

Sammanfattning

Enligt en bestämmelse i ett kollektivavtal, det s.k. trafikavtalet, ska löneutrymmet tillföras ett visst belopp per anställd vid trafikstart av nyavtalad trafik. Fråga om detta belopp ska tillföras löneutrymmet för alla anställda som arbetar under avtalet eller bara för vissa yrkesgrupper.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2011-05-25
StockholmDom nr 43/11
Mål nr A 159/10

KÄRANDE

Svenska Kommunalarbetareförbundet, Box 19039, 104 32 Stockholm
Ombud: förbundsjuristen Bo Villner, LO-TCO Rättsskydd AB, Box 1155,
111 81 Stockholm

SVARANDE

1. Kommunala Företagens Samorganisation, Box 15005, 104 65 Stockholm
2. GS Spårvagn AB, 556772-3902, Box 424, 401 26 Göteborg
3. GS Trafikantservice AB, 556771-2251, adress som 2
Ombud för 1-3: förhandlingschefen Erik Ackebo, KFS, adress som 1

SAKEN

tolkning av kollektivavtal, m.m.

Mellan Kommunala Företagens Samorganisation (KFS) och Svenska Kommunalarbetareförbundet (förbundet) gäller kollektivavtalet trafikavtalet. GS Spårvagn AB och GS Trafikantservice AB är genom medlemskap i KFS bundna av detta avtal i förhållande till förbundet.

I lönebilagan till trafikavtalet finns bl.a. följande bestämmelse.

7 Löneutrymme

.....
Löneutrymmet tillförs 638 kronor per månad per antal heltidsanställda, deltidsanställda i proportion, för lönerevision att fördela vid lokala förhandlingar, vid trafikstart av nyavtalad trafik som inte tidigare tillförts detta utrymme.

Det har uppkommit tvist mellan parterna om vilka anställda hos bolagen som ska tillföras det löneutrymme som det talas om i bestämmelsen. Parterna har förhandlat i frågan utan att kunna enas.

Förbundet har väckt talan i Arbetsdomstolen mot arbetsgivarparterna och yrkat att domstolen ska

1. fastställa att inte bara spårvagnsförare och spårvagnsreparatörer utan även övrig personal under trafikavtalet som är anställd vid GS Spårvagn AB ska tillföras ett löneutrymme enligt lönebilagan punkt 7 vid trafikstart av nyavtalad trafik som inte tidigare tillförts detta utrymme,

2. fastställa att all personal under trafikavtalet som är anställd vid GS Trafikantservice AB ska tillföras ett löneutrymme enligt lönebilagan punkt 7 vid trafikstart av nyavtalad trafik som inte tidigare tillförts detta utrymme samt

3. förplikta vart och ett av bolagen att betala allmänt skadestånd med 100 000 kr till förbundet jämte ränta på beloppen enligt 6 § räntelagen från den 16 augusti 2010 tills betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt yrkandena. Inget belopp i allmänt skadestånd har vitsordats som skäligt i och för sig men sättet att beräkna räntan har vitsordats. Vidare har arbetsgivarparterna gjort gällande att ett eventuellt allmänt skadestånd under alla förhållanden ska jämkas till i första hand noll.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

Arbetsdomstolen har med stöd av 5 kap. 1 § arbetstvistlagen berett övriga parter i trafikavtalet tillfälle att yttra sig. De har alla avstått från att lämna något yttrande.

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

Förbundet

Tvisten och dess bakgrund

Tvisten gäller tolkningen av punkten 7 i lönebilagan till trafikavtalet. Detta avtal gäller för spårvagns- och bussverksamhet och omfattar ett flertal olika yrkesgrupper. I den omtvistade punkten 7 i lönebilagan finns särskilda bestämmelser om att tillföra de anställda ett visst löneutrymme i samband med att kollektivtrafik upphandlas. Dessa infördes ursprungligen år 2003 och utgör en viktig reglering för förbundet med avseende på möjligheten *dels* att uppnå ett konkurrensneutralt löneläge i förhållande till transportarbetareförbundets avtal, *dels* att förhindra lönesänkningar i samband med upphandling. Överenskommelsen träffades med avseende på samtliga yrkeskategorier som faller under trafikavtalets tillämpningsområde. Detta framgår klart av den omtvistade avtalstexten och övriga omständigheter. Kollektivavtalet tillämpas i sju orter i landet, bland annat i Göteborg. Där blev det vid årsskiftet 2009/2010 aktuellt att tillämpa avtalet för svarandebolagen. I samband med detta uppkom de aktuella tvisterna, som gäller om all personal eller bara delar av personalen ska tillföras löneutrymmet enligt punkten 7 i lönebilagan när verksamheten upphandlas.

Närmare om den omtvistade bestämmelsen

Bestämmelsen om det särskilda löneutrymmet infördes ursprungligen i avtalet den 29 januari 2003. Den återfanns då i § 4 b i förhandlingsprotokollet från avtalsförhandlingarna mellan KFS och förbundet. I paragrafen, som avsåg lönerevision för nyavtalad trafik, angavs att löneutrymmet för förare skulle tillföras 638 kr vid trafikstart för nyavtalad trafik. Vidare fanns där en likalydande regel som avsåg löneutrymmet för "övriga", dvs. andra anställda än förare. Slutligen fanns i paragrafen bestämmelser om ett särskilt, ytterligare tillägg, för förare.

Förbundets förhandlare vid dessa avtalsförhandlingar var ombudsmannen R.W. Han redovisade avtalsresultatet i en rapport till förbundsstyrelsen i februari 2003. Beträffande den aktuella bestämmelsen anförde han att "löneutrymmet tillförs från den 1 februari 2005 638 kr per månad med en individgaranti på 300 kr att fördelas vid lokala förhandlingar". Vidare angavs att dessutom tillfördes ett visst ytterligare löneutrymme för förare.

År 2008 förenklades avtalstexten, utan att avsikten var att förändra innehållet, på det sätt som framgår av nuvarande punkten 7 i trafikavtalets lönebilaga.

Närmare om tvisten vid svarandebolagen

Tvisten gäller, som anförts ovan, vilka yrkeskategorier som ska tillföras löneutrymmet. Förbundets uppfattning är att det ska tillfalla alla arbetstagare under kollektivavtalet vid trafikstart av nyavtalad trafik medan arbetsgivarparterna hävdar att bara en begränsad krets av de anställda ska tilldelas löneutrymmet.

Vid svarandebolagen började nya trafikeringsavtal gälla från årsskiftet 2009/2010.

Svarandebolagen och bolaget GS Buss AB är dotterbolag till Göteborgs Spårvägar AB. Tidigare ombesörjde moderbolaget samtliga aktiviteter som nu finns i dotterbolagen. Före år 1990 bedrevs verksamheten som en kommunal förvaltning.

GS Spårvagn AB bedriver spårvagnstrafik i Göteborg. I det bolaget har de som anses arbeta med spårvagnsdriften, nämligen spårvagnsförare och spårvagnsreparatörer, tillförts utrymmet. De som arbetar vid avdelningen för banteknik har däremot inte tillförts utrymmet, dvs. spårreparatörer, kontaktledningsreparatörer, växelreparatörer, spårsvetsare, signalelektriker, fastighetshantverkare, fastighetselektriker samt matsalspersonal.

Vid GS Trafikantservice AB består verksamheten främst av biljettkontroll, men även hållplatsservice och radioservice. Ingen av de där verksamma yrkeskategorierna har tillförts löneutrymmet.

Syftet med att tillföra löneutrymmet om 638 kr var, som nämnts, att utjämna skillnaderna mellan transportarbetareförbundets och förbundets kollektivavtal. Löneläget var högre inom transportarbetareförbundets område. Att bestämmelsen skulle gälla vid nyavtalad trafik berodde på att företagen skulle kunna beakta de ökade lönekostnaderna i samband med anbuds-givning.

I samband med att de nya trafikeringsavtalen skulle börja gälla uppdagades att förbundet och bolagen hade skilda uppfattningar om innebörden av bestämmelserna. Det var ostridigt att de nya avtalen innebar trafikstart av nyavtalad trafik, dvs. att en utlösande faktor för att de anställda skulle tillföras det aktuella löneutrymmet hade inträtt. Oenighet uppstod emellertid om vilka personalkategorier som skulle omfattas.

Förbundets uppfattning om tillämpningen stöds bland annat av bestämmelsens ursprungliga lydelse, där det uttryckligen anges att såväl förare som övriga ska tillföras löneutrymmet. Även R.W:s rapport stöder en sådan tillämpning. Som anförts framgår det även där att löneutrymmet tillförs alla anställda vid ny trafik. Det har nämligen inte angetts att några undantag skulle gälla.

Även av bussbranschavtalet, som har återopats av arbetsgivarparterna, framgår att 638 kr ska tillföras såväl bussförare som övrig personal.

SKTF:s och SACO:s tjänstemannaavtal från år 2005 kan inte anses utgöra stöd för att endast spårvagnsförare och spårvagnsreparatörer ska tillföras utrymmet. Dessa avtal har tillkommit två år senare än förbundets avtal och har en annan ordalydelse. I dessa avtal anges nämligen att löneutrymmet ska tillföras endast "den andel" som berörs vid trafikstart av nyavtalad trafik. Någon sådan begränsning finns inte i det omtvistade avtalet. Mot bakgrund av att texterna i de olika avtalen skiljer sig åt är det inte rimligt att förbundets avtal ska tolkas och tillämpas på samma sätt som tjänstemannaavtalen från år 2005. Ett sådant synsätt framstår som än mer märkligt med tanke på att alla organisationerna numera omfattas av den omtvistade bestämmelsen i trafikavtalet från år 2008 och som alltså har en lydelse som träffar samtliga anställda utan någon begränsning.

Det är inte riktigt, som arbetsgivarparterna gjort gällande, att parterna vid de centrala tvisteförhandlingarna var överens om att arbetsgivarparternas uppfattning skulle gälla. Parterna hade tvärtom skilda uppfattningar. Förbundet hävdade att samtliga yrkeskategorier omfattades och yrkade skadestånd för kollektivavtalsbrott. Det förelåg således ingen överenskommelse om att någon grupp arbetstagare skulle vara undantagen vid tillämpningen av den omtvistade regeln i kollektivavtalet. Däremot lämnade förbundet ett förlikningsbud som innebar att förbundet, utan att frånga sin uppfattning, var berett att godta en mer inskränkt tillämpning. Detta kan dock inte återopas till stöd för att avtalet ska tolkas i enlighet med arbetsgivarparternas ståndpunkt.

Det förhållandet att viss personal hos GS Spårvagn AB ibland är utlånad till andra företag saknar betydelse för tolkningsfrågan. Det avgörande för om de ska tillföras löneutrymmet är att de är anställda i bolaget.

Särskilt om skadeståndsyrkandet

Båda svarandebolagen har brutit mot kollektivavtalsbestämmelsen i lönebilagan punkten 7 eftersom alla arbetstagare under trafikavtalet inte har tillförts det omtvistade löneutrymmet. Därmed är bolagen skyldiga att betala allmänt skadestånd till förbundet. Det saknas skäl för jämkning.

För det fall arbetsgivarparterna får gehör för sin tolkning att endast de som, såsom arbetsgivarparterna har uttryckt saken, direkt påverkas av nyavtalad trafik omfattas av den aktuella bestämmelsen, ska skadestånd ändå betalas. En sådan tolkning kan nämligen inte heller innebära att så många personalgrupper som skett kan undantas från tillämpningen. Undantag kan i så fall bara göras för matsalspersonalen.

Sammanfattning av grunderna för talan

Den omtvistade kollektivavtalsbestämmelsen innebär att löneutrymmet om 638 kr ska tillföras all personal hos ett företag vid trafikstart av nyavtalad trafik. Så har inte skett i detta fall hos de berörda bolagen. De ska därför förpliktas att betala allmänt skadestånd till förbundet för brott mot kollektivavtalet. Vidare ska fastställelseyrkandena bifallas.

Arbetsgivarparterna

Bakgrunden till den s.k. 638-kronan

Bestämmelsen i kollektivavtalet om den s.k. 638-kronan kom till vid centrala förhandlingar mellan parterna och resulterade i den överenskommelse som finns i förhandlingsprotokollet den 29 januari 2003. Numera finns motsvarande bestämmelse i punkten 7 i lönebilagan till trafikavtalet från år 2008. Syftet med bestämmelsen är, som förbundet anför, att utjämna löneskillnaderna mellan de arbetstagare som omfattades av transportarbetareförbundets respektive förbundets avtal. Arbetsgivarorganisationen Bussarbetsgivarerna har på den privata sidan kollektivavtal med förbundet för bussförare inom linjetrafiken och med transportarbetareförbundet för bussförare inom beställningstrafiken. Inom Bussarbetsgivarernas område tillämpas ett tarifflönesystem. Det var därför enkelt att se att lönerna hos transportarbetareförbundet låg högre än hos förbundet. Skillnaden var just 638 kr.

Förbundet krävde motsvarande höjning i jämförbara lönelägen i de bussföretag som var medlemmar i KFS. Kravet framställdes i första hand av konkurrensskäl för att KFS-företagen inte skulle ha ett förmånligare löneläge vid upphandlingar än företagen anslutna till Bussarbetsgivarerna. Inom KFS tillämpas visserligen ett annat lönesystem, men detta är likväl bakgrunden till

bestämmelsen. Införandet av 638-kronan skulle ske successivt för varje ny upphandling. Företagen hade därmed möjlighet att beakta de ökade lönekostnaderna vid upphandlingen. Den konkurrenssituation bestämmelsen syftade till att reglera var konkurrensen trafikföretagen emellan, dvs. trafikföretagen hos Bussarbetsgivarna och KFS. Detta stämmer också överens med vad R.W. redovisat i sin, visserligen helt ensidiga, rapport från förhandlingarna.

Vilka avses med regleringen?

Den gemensamma partsavsikten när bestämmelsen tillkom år 2003 var att det avtalade löneutrymmet skulle tillföras vid trafikstart av nyavtalad trafik. Detta framgår av lydelsen. Det framgår också att bestämmelsen avsåg själva trafikverksamheten, dvs. att avsikten var att löneutrymmet skulle tillföras den personal som utförde arbete i nyavtalad trafik. Detta stämmer även överens med den överenskommelse som Bussarbetsgivarna träffade med förbundet den 8 januari 2003, vilken utgjorde utgångspunkten för överenskommelsen mellan KFS och förbundet. Det har aldrig varit den gemensamma avsikten, och har inte ens diskuterats i de centrala förhandlingarna, att överenskommelsen om 638-kronan skulle omfatta personal som arbetar utanför trafikverksamheten. Det tillförda löneutrymmet skulle alltså bara gälla för personal som direkt påverkas av nyavtalad trafik. Det är också så parterna har handlat såväl centralt som lokalt.

De uppgörelser som år 2005 träffades med tjänstemannaorganisationerna SKTF, Unionen (dåvarande HTF) och SACO-förbunden innebar att även dessa avtalsområden, på motsvarande sätt som i avtalet med förbundet, tillfördes ett löneutrymme. Det uppgick till 638 kr för SKTF respektive Unionen, medan SACO:s avtal var sifferlöst. Av dessa överenskommelser framgår på ett tydligare sätt att utrymmet ska tillföras den andel av verksamheten som berörs av trafikstart av nyavtalad trafik. Överenskommelserna med tjänstemannaorganisationerna utgör i den här delen en beskrivning av den regel som gällde sedan tidigare i avtalet med förbundet från år 2003. Regeln med denna innebörd gäller alltså. Det skedde alltså inga materiella förändringar vare sig med förbundets eller tjänstemannaorganisationernas överenskommelser när de sammanfattades i den nuvarande punkten 7 i lönebilagan till trafikavtalet. Förbundet har aldrig tidigare ifrågasatt eller påstått att skulle finnas skillnader i innebörden mellan de respektive överenskommelserna.

Vilka omfattas av bestämmelsen hos svarandebolagen?

De tidigare affärsområdena inom Göteborgs Spårvägar AB, dvs. buss, spårvagn och trafikantservice, bolagiserades under år 2009 successivt till dotterbolag, nämligen GS Buss AB, GS Spårvagn AB och GS Trafikantservice AB. Det skedde utan några förändringar i verksamheten eller organisationen.

I GS Buss AB, som inte omfattas av tvisten, bedrivs hela det operativa arbetet inom busstrafiken. Där finns också lokala verkstäder med tvätthall för mindre reparationer i egen regi.

Verksamheten i GS Spårvagn AB är uppdelad i tre avdelningar. *Trafikavdelningen* utför det operativa arbetet inom spårvagnstrafiken. Under avdelningen *Fordonsteknik* finns verkstäder för förebyggande och avhjälpande underhåll. Matsalspersonalen och fastighetspersonalen är organisatoriskt inordnade under den avdelningen. Avdelningen *Banteknik* utför drift och underhåll av spåranläggningen samt utför externa uppdrag åt andra aktörer, såsom projektering, spårbygge och underhåll.

Verksamheten i GS Trafikantservice AB består i huvudsak av biljettkontroll, information och biljettförsäljning, tidtabells- och kartproduktion, trafikledning av buss, samordning av busstrafik, hållplatsservice och hantering av hittegoods.

Från år 2004 har ny trafik avtalats inom bussområdet i olika omgångar. De lokala parterna har varit överens om att 638-kronan ska införas successivt och med en procentsats av andelen nyavtalad trafik för verkstadspersonal. För bussförare skulle, enligt vad parterna kom överens om, gälla att ett tillägg per timme utgick för de timmar som förarna körde nyavtalad trafik. Numera är all trafik inom bussområdet nyupphandlad trafik. Därför får nu samtliga inom GS Buss AB, såväl förare som verkstadspersonal, 638-kronan. Parterna har över huvud taget inte berört att detsamma skulle gälla för fastighetspersonal eller matsalspersonal och inte heller för trafikantservice, vare sig som affärsområde eller bolag.

638-kronan skulle, som anförts, utfalla vid nyupphandlad trafik, dock tidigast från den 1 februari 2005. Detsamma skulle gälla i de fall verksamheten inte omfattades av upphandlingar utan var direkttilldelad. För trafik som var upphandlad, men utan angivet slutdatum, skulle 638-kronan utgå från den 1 februari 2008.

För spårvagnsverksamheten sträckte sig de pågående avtalen så långt fram i tiden att en ny upphandling skedde först i februari 2010. I enlighet med bestämmelsen om särskilt löneutrymme för nyavtalad trafik tillfördes då ett löneutrymme om 638 kr för förare och verkstadspersonal, varav 300 kr för individuell fördelning.

Verksamheten vid avdelningen Banteknik riktar sig i huvudsak till externa verksamheter hos andra aktörer än GS Spårvagn AB. Det handlar, som tidigare angetts, om projektering, spårbygge och underhåll i exempelvis Stockholm, Norrköping, Oslo. Det är alltså här fråga om verksamhet som ligger helt utanför GS Spårvagn AB:s trafikverksamhet.

GS Trafikantservice AB ombesörjer, som anförts ovan, i huvudsak biljettkontroll, försäljning, information och hållplatsservice för såväl buss som

spårvagn. Det inträffade inget nytt med avseende på den verksamheten år 2010. Verksamheten är helt utan koppling till upphandlade trafikeringsavtal och berör inte trafikverksamheten. Det var konkurrensneutralitet gentemot Bussarbetsgivarnas trafikföretag som var skälet till att regleringen om 638-kronan infördes. Avseende verksamheten i GS Trafikantservice AB finns inte någon konkurrenssituation gentemot dessa företag. Upphandling av den verksamhet som bedrivs hos GS Trafikantservice AB sker på en annan marknad i konkurrens med t.ex. vaktbolag och fastighetsbolag. Det är alltså fråga om verksamhet som faller helt utanför begreppet trafikverksamhet.

Av protokollet från de centrala förhandlingarna i den aktuella tvisten framgår det tydligt av förbundets yrkanden att inte heller förbundet anser att all personal omfattas av bestämmelsen.

Sammanfattning av grunden för bestridandet

Av den omtvistade bestämmelsen framgår det klart att den bara avser personal som direkt påverkas av nyavtalad trafik. Den gemensamma partsavsikten med bestämmelsen var också att bara personal som påverkas av den nyavtalade trafiken skulle tillföras löneutrymmet. I vart fall har parterna genom konkludent handlande tidigare varit överens om en sådan tillämpning.

För det fall bolagen anses vara skadeståndsskyldiga finns det skäl att jämka skadestånden. Förbundet har nämligen aldrig tidigare, vare sig centralt eller lokalt, påstått att bestämmelsen skulle ha ett annat innehåll än vad arbetsgivarparterna gör gällande.

Domskäl

Tvisten

Enligt en bestämmelse i punkten 7 i lönebilagan till trafikavtalet, som gäller för svarandebolagens anställda, ska löneutrymmet tillföras ett visst belopp per heltidsanställd, deltidsanställda i proportion, för lönerevision, vid trafikstart av nyavtalad trafik som inte tidigare tillförts detta utrymme. Parterna är ense om att en tillämpning av bestämmelsen aktualiserades för bolagen från och med den 1 januari 2010 när ett nytt trafikeringsavtal började gälla. Tvisten gäller frågan om för vilka anställda hos svarandebolagen som det särskilda löneutrymmet, den s.k. 638-kronan, ska tillföras.

Förbundet har gjort gällande att löneutrymmet ska tillföras för samtliga yrkeskategorier hos svarandebolagen. Arbetsgivarparterna har invänt att löneutrymmet ska tillföras endast för de anställda som sysselsätts i själva trafikverksamheten, dvs. dem som, enligt arbetsgivarparterna, direkt påverkas av nyavtalad trafik. Bolagen har mot bakgrund av denna inställning tillfört spårvagnsförare och spårvagnsreparatörer 638-kronan men inga andra arbetstagare.

Utredningen

Målet har avgjorts genom huvudförhandling. På begäran av förbundet har före detta förbundsombudsmannen R.W., förbundsombudsmannen T.A., samt de lokala fackliga företrädarna K.B. och K.A. hörts upplysningsvis. På arbetsgivarparternas begäran har vittnesförhör hållits med verkstadschefen B.E., samt förhör upplysningsvis med förhandlaren hos KFS L.L. och förhandlingschefen hos Göteborgs Spårvägar AB L.H. Parterna har vidare åberopat viss skriftlig bevisning.

Något om den omtvistade avtalsbestämmelsen och dess bakgrund

Den aktuella bestämmelsen i trafikavtalet, punkten 7 i lönebilagan, har numera, sedan den 1 juni 2008, den lydelse som redovisats i domens inledning.

Parterna är ense om att bestämmelsen tillkom för att utjämna löneskillnader som fanns inom trafikområdet mellan kollektivavtalen som gällde för förbundet respektive transportarbetareförbundet och för företag hos Bussarbetsgivarna respektive KFS. Detta bl.a. för att skapa konkurrensneutralitet vid upphandlingar.

Bestämmelsen tillkom år 2003. Enligt förhandlingsprotokoll från den 29 januari 2003 hade bestämmelsen ursprungligen följande lydelse.

§ 4 B) LÖNEREVISION FÖR NYAVTALAD TRAFIK

För ny trafik som avtalats efter 2003-01-29, trafikverksamhet som inte omfattas av upphandlingsförfarande från och med 2005-02-01 och upphandlad trafik från och med 2008-02-01 för avtal som saknar fastställt slutdatum gäller allmänna anställningsvillkor enligt bilaga.

Löneutrymme för förare: Löneutrymmet tillförs 638 kronor per månad med en individgaranti på 300 kronor för heltidsanställd medlem i Kommunal för lönerevision, att fördelas vid lokala förhandlingar, vid trafikstart av nyavtalad trafik, dock tidigast 2005-02-01. Detsamma gäller för trafikverksamhet som inte omfattas av upphandlingsförfarande från och med 2005-02-01 och upphandlad trafik från och med 2008-02-01 för avtal som saknar fastställt slutdatum.

Löneutrymme övriga: Löneutrymmet tillförs 638 kronor per månad med en individgaranti på 300 kronor för heltidsanställd medlem i Kommunal för lönerevision, att fördelas vid lokala förhandlingar, vid trafikstart av nyavtalad trafik, dock tidigast 2005-02-01. Detsamma gäller för trafikverksamhet som inte omfattas av upphandlingsförfarande från och med 2005-02-01 och upphandlad trafik från och med 2008-02-01 för avtal som saknar fastställt slutdatum.

Löneutrymme för förare: Löneutrymmet tillförs 500 kronor per månad med en individgaranti på 200 kronor för heltidsanställd medlem i Kommunal för lönerevision, att fördelas vid lokala förhandlingar, vid trafikstart av nyavtalad trafik, dock tidigast 2007-02-01. Detsamma gäller upphandlad trafik från och med 2008-02-01 för avtal som saknar fastställt slutdatum.

Bestämmelser med motsvarande innehåll togs sedermera, år 2005, också in i KFS avtal med de skilda tjänstemannaorganisationerna. En skillnad i texten i dessa bestämmelser är att det där talas om den ”andel av trafiken/verksamheten som berörs vid trafikstart av nyavtalad trafik”. Bestämmelserna i förbundets och tjänstemannaorganisationernas respektive avtal sammanfördes sedan till den bestämmelse i trafikavtalet som nu är föremål för tvist.

Gemensam partsavsikt?

Arbetsgivarparterna har till stöd för sin ståndpunkt i tvisten hänvisat framför allt till parternas avsikt med den omtvistade bestämmelsen. Enligt arbetsgivarparterna var avtalsparterna ense om att löneutrymmet skulle tillföras bara den personal som direkt påverkades av nyavtalad trafik, dvs. den personal som med arbetsgivarparternas synsätt träffades av definitionen ”vid trafikstart av nyavtalad trafik”. Enligt arbetsgivarparterna innebär det i den nu omtvistade situationen att det bara är spårvagnsförarna och spårvagnsreparatörerna som omfattas av bestämmelsen medan andra yrkeskategorier hos bolagen som t.ex. personal som sköter biljettkontroll och hållplatsservice faller utanför.

De personer som deltog vid de förhandlingar som ledde fram till den ursprungliga överenskommelsen och som har hörts i målet är T.A. och R.W. för förbundet och L.L. för KFS. De har lämnat olika uppgifter om hur bestämmelsen var avsedd att tillämpas i det hänseende som nu är tvistigt. Företrädarna för förbundet har uppgett att de ansåg sig ha träffat ett avtal som innebar att bestämmelsen om 638-kronan skulle tillämpas för alla anställda hos bolaget, numera bolagen, som arbetade under trafikavtalet. L.L. har å sin sida uppgett att avsikten var att endast den berörda andelen av de anställda skulle tillföras löneutrymmet, dvs. anställda som sysselsattes i själva trafikverksamheten i den nyavtalade trafiken. Ingen har uppgett att den här frågan diskuterades direkt vid avtalsförhandlingarna. Någon gemensam partsavsikt kan således inte fastställas utifrån dessa förhörspersoners uppgifter om vad som inträffade under avtalsförhandlingarna. Den utredning som lagts fram i övrigt ger inte heller stöd för att göra någon annan bedömning i den frågan.

Ordalydelsen

I den situationen att någon gemensam partsavsikt inte kan fastställas måste bestämmelsens ordalydelse tillmätas stor betydelse.

I det ursprungliga avtalet finns en uppdelning av texten mellan ”förare” och ”övriga”. Vilken personal som åsyftas med ”övriga” framgår inte. Det går följaktligen inte att direkt av texten utläsa att ”övriga” skulle åsyfta enbart en viss del av den personal som inte är förare och än mindre i sådant fall vilken eller vilka personalkategorier som uttrycket tog sikte på.

Från arbetsgivarparterna har lagts stor vikt vid att det i den ursprungliga texten talas om trafikverksamhet, och de synes mena att det därmed framgår att inte alla personalkategorier kan omfattas eftersom alla inte sysslar med själva trafikverksamheten. Det är uppenbart att förbundet och dess förhandlare inte lade någon sådan inskränkande innebörd i det ordet utan mer såg det som en allmän beteckning för den sortens verksamhet som bedrevs av det dåvarande bolaget. Enligt Arbetsdomstolens mening för inte heller ordet trafikverksamhet i det sammanhang där det står tankarna till att det skulle ha någon bäring på vilka personalkategorier som bestämmelsen omfattar. Uttrycket används bara i samband med regeln som klargör när trafikverksamhet som inte omfattas av något upphandlingsförfarande ska tillföras det särskilda löneutrymmet. Det är arbetsgivarparten i förhandlingarna, genom L.L., som har formulerat den ursprungliga avtalstexten. Om arbetsgivarparten hade velat att bestämmelsen skulle ha ett snävare tillämpningsområde än vad som kan utläsas av texten borde detta ha klargjorts för förbundet. Arbetsgivarparterna har inte visat att så har skett. Som Arbetsdomstolen redan nämnt framgår i stället av utredningen, bl.a. av L.L:s uppgifter, att parterna inte närmare diskuterade innebörden av begreppet trafikverksamhet.

I den nuvarande lydelsen saknas helt uppdelning mellan olika yrkeskategorier och begreppet trafikverksamhet förekommer inte. Det finns således än mindre utrymme för att läsa in en inskränkning av tillämpningen till vissa personalkategorier. Inte heller uttrycket ”nyavtalad trafik”, som förekommer såväl i den ursprungliga texten som i den gällande lydelsen av bestämmelsen, kan enligt domstolens mening läsas som att det begränsar tillämpningen till viss personal. Den formuleringen syns enbart ta sikte på att reglera grundförutsättningen för när i tiden det blir aktuellt att tillföra det särskilda löneutrymmet.

Ordalydelsen talar således, enligt Arbetsdomstolens mening, för en tillämpning i enlighet med förbundets uppfattning.

Övriga omständigheter som har åberopats i tolkningsfrågan

Arbetsgivarparterna har hävdade att den omtvistade bestämmelsen även ska ses i ljuset av motsvarande bestämmelser i det avtal som förbundet träffade med Bussarbetsgivarna några veckor innan uppgörelsen med KFS gjordes den 29 januari 2003. De två avtalen ingicks efter delvis gemensamma förhandlingar på de skilda avtalsområdena.

Parterna är visserligen, som redovisats ovan, överens om att införandet av bestämmelsen syftade till att uppnå konkurrensneutralitet mellan trafikföretagen. Detta förhållande talar emellertid inte med någon särskild styrka mot att avtalet mellan KFS och förbundet hade den innebörden att även de av

förbundets medlemmar som inte arbetade med sådana uppgifter som stod i direkt konkurrens med de sysslor som företagen inom Bussarbetsgivarna utförde skulle tillföras det avtalade löneutrymmet.

Avtalet mellan Bussarbetsgivarna och förbundet, bussbranschavtalet, formulerades något annorlunda. Där angavs att det skulle tillämpas på ”personal som utför arbete på den upphandlade trafiken”. Någon uppdelning i olika personalkategorier gjordes inte i det sammanhanget. Däremot angavs i en bilaga att löneplanen för bussförare skulle tillföras 638 kr från ett visst datum och att utgående månadslön för ”övriga arbetstagare” skulle höjas med samma belopp. Det synes ostridigt att avtalet i dessa delar omfattade alla anställda som arbetade under avtalsområdet. Det har framkommit att det inom Bussarbetsgivarnas avtalsområde dock saknas motsvarande personalkategorier som de som sysselsätts vid svarandebolagens enheter för banteknik och trafikant-service. Trots att avtalet mellan KFS och förbundet skulle gälla för en mer omfattande organisation diskuterades alltså inte, och framfördes inte heller från arbetsgivarparten, att det särskilda löneutrymmet inom det området därför bara skulle gälla för en mer begränsad krets. Enligt Arbetsdomstolens mening ger vad som sålunda framkommit om bussbranschavtalet inte stöd för arbetsgivarparternas uppfattning om innebörden i den omtvistade bestämmelsen.

Arbetsgivarparternas påstående om att de avtal KFS tecknat med tjänstemannaförbunden SKTF, Unionen (dåvarande HTF) och SACO-förbunden år 2005 utgjorde en beskrivning av vad som gällde mellan förbundet och KFS har inte närmare underbyggts. Dessa avtal innehåller formuleringen att ”den andel av trafiken/verksamheten som berörs vid trafikstart av nyavtalad trafik” ska tillföras löneutrymmet. De har alltså i den här delen en delvis annan lydelse än den omtvistade bestämmelsen i dess ursprungliga utformning, och som alltså var den som gällde när tjänstemannaavtalen kom till, trots att det är L.L. som har formulerat även de senare. Såvitt har framkommit berördes inte den här skillnaden i formulering när bestämmelserna från de skilda avtalen sedan fogades samman i det nu aktuella trafikavtalet. Några särskilda slutsatser av betydelse för tolkningsfrågan kan enligt Arbetsdomstolens mening inte dras av det nu anförda.

Arbetsgivarparterna har också hänvisat till att deras tolkning av bestämmelsen skulle vara godtagen i praxis. Utredningen ger emellertid inte belägg för att det finns en långvarig och fast etablerad praxis på avtalsområdet som varit känd för avtalsparterna på ett sådant sätt att de måste antas ha accepterat tillämpningen.

Slutligen har arbetsgivarparterna hänvisat till att det av förbundets hållning vid de centrala tvisteförhandlingarna i den här frågan framgår att förbundet delar arbetsgivarparternas uppfattning att löneutrymmet inte ska tillföras för all personal. De har därvid särskilt hänvisat till att förbundet enligt en anteckning i protokollet anført att matsalspersonal inte omfattas. Den återopade anteckningen i protokollet kan visserligen ge intrycket att parterna skulle vara överens om att just matsalspersonalen skulle vara undantagen från bestämmelsens tillämpning. Förbundets representant vid förhandlingarna, T.A., har emellertid uppgett att inställningen från förbundets sida hela tiden var att all personal

skulle omfattas och att förbundet endast med syfte att nå en förlikning gick med på att matsalspersonal skulle undantas från bestämmelsens tillämpningsområde. Dessa uppgifter, som bortsett från just den åberopade anteckningen är väl återspeglade i protokollet, kan inte lämnas utan avseende. Därför kan inte heller vad som förekommit vid de centrala förhandlingarna leda till slutsatsen att avtalsparterna har varit överens om avtalstillämpningen.

Sammanfattande bedömning

Det ovan anförda leder Arbetsdomstolen fram till bedömningen att det inte är visat att bestämmelsen om det särskilda löneutrymmet i 7 punkten i lönebilagan till trafikavtalet har någon annan innebörd än den som domstolen i det föregående har funnit följer av ordalydelsen. Det innebär att bestämmelsen ska tolkas i enlighet med förbundets uppfattning. Förbundets fastställelseyrkanden ska därför bifallas.

Det innebär också att svarandebolagen genom sin tillämpning har gjort sig skyldiga till kollektivavtalsbrott. De ska därför betala allmänt skadestånd till förbundet. Arbetsdomstolen, som inte finner skäl för jämkning, bestämmer skadeståndet till 75 000 kr för vardera bolaget.

Rättegångskostnader

Arbetsgivarparterna har förlorat målet och ska därför förpliktas att ersätta förbundet för rättegångskostnader. De bör förpliktas att betala kostnaderna med en tredjedel vardera.

Förbundet har yrkat ersättning för rättegångskostnader med sammanlagt 296 561 kr, varav 260 156 kr för ombudsarvode. Arbetsgivarparterna har överlämnat prövningen av skäligheten av yrkat belopp till Arbetsdomstolen. Domstolen finner mot bakgrund av målets art och omfattning att skälig ersättning för ombudsarvode bör bestämmas till 160 000 kr. Den yrkade ersättningen i övrigt är skälig.

Domslut

1. Arbetsdomstolen fastställer att inte bara spårvagnsförare och spårvagnsreparatörer utan även övrig personal under trafikavtalet som är anställd vid GS Spårvagn AB ska tillföras ett löneutrymme enligt lönebilagan punkt 7 vid trafikstart av nyavtalad trafik som inte tidigare tillförts detta utrymme.
2. Arbetsdomstolen fastställer att all personal under trafikavtalet som är anställd vid GS Trafikantservice AB ska tillföras ett löneutrymme enligt lönebilagan punkt 7 vid trafikstart av nyavtalad trafik som inte tidigare tillförts detta utrymme.
3. GS Spårvagn AB ska betala allmänt skadestånd till Svenska Kommunal-arbetareförbundet med 75 000 kr jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från den 16 augusti 2010 till dess betalning sker.

4. GS Trafikantservice AB ska betala allmänt skadestånd till Svenska Kommunalarbetsareförbundet med 75 000 kr jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från den 16 augusti 2010 till dess betalning sker.

5. Kommunala Företagens Samorganisation, GS Spårvagn AB och GS Trafikantservice AB ska, med en tredjedel vardera, ersätta Svenska Kommunalarbetsareförbundet för rättegångskostnader med 196 405 kr, varav 160 000 kr utgör ombudsarvode, jämte ränta på beloppen enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Carina Gunnarsson, Dag Ekman, Inga Jerkeman, Gabriella Forssell, Ari Kirvesniemi, Ann-Marie Stenberg Carlsson och Anders Tiderman. Enhälligt.

Sekreterare: Hanna Svensson