 30 år och vars MAP därmed ska reduceras, ska däremot avdraget avseende grundbeloppet minskas i motsvarande mån som MAP ska reduceras för dessa. Bestämmelsen ingår i bilaga HH som enligt sin rubrik handlar om pensionsförmåner och inte i bilagan K som behandlar samordning. Avtalets utformning ger sammantaget, enligt Arbetsdomstolens mening, stöd för arbetsgivarparternas uppfattning att regeln om att MAP ska minskas med folkpensionens grundbelopp, utgör ett moment i SAS pensionsutfästelse och inte en regel om hur denna utfästelse ska samordnas med andra pensionsförmåner.

Enligt § 13 D (bilaga K) ska samordning ske med tidigare intjänad pensionsrätt i såväl lagfäst pension som privat tjänstepension i annat skandinaviskt land. Av parternas argumentation i målet framgår att de är ense om att bestämmelsen innebär att det för Skånepiloterna ska göras ett avdrag från MAP med värdet av bl.a. deras intjänade svenska allmänna pension. Pilotföreningarnas inställning är

att bestämmelsen innebär att MAP för Skånepiloterna bara ska reduceras med den danska folkpensionens grundbelopp, till den del den svenska allmänna pensionen och den intjänade danska folkpensionen tillsammans inte når upp till grundbeloppets nivå.

Enligt Arbetsdomstolens mening ger avtalets utformning inte stöd för en sådan tolkning. Som redan berörts återfinns bestämmelsen om att MAP ska reduceras med folkpensionens grundbelopp i bilaga HH och ingår där som ett moment i bestämningen av pensionsutfästelsen. Ordalydelsen i § 13 D (bilaga K) ger inte stöd för att regeln i bilaga HH om reducering med grundbeloppet inte fullt ut ska tillämpas i en situation som den aktuella.

Av § 5 i protokollet från den lokala förhandlingen som avslutades den 20 maj 1998 framgår följande. Parterna konstaterar att överföring till dansk löneadministration innebär att piloterna kommer att omfattas av dansk socialförsäkring och att detta bl.a. innebär att pension kommer att utbetalas både från danskt och svenskt socialförsäkringssystem. ”I de fall dessa förmåner inte motsvarar de danska förmånerna som förutsätts i Bil. HH reglerar SAS inte detta. Dvs. att den enskilde inte [kan] rikta anspråk gentemot SAS härför.”

Av förhören med piloterna E.A. och B.B-J., som deltog i avtalsförhandlingarna, framgår att § 5 tillkom i ett sent skede. Enligt dem tar § 5 sikte på skandinaviska piloter som – till följd av bosättning exempelvis i södra Frankrike – saknade allmänna pensioner som nådde upp till grundbeloppet. T.A., som också deltog i förhandlingarna, har tillbakavisat att § 5 skulle ha något med de s.k. rivierapiloterna att göra. Enligt T.A. rörde det sig i stället om en friskrivning som syftade till att SAS inte skulle bli skyldigt att kompensera Skånepiloterna om de svenska pensionsreglerna ändrades.

Enligt Arbetsdomstolens mening ger ordalydelsen i § 5 stöd för att parterna avsett att SAS inte ska kompensera piloter, som på grund av att de bott i andra länder än Danmark, inte kommer upp i fullt grundbelopp. Det finns inte skäl att ifrågasätta att parterna, som E.A. och B.B-J. berättat, vid förhandlingen diskuterade de s.k. rivierapiloterna. Därav kan dock inte dras slutsatsen att § 5, i strid med ordalydelsen, skulle vara begränsad till denna grupp av anställda, särskilt med beaktande av att förhandlingen avsåg just Skånepiloternas basbyte.

I pilotföreningarnas talan ligger att de menar att SAS sätt att genomföra samordningen mellan folkpensionens grundbelopp och intjänad svensk allmän pension medför att Skånepiloternas totala pensionsförmåner vid samordningstillfället inte kommer att motsvara förmånerna för jämförbara ”inhemska” kollegor i tjänstgöringslandet, på sätt som anges i § 13 D. Parterna är ense om att Skånepiloterna till följd av kravet på minst 40 års stadigvarande bosättning eller stadigvarande arbete i Danmark inte kommer att tjäna in fullt grundbelopp enligt dansk folkpension.

Arbetsdomstolen har tidigare funnit att det ligger närmast till hands att uppfatta avtalsregleringen som en beräkningsmetod vilken syftar till att pensionsförmånerna för Skånepiloterna och de ”inhemska” piloterna över tid och genomsnittligt ska bli lika stora. § 13 A – som motsvarar bilaga HH – innebär att

MAP för piloter med bas i Köpenhamn som är bosatta i Danmark, ska minskas med folkpensionens grundbelopp, oavsett om de har tjänat in beloppet eller inte. Parterna är ense om att den svenska allmänna pensionen ska avräknas från ålderspensionen enligt bilaga HH. Vidare följer, som nyss angivits, av § 5 att SAS inte ska kompensera enskilda piloter som inte kommer upp i fullt grundbelopp. Det har inte presenterats någon närmare utredning om hur beräkningen av den danska folkpensionens grundbelopp går till, t.ex. i fråga om avräkning från andra ersättningar, eller hur den förhåller sig till den svenska allmänna pensionens olika delar. Vid huvudförhandlingen har från båda sidor översiktligt presenterats ett par olika fall för att belysa utfallet av olika tillämpningar, utan att de olika momenten i beräkningarna redovisats på något klart sätt. Enligt Arbetsdomstolens mening visar inte utredningen i denna del att det förhållandet att Skånepiloternas ålderspension enligt bilaga HH minskas med svensk allmän pension medför att de kommer i ett sämre läge än motsvarande ”inhemska” piloter.

Sammanfattningsvis ger utredningen, enligt Arbetsdomstolens mening, inte stöd för pilotföreningarnas uppfattning att ålderspensionen för piloter som fyllt 65 år ska minskas med den danska folkpensionens grundbelopp endast om den utbetalade svenska allmänna pensionen och den intjänade danska folkpensionen är mindre än den danska folkpensionens grundbelopp. Pilotföreningarnas fastställelseyrkande kan därför inte vinna bifall i denna del.

Vad avses med begreppet gällande kurs?

I punkt 4 i bilaga K anges att vid samordningen mellan de olika pensionsdelarna omräknas pensionsrätt intjänad i annan valuta än tjänstgöringslandets till en fiktiv kurs 10 procent lägre än gällande kurs.

Pilotföreningarna har i denna del gjort gällande att frågan om vad som avses med begreppet gällande kurs är avtalsreglerad och att begreppet syftar på den av Riksbanken publicerade kursen vid samordningstillfället. Pilotföreningarna menar att i dagligt tal är den officiella växelkursen den kurs som Riksbanken publicerar. Någon annan norm finns inte mellan parterna.

Enligt arbetsgivarparternas uppfattning föreskriver varken innehållet i bilaga K eller någon annan kollektivavtalsreglering vilken valutakurs som ska tillämpas. Arbetsgivarparterna menar att uttrycket ”gällande kurs” i punkten 4 syftar på den etablerade rutin som innebär att SAS har beslutanderätt att fastställa tillämplig kurs.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Det finns inte något stöd i avtalstexten, vad som förevarit vid förhandlingarna eller tillämpningen av bilaga K för att uttrycket ”gällande kurs” skulle syfta just på den valutakurs som den svenska Riksbanken publicerar.

Arbetsgivarparterna har uppgivit att SAS sedan länge har en etablerad rutin för hantering av växling mellan de skandinaviska valutorna, där växelkurserna fastställs av SAS finansavdelning utifrån en sammanvägning av noteringar av

valutakurser, däribland den svenska Riksbankens. Enligt SAS tillämpas denna valutakurs internt inom företaget vid bl.a. ekonomisk rapportering och ekonomisk styrning, men också i fråga om hantering av anställdas förmåner. Arbetsgivarparterna har vidare angivit att SAS vid samordningen av pensioner inte använder den aktuella kursen utan utgår från ett årligt genomsnitt av dessa växlingskurser. Att en sådan rutin har funnits har bekräftats av B-I.F. och har inte ifrågasatts av pilotföreningarna.

Det har av utredningen inte framgått att betydelsen av begreppet ”gällande kurs” diskuterades under förhandlingarna. Enligt protokoll från lokal förhandling ska dock T.A. ha redogjort för SAS utkast till tillämpningsanvisningar (rutinbeskrivelse) till bilaga K och i nämnda rutinbeskrivelse omnämns ”årets SAS-kurs”. Det ligger nära tillhands att anta att ”årets SAS-kurs” åsyftar den etablerade rutin som nyss beskrivits. Vad som kan utläsas av protokollet från den lokala förhandlingen i kombination med rutinbeskrivelsen ger visst stöd för arbetsgivarparternas ståndpunkt i tolkningsfrågan att ”gällande kurs” syftar på den växelkurs som SAS vid varje tidpunkt har fastställt för sina interna transaktioner m.m.

Det har inte framkommit något i målet som tyder på att SAS växlingsrutin skulle vara till nackdel för piloterna jämfört med att tillämpa den växlingskurs som publiceras av den svenska Riksbanken.

Sammanfattningsvis ger utredningen, enligt Arbetsdomstolens mening, inte stöd för att begreppet ”gällande kurs” avser den av svenska Riksbanken vid varje tillfälle fastställda och publicerade valutakursen. Pilotföreningarnas fastställelseyrkande kan därför inte vinna bifall i denna del.

Sammanfattning

Arbetsdomstolen har alltså funnit att det inte finns stöd för Pilotföreningarnas uppfattning

- att värdet av den svenska allmänna pensionen vid samordningen ska bestämmas med utgångspunkten att pensionen tas ut från 65 års ålder,
- att ålderspensionen enligt bilaga HH för piloter som fyllt 65 år ska minskas med den danska folkpensionens grundbelopp bara om den utbetalade svenska allmänna pensionen och den intjänade danska folkpensionen är mindre än den danska folkpensionens grundbelopp, samt
- att begreppet ”gällande kurs” avser den av svenska Riksbanken vid varje tillfälle fastställda och publicerade valutakursen.

Arbetsdomstolen har således funnit att pilotföreningarnas fastställelseyrkande inte kan vinna bifall i de tvistiga delarna. Detta innebär att pilotföreningarnas fastställelseetalan ska avslås.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avvisar Dansk Pilotforenings, Norske SAS-Flygares Forenings och Svensk Pilotförenings talan mot Svenska FlygBranschen.
2. Arbetsdomstolen avslår Dansk Pilotforenings, Norske SAS-Flygares Forenings och Svensk Pilotförenings fastställsetalan avseende de omtvistade samordningsreglerna.

Ledamöter: Jonas Malmberg, Hans Blyme, Christer Måhl, Charlott Richardson, Claes Frankhammar, Bengt G Nilsson och Carl-Gustaf Hjort. Enhälligt.

Rättssekreterare: Hannah Edström