



## ARBEIDSRETTE

### DOM

---

**Avsagt:** 13. juni 2016

**Saksnr.:** 30/2015

**Lnr.:** 15/2016

**Dommere:** Tron Løkken Sundet  
Eli Mette Jarbo  
Steinar Tjomsland  
Tove Stangnes  
Axel Thuve  
Kjell Bjørndalen  
Jostein Gaasemyr

**Saken gjelder:** Spørsmål om spisepauser etter Bussbransjeavtalen § 7.1 tredje ledd kan forkortes i tilfeller hvor sjåføren blir forsinket inn til pausen.

---

Landsorganisasjonen i Norge, med Norsk      Advokat Einar Stueland  
Transportarbeiderforbund

**mot**

Næringslivets Hovedorganisasjon      Advokat Aleksander Rød

## DOM

- (1) Saken gjelder spørsmål om spisepausen etter Bussbransjeavtalen § 7.1 tredje ledd kan forkortes dersom sjåføren blir forsinket inn til pausen.
- (2) **Sakens tariffrettslige ramme**
- (3) Etter Bussbransjeavtalen for tariffperioden 2012–2014 mellom Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)/NHO Transport og Landsorganisasjonen i Norge (LO)/Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) § 4.4 skal det utarbeides arbeidsplaner som viser den ansattes daglige og ukentlige arbeidstid, hvile- og spisepauser og ukentlige fritid. Arbeidsplanene tar utgangspunkt i rutene som skal kjøres i henhold til avtalen med oppdragsgiver.
- (4) Rute- og arbeidsplaner lages i et datasystem hvor det legges inn krav til rutetider, hvile- og fritid, arbeidstid, tidsstatistikk mv. Bussbransjeavtalen har regler om drøftinger med de tillitsvalgte og om målinger for fastsettelse av tidsfaktorer som brukes ved utarbeidelse av rute- og arbeidsplaner, jf. §§ 4.3 og 4.4.
- (5) Paragraf 7 «Bestemmelser om fritid, ferie og permisjoner» har slik regulering av spise- og hviletid:

**«7.1 Spise-/hviletidsbestemmelser**  
**Spise-/hviletidsbestemmelser fastsettes i henhold til aml. § 10-9, samt kjøre- og hviletidsbestemmelsene der disse gjelder.**  
**Opphold etter ruteplanen på inntil ½ time ved stasjoningsstedet regnes som arbeidstid. Dette gjelder ikke når oppholdstiden nyttes til spisepause.**

**En spisepause på 30 minutter avholdes i henhold til bestemmelsene i aml. § 10-9. Spisepauser skal så vidt mulig gis etter 4 timers arbeid når dette i teknisk henseende er hensiktsmessig, dog senest etter 5 timers arbeidstid.**

**Dersom spisepause gis etter 4 timer, skal det legges inn nødvendig pause for personlig behov.**

**Partene kan inngå lokal avtale om tidsmessig avvik vedrørende plassering av spisepause.»**
- (6) Bussbransjeavtalen § 4.3 «Særlige arbeidstidsbestemmelser» har i avsnittet om «Opphold på stasjoningsstedet» slik bestemmelse:

**«Opphold på ruteplanen på inntil ½ time ved stasjoningsstedet regnes som arbeidstid. Dette gjelder ikke når oppholdstiden benyttes til spisepause.»**
- (7) I avsnittet om «Forsinkelse» fremgår det at partene forutsetter at «ruten settes opp med realistisk rutetid». Det er samme sted presisert at uforutsette forsinkelser på inntil 10 minutter er kompensert i timelønnen.

- (8) Paragraf 4.6 har bestemmelser om overtidsarbeid og merarbeid:

**«§ 4.6 Overtidsarbeid/merarbeid**

Som overtidsarbeid regnes for ansatte i full stilling, det arbeidet som utføres ut over den ansattes faste arbeidstid. For arbeidstakere som er deltidsansatte eller midlertidig ansatt på redusert arbeidstid, regnes den arbeidstid som går ut over den avtalte, men innenfor ordinær arbeidstid, som merarbeid, og utover dette som overtidsarbeid.

...

Påbegynt halvtime skal lønnes som halv time.

...

**Overtidsbetaling ved forsinkelse**

Uforutsett forsinkelse på 10 minutter og derover godtgjøres med overtidsbetaling.»

- (9) **Bakgrunnen for Bussbransjeavtalen § 7.1**

- (10) Bussbransjeavtalen ble opprettet i 2007 og trådte i kraft 1. januar 2008. Den er generelt sett en videreføring av tariffbestemmelser som frem til 1994 var inntatt i to overenskomster: En overenskomst for rutebilselskaper utenfor Oslo og en overenskomst for rutebilselskaper i Oslo. Overenskomsten for rutebilselskaper utenfor Oslo hadde i § 2 «Ordinær arbeidstid» punkt A, 2) bestemmelse som tilsvarte Bussbransjeavtalen punkt 7.1 annet ledd.

Bestemmelsen lød:

**«Opphold etter ruteplanen på inntil ½ time ved stasjoneringsstedet regnes som arbeidstid. Dette gjelder ikke når oppholdstiden nyttes til spisepause.»**

- (11) I 1986 fikk overenskomsten for rutebilselskaper utenfor Oslo bestemmelser om spisepause i § 2, A, e) som lød:

**«Spisepauser**

**En spisepause på 30 minutter kan avholdes i henhold til Arbeidsmiljølovens regler. Det skal ikke foretas trekk av spisepause på dager med delt skift.**

**Merknad:**

**Dersom trukket spisepause gis etter mer enn 4 timer, må det under utarbeidelse av skiftplanene tas hensyn til nødvendigheten av en kort pause for personlig behov.»**

- (12) Overenskomsten for rutebilselskaper i Oslo § 4 «Ordinær arbeidstid» hadde i 1986 slik regulering av hvile- og spisepauser:

**«Hvile- og spisepauser fastsettes overensstemmende med Arbeidsmiljølovens § 51.**

**Partene forutsetter at spisepausen kan forkortes til ½ time.**

**Spisetiden skal så vidt mulig gis etter 4 timers tjeneste når dette i teknisk henseende er hensiktsmessig, dog senest etter 5 timers tjeneste.»**

- (13) Overenskomsten for Oslo hadde i § 6 punkt IV bestemmelser om kompensasjon for forsinkelser:

**«Som kompensasjon for forsinkelser i ruten får alle faste sjåførere kr. 30,- pr. uke. Timesjåfører får forholdsvis godtgjørelse.**

**Kontrollerte forsinkelser på 30 min. og derover godtgjøres med overtidsbetaling.»**

- (14) Da overenskomstene ble slått sammen i 1994, ble bestemmelser om spise- og hviletid inntatt både som fellesbestemmelser og i særskilte bestemmelser for sjåførere i og utenfor Oslo. I overenskomsten del II «Fellesbestemmelser for bransjen», hadde § 4.6 slik ordlyd:

**«Spise-/hviletidsbestemmelser**

**Spise-/hvilepauser fastsettes i henhold til arbeidsmiljølovens § 51, samt kjøre- og hviletidsbestemmelsene der disse gjelder.»**

- (15) I forhandlingene om opprettelsen av en felles overenskomst for sjåførere i og utenfor Oslo, fremmet Norsk Rutebilarbeiderforbund (NRAF) krav om endringer i bestemmelsene om spisepause for sjåførere i og utenfor Oslo. Forbundet krevde at første setning skulle få slik ordlyd:

**«Spisepauser i henhold til arbeidsmiljølovens bestemmelser skal være på 30 minutter.»**

- (16) I overenskomsten del III «Særbestemmelser for ulike kategorier ansatte», var det egne bestemmelser om spisepauser for sjåførere i og utenfor Oslo. For spisepausene ble likelydende bestemmelser inntatt som § 3.4:

**«En spisepause på 30 minutter avholdes i henhold til bestemmelsen i Aml. § 51.»**

- (17) For sjåførere i Oslo videreførte man også bestemmelsen om en fast, særskilt kompensasjon for forsinkelse i ruten inntil 30 minutter. Overenskomsten fikk i 1996 egne bestemmelser om fast tillegg for leilighetsvise forsinkelser inntil 10 minutter, jf. AR-2014-8 avsnitt 12.

- (18) I 2006 kom partene til enighet om tilnærmet identiske overenskomster for NHO-området og for Spekter-området, jf. AR-2014-8 avsnitt 15. Bestemmelsen om spisepauser ble inntatt i § 7.1. Bestemmelsen om fast tillegg for forsinkelse i ruten inntil 10 minutter ble inntatt i § 4.3 og gjort gjeldende for alle sjåførere.

- (19) Det er etter dette ikke gjort materielle endringer i § 7.1 tredje ledd. Henvisningen til § 51 i arbeidsmiljøloven av 1977 har blitt oppdatert med henvisninger til den tilsvarende regelen i arbeidsmiljøloven av 2005 § 10-9.

(20) **Bakgrunnen for tvisten**

- (21) Spørsmål om tolkningen av Bussbransjeavtalen § 7.1 ble i mars 2015 reist av klubblleder Morten Kvam i Nobina Norge AS, avdeling Jernkroken. I e-post 3. mars 2015 fra Kvam til personalsjef Line Eriksen, reiste han spørsmål om hvorfor sjåførene ikke fikk betalt

spisepause når de kom forsinket inn til pausen. Kvam hadde fått opplyst at forsinkelser inntil 10 minutter var innbakt i timelønnen. I e-posten uttaler han:

**«[D]et er ingen tvil om at matpausen skal være på 30 minutter ref BBA § 7.1. Dersom for kort spisepause ikke betales, eller kan forlenges med antall minutter som er forsinka, kan sjåførene kreve ny spisepause.»**

- (22) I svar fra Eriksen i e-post 9. mars 2015 uttaler hun at forsinkelser inntil 10 minutter var kompensert i timelønnen, og at dette også gjaldt forsinkelse til spisepausen:

**«Skulle det vært krav om overtid dersom man ikke fikk utvidet pausen med 10 min i den andre enden hadde ikke disse 10 min kunne vært bakt inn i lønnen.»**

- (23) Kvam kommenterte dette i e-post 10. mars 2015 til Eriksen. I e-posten uttaler han:

**«Vi er enige om at matpausen skal være på 30 minutter. Dersom pausen ikke er på 30 minutter, er det å betrakte som arbeidstid som skal betales. ... Da har du to valg. Enten forlenge matpausen med de minuttene som mangler eller betale for en forkortet matpause. Uten betaling blir det selvfølgelig krav om forlenget matpause.»**

- (24) Tvisteforhandlinger mellom Nobina Norge og NTF-klubben i Nobina ble gjennomført 10. april 2015. I tvisteprotokollen uttales det:

**«Nobina Norge AS mener en uforutsett forsinkelse på inntil 10 min jfr BBA § 4.3 er kompensert i timelønnen når forsinkelsen oppstår inn til en spisepause. Det er enighet om at spisepausen på 30 min skal forskyves dersom det er mulig jfr AML § 10-9. I tilfeller der det ikke er mulig å forskyve spisepausen og spisepausen blir avkortet med inntil 10 min grunnet tilfeldig forsinkelse, utløser dette ikke overtidsbetaling eller kompensasjon. Nobina mener dette allerede er kompensert i timelønnen jfr BBA § 4.3. Nobina viser til Arbeidsrettens dom sak 35-2013 [avsnitt 54 og 65].**

**NTF Sjøførergruppa Nobina henviste til Bussbransjeavtalens § 7.1, som sier «En spisepause på 30 minutter skal avholdes i henhold til bestemmelsene i AML § 10-9». Andre bestemmelser vedrørende betaling for forsinkelser e.l. overstyrer verken denne paragrafen eller Arbeidsmiljølovens bestemmelser om pause. NTF Sjøførergruppa Nobina krever at pause skal avholdes i henhold til § 7.1, evt. at pause som ikke oppfyller bestemmelsen regnes som arbeidstid.»**

- (25) Tvisteforhandlinger mellom NTF og NHO Transport ble gjennomført 18. juni 2015. NTF viste til at det skal avholdes en spisepause på 30 minutter og at bestemmelser om betaling for forsinkelser ikke overstyrer bestemmelsene om pauser i Bussbransjeavtalen § 7.1 og arbeidsmiljøloven. NHO Transport anførte at § 7.1 ikke ga krav på forskyvning av spisepausen, og at forsinkelser på inntil 10 minutter var kompensert i timelønnen. NHO Transport gjorde også gjeldende at saken var et forsøk på omkamp etter Arbeidsrettens dom fra 2014 (AR-2014-8). Tvisteforhandlinger mellom LO og NHO ble gjennomført 29. september 2015. Partenes anførsler er i protokollen gjengitt slik:

**«LOs anførsler:**

Det følger av Bussbransjeavtalens § 7.1 at spisepausen skal være på 30 minutter. Bedriftene kan ikke pålegge arbeidstakerne å forkorte pausene, ei heller ved forsinkelser i forkant av pausen.

**NHOs anførsler:**

Ved forsinkelse er bedriften ikke forpliktet til å «parallellforskyve» pausen, men om pausen blir kortere enn 30 minutter vil arbeidstaker, i mangel av lokal avtale, ha krav på kompensasjon for mer/overtidsarbeid i henhold til overenskomstens § 4.6 herunder bestemmelsen om overtidsbetaling ved forsinkelse.»

- (26) En tilsvarende problemstilling har blitt reist i Tide Buss AS. I protokollen fra tvisteforhandlinger mellom bedriften og klubben 29. oktober 2015 er det inntatt slike merknader:

«Tide Buss AS mener en uforutsett forsinkelse på inntil 10 minutt, jfr. BBA § 4.3, er kompensert i timelønnen når forsinkelsen oppstår inn til en spisepause.

Det er enighet om at spisepausen på 30 min skal forskyves dersom det er mulig jfr. AML § 10.9. I tilfeller der det ikke er mulig å forskyve spisepausen, og spisepausen blir avkortet med inntil 10 min grunnet tilfeldig forsinkelse, utløser dette ikke overtidsbetaling eller kompensasjon. Tide mener dette allerede er kompensert i timelønnen.

...

NTF klubben Tide viser til at en spisepause skal avholdes i henhold til bestemmelsen i BBA § 7.1 og AML § 10.9. Vi mener at en uforutsett forsinkelse inn til en spisepause er arbeidstid og ikke kan kompenseres med betaling. Så dersom en er forsinket inn til spisepause skal tiden forskyves med det antall minutter en er forsinket. Dermed vil en være forsinket ut igjen. Selv om forkortet spisepause ikke skal kunne kompenseres med betaling, krever en at det blir foretatt etterbetaling for all forsinkelse inntil bedriften endrer praksis med at ansatte får sin rettmessige spisepause på 30 min.»

- (27) LO, med NTF, tok ut stevning for Arbeidsretten 11. november 2015. Hovedforhandling ble gjennomført 18.–19. mai 2016. To partsrepresentanter og ni vitner avga forklaring.
- (28) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**
- (29) *Landsorganisasjonen i Norge*, med Norsk Transportarbeiderforbund, har i korte trekk anført:
- (30) Bussbransjeavtalen § 7.1 bestemmer at det skal «avholdes» en spisepause på 30 minutter. Ordlyden åpner ikke for kortere spisepauser dersom det oppstår forsinkelser i ruten.
- (31) Bestemmelsen om spisepauser må tolkes slik at den ikke strider mot arbeidsmiljøloven. Henvisningen til arbeidsmiljøloven § 10-9 første ledd taler for at pauser kan forskyves, ikke forkortes. Denne forståelsen støttes av at adgangen til å forkorte pauser er uttrykkelig nevnt i § 10-9 annet ledd. Dersom pausen skal forkortes, må det avtales unntak etter arbeidsmiljøloven § 10-12 fjerde ledd. En slik avtale må være uttrykkelig og ha bestemmelser om kompenserende hvile. Bussbransjeavtalen oppfyller ikke disse kravene. Unntaksbestemmelsen i § 10-12 tredje ledd er ikke relevant. Forkortelse av spisepausen vil

i tillegg stride mot arbeidstidsdirektivet og kan også stride mot reglene om kjøre- og hviletid.

- (32) Arbeidsmiljøloven av 1977 § 51 gjorde unntak fra reglene om spisepauser i tilfeller hvor dette var nødvendig av hensyn til driften. Dette unntaket er ikke relevant for bussdrift. Arbeidet som bussjåfør innebærer at maten ikke kan inntas under arbeidets gang. Bussdrift kan i tillegg organiseres slik at pauser kan avvikles i spiserom mv.
- (33) AR-2014-8 gjelder forståelsen av betalingsbestemmelsen i § 4.3 jf. § 4.6 og er ikke relevant for tolkningsspørsmålet i den foreliggende saken.
- (34) Det foreligger ikke tariffrettslig relevant praksis som støtter NHOs tolkning. Det har før 2015 ikke vært tvistet om forståelsen av bestemmelsen. Arbeidsgiver har i tvisten ved Tide vist til at pausen som hovedregel skal forskyves. Dette har også støtte i vitneforklaringene. Det er derfor ingen fast praksis for å forkorte pausen. Den lokale tillitsvalgtes merknader i e-postene fra mars 2015 om at pausen måtte forskyves eller kompenseres økonomisk, bygger på en uriktig tolkning av overenskomsten. Denne forståelsen er ikke bindende for forbundet eller LO. LO som overordnet tariffpart har under enhver omstendighet ikke vært kjent med praktiseringen av bestemmelsen.
- (35) Vernehensyn taler for LOs tolkning av bestemmelsen. NHOs tolkning kan i prinsippet føre til at spisepausen faller bort ved forsinkelser på 30 minutter. Praktiske hensyn kan ikke begrunne NHOs tolkning. Det er mulig å organisere arbeidet slik at det alltid gjennomføres spisepauser på 30 minutter. Når ruteplanlegging kan ta høyde for de absolutte grensene som følger av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, kan det samme gjøres for spisepause etter § 7.1. Det er ikke sjåførene som skal ha risikoen for forsinkelser i ruten.
- (36) Det er nedlagt slik påstand:
- «Bussbransjeavtalen § 7.1. er å forstå slik at spisepausen ikke kan forkortes til mindre enn 30 minutter.»**
- (37) *Næringslivets Hovedorganisasjon* har i korte trekk anført:
- (38) Utgangspunktet etter Bussbransjeavtalen § 7.1 er at det skal avvikles spisepauser på 30 minutter. Denne bestemmelsen må ses i sammenheng med § 4.3 og § 4.6. Avtalen bygger på en forutsetning om at pauser unntaksvis kan forkortes ved uforutsette forsinkelser eller andre ekstraordinære omstendigheter som fortrenger pausen, og det ikke er mulig å forskyve pausen eller sette inn en annen sjåfør på ruten. Virkningene av forsinkelser må

vurderes konkret. Hvorvidt pausen kan forkortes, må bygge på en forsvarlighetsvurdering. Partene er enige om at forsinkelser inn i spisepausen ikke kan være en fast ordning.

- (39) Etter ordlyden skal det «avholdes» en spisepause på 30 minutter, det står ikke at spisepausen «skal» være 30 minutter. Dette må ses i sammenheng med at NRAFs krav til formuleringen av ordlyden i tariffrevisjonen i 1994 ikke førte frem. Når ordet «skal» er utelatt, taler det mot at bestemmelsen stiller et absolutt krav om en spisepause på 30 minutter.
- (40) Forsinkelser inntil 10 minutter ligger innbakt i sjåførenes lønn. Tariffpartene har valgt denne reguleringen fordi punktlighet er viktig. Arbeidet må derfor unntaksvis fortrenge tid til spisepauser. Dette må ses i sammenheng med at forutsetningen er at rutetiden er realistisk og at sjåførene alltid får en viss kompensasjon for ulemper som følger av tapt fritid.
- (41) Å forkorte spisepausen strider ikke mot arbeidsmiljøloven § 10-9 eller arbeidstidsdirektivet. Etter § 10-12 fjerde ledd gjelder det avtalefrihet for organisasjoner med innstillingsrett. Det stilles ikke krav om at det må være inntatt bestemmelser om kompenserende hvile. Arbeidstidsdirektivet artikkel 4 viser til den regulering som følger av tariffavtaler. Direktivet kobles derfor ut på grunn av reguleringen i Bussbransjeavtalen.
- (42) Forsinkelsesbestemmelsene vil være innholdsløse dersom de ikke gjelder ved forsinkelser inn til spisepauser. AR-2014-8 viser at det var en felles partsforståelse om at reglene også gjelder ved forsinkelse inn til spisepausen. Den foreliggende saken fremstår som en omkamp om Arbeidsrettens avgjørelse fra 2014. Tariffbestemmelsen har aldri blitt praktisert ut fra den tolkning LO nå gjør gjeldende.
- (43) Reelle hensyn støtter ikke LOs tolkning. Sammenhengen i bestemmelsene vil gi sjåførene den nødvendige beskyttelse. Arbeidstakere er kompensert for risikoen for forsinkelser gjennom et tillegg i timelønnen. Forsinkelser kan teoretisk sett føre til at spisepausen faller bort. I slike ekstraordinære tilfeller vil man finne praktiske løsninger, enten ved å bytte sjåfør eller innstille ruten. Dersom det er spørsmål om forsinkelsene skyldes at rutetidene ikke er realistiske, må man eventuelt tviste om dette. Det er ikke gjort.
- (44) Det er nedlagt slik påstand:
- «De saksøkte frifinnes.»
- (45) **Arbeidsrettens merknader**



- (46) *Arbeidsretten* vil innledningsvis knytte noen merknader til forholdet mellom Bussbransjeavtalen og lovreguleringen av arbeidstid og kjøre- og hviletid, og til problemstillingen i saken.
- (47) Tvisten gjelder om den pausen som etter Bussbransjeavtalen § 7.1 jf. § 4.4 legges inn i arbeidsplanen som ubetalt spisepause, kan forkortes dersom sjåføren kommer forsinket inn til pausen.
- (48) LO har anført at Bussbransjeavtalen må tolkes slik at den samsvarer med reglene om kjøre- og hviletid. Reglene om kjøre- og hviletid gjør unntak for persontransport i rute når rutens lengde ikke overstiger 50 kilometer, jf. forskrift om kjøre- og hviletid (FOR-2007-07-02-877) § 1 jf. forordning 561/2006 artikkel 3 bokstav a. Tolkningsspørsmålet i saken er først og fremst reist med sikte på passasjertransport i byene hvor forsinkelser i rutene må antas å forekomme oftere enn i ruter utenfor byene. Passasjertransport i byene vil i alminnelighet falle inn under unntaket fra reglene om kjøre- og hviletid i artikkel 3 bokstav a. Den alminnelige plikten til å praktisere tariffavtalen innenfor rammen av ufravikelige lovbestemmelser gjelder også for Bussbransjeavtalen. En eventuell adgang til å forkorte spisepausen må derfor for transport som omfattes av reglene om kjøre- og hviletid praktiseres i samsvar med disse reglene. Det er ikke anført eller ført bevis for at den omtvistede praksis isolert sett er i strid bestemmelsene om kjøre- og hviletid. *Arbeidsretten* kan heller ikke se at den omtvistede praksis har økt risikoen for brudd på disse reglene. Bestemmelsene om kjøre- og hviletid gir derfor ikke noe selvstendig bidrag til tolkningen av § 7.1 tredje ledd.
- (49) Partene er uenige om hvilken betydning arbeidsmiljøloven har for tolkningsspørsmålet og om det er avtalt unntak fra arbeidstidsreglene etter arbeidsmiljøloven § 10-12 fjerde ledd. Det er også vist til § 10-12 tredje ledd, men retten går ikke nærmere inn på denne bestemmelsen. Arbeidstakere skal etter arbeidsmiljøloven § 10-9 første ledd ha minst én pause dersom den daglige arbeidstiden er minst 5,5 timer. Pausene skal til sammen utgjøre minst 30 minutter hvis arbeidstiden er minst 8 timer. Dersom arbeidstakeren ikke fritt kan forlate arbeidsplassen under pausen eller det ikke finnes tilfredsstillende pauserom, skal pausen regnes som del av arbeidstiden, jf. § 10-9 første ledd tredje punktum. En pause kan forskyves når forholdene gjør det nødvendig, jf. § 10-9 første ledd siste punktum.
- (50) Tvistes spørsmålet for *Arbeidsretten* er hvilken regulering Bussbransjeavtalen oppstiller for spisepausen. Etter *Arbeidsrettens* vurdering er det ikke nødvendig å ta stilling til om det er adgang til å avholde pauser som til sammen ikke utgjør minst 30 minutter. Hva som blir

den samlede pausetiden i arbeidsmiljølovens forstand i tilfeller med forsinkelser i ruten er heller ikke konkretisert og må eventuelt prøves i individuelle tilfeller. Poenget er at en eventuell forkortelse av den oppsatte spisepausen etter Bussbransjeavtalen § 7.1 tredje ledd ikke nødvendigvis gjør at den samlede pausetiden i løpet av arbeidsdagen blir kortere enn lovens krav. Dette gjelder uten hensyn til om pausetiden regnes som fritid eller inngår i arbeidstiden etter § 10-9. Arbeidsretten tilføyer at en eventuell adgang til å forkorte spisepausen etter § 7.1 tredje ledd under enhver omstendighet må praktiseres innenfor rammen av forsvarlighets- og vernebestemmelsen i arbeidsmiljøloven § 10-2 første ledd, og at Bussbransjeavtalen § 7.1 tredje ledd ikke kan tolkes som et generelt unntak fra arbeidsmiljøloven kapittel 10.

- (51) Når retten ikke går nærmere inn på lovens minstekrav til pausene henger det også sammen med at virkningene av forsinkelser kan variere. På grunnlag av parts- og vitneforklaringene legger Arbeidsretten til grunn at praksis i bransjen har vært at spisepausen forskyves hvis dette er mulig innenfor den oppsatte ruteplanen. Dersom det ikke er mulig å forskyve pausen innenfor ruteplanen, har man funnet andre praktiske løsninger. Hva disse praktiske løsningene går ut på, vil variere avhengig av ruteplanen, omfanget av forsinkelsen, sjåførens eget ønske og kravet til forsvarlig drift. En løsning kan da bli at sjåføren forkorter pausen, fortsetter kjøringen og får ubetalt pause senere. I andre tilfeller kan det være mulig å tilkalle sjåfør som overtar ruten slik at sjåføren får full ubetalt spisepause. Dette vil gjerne skje ved forsinkelse som inntreffer på vei til endestasjon. Det kan også hende at ruten må innstilles, særlig i tilfeller med vesentlig forsinkelse. Arbeidsretten legger til grunn at valg av løsning gjøres ut fra hensynet til helse, miljø og sikkerhet, jf. også arbeidsmiljøloven § 10-2 første ledd. I tilfeller hvor den ubetalte spisepausen forkortes, vil den tiden som faller bort regnes som arbeidstid som kan gi grunnlag for overtidsbetaling, jf. rettens merknader nedenfor om dette.
- (52) Arbeidsretten legger på bakgrunn av parts- og vitneforklaringene til grunn at bestemmelsen ikke har vært praktisert ut fra en felles forutsetning om at spisepausen alltid skal forskyves ved forsinkelser inn til pausen. Arbeidsretten vil i denne forbindelse vise til kravet i Bussbransjeavtalen § 4.3 om at det er tariffpartenes forutsetning at rutene settes opp med «realistisk rutetid». Tolkningsspørsmålet knytter seg derfor til forkortelser av pausen som følge av uforutsette forsinkelser som oppstår i ruter med realistisk rutetid. Spørsmålet er hva som etter § 7.1 tredje ledd gjelder ved forsinkelser som ikke er en følge av mangler ved ruteplanleggingen.

- (53) Spørsmålet er om den praksis som er beskrevet foran er forenlig med bestemmelsen i Bussbransjeavtalen § 7.1 tredje ledd om at det avholdes en spisepause på 30 minutter. I dette spørsmålet har Arbeidsretten delt seg i et flertall og et mindretall. Arbeidsrettens flertall, dommerne *Sundet, Jarbo, Tjomsland, Thuve* og *Gaasemyr*, har kommet til at de saksøkte må frifinnes og vil bemerke:
- (54) Etter Bussbransjeavtalen § 7.1 første ledd skal spise- og hviletidsbestemmelser fastsettes «i henhold til aml. § 10-9, samt kjøre- og hviletidsbestemmelsene der disse gjelder». Etter avtalens § 7.1 tredje ledd «avholdes» en spisepause på 30 minutter «i henhold til bestemmelsene i aml. § 10-9». Formuleringen «avholdes» knytter seg til lovens § 10-9, som ikke stiller krav om en sammenhengende, ubetalt pause på 30 minutter. Overenskomsten § 7.1 tredje ledd utelukker derfor ikke forkortelse av spisepausen ved uforutsette forsinkelser.
- (55) Presiseringen om at den ubetalte spisepausen skal være på 30 minutter må ses i sammenheng med avtalens øvrige bestemmelser om arbeidstid og arbeidsplaner, og de forutsetninger disse bestemmelsene bygger på. Bestemmelsene knytter seg til skillet mellom arbeidstid og fritid og presiserer hvilket fradrag som skal gjøres i arbeidstiden ved utarbeidelse av arbeidsplanen. Tariffreguleringen viser at partene er kjent med at det kan oppstå forsinkelser og at dette kan få konsekvenser for fritiden. Forsinkelser er regulert på to måter: For det første gjennom krav til ruteplanleggingen og at rutetiden skal være realistisk, jf. § 4.3. Planleggingen skal gi ruter som gjør det mulig å avholde pauser i samsvar med § 7.1 tredje ledd. For det andre ved at det i lønnen er innbakt et tillegg for inntil 10 minutters forsinkelse. Dette tillegget gjelder generelt for tap av fritid og gjør ikke unntak for tap av tid til ubetalt spisepause. Flertallet viser også til at LOs anførsler i AR-2014-8 synes å bygge på at tillegget for forsinkelser gjelder generelt, selv om dommen gjelder beregningsspørsmål etter § 4.3 og § 4.6. For uforutsette forsinkelser ut over 10 minutter gis det særskilt godtgjørelse for overtid. Denne reguleringen taler mot at forsinkelsen alltid skal føre til forskyvning av pausen og gi rett til økonomisk kompensasjon. Dersom avtalen bare mente å åpne for å forskyve pausen etter § 7.1 tredje ledd, burde dette ha kommet klarere til uttrykk i § 4 eller § 7. Slik bestemmelsene er utformet, er skillet mellom arbeidstid og fritid søkt ivaretatt gjennom kravet til realistiske ruter. Dersom de realistiske rutene i unntakstilfeller ikke gir rom for å forskyve pausen, utløser det rett til overtidsgodtgjørelse.

- (56) Flertallet legger på bakgrunn av parts- og vitneforklaringene til grunn at Bussbransjeavtalen ikke har vært praktisert i tråd med den absolutte tolkningen LO gjør gjeldende. Det er ikke sannsynliggjort at forsinkelser har fått et større omfang eller en annen karakter etter innføringen av anbudskonkurranser for persontransport. Hvorvidt enkelte ruteplaner har vært urealistiske og har hatt behov for endringer, kan ikke begrunne en annen generell tolkning av § 7.1 tredje ledd.
- (57) Praksis synes gjennomgående å ha vært slik det er beskrevet i tvisteprotokollen fra Tide Buss AS: Ved forsinkelser skal pausen som hovedregel forskyves dersom det er mulig. Hvis det av hensyn til ruten ikke er mulig å forskyve pausen, kan det være aktuelt med overtidsbetaling. En slik praksis samsvarer best med den generelle innretningen på Bussbransjeavtalens regler om forsinkelser. Hvilke krav som ellers stilles til senere pauser eller tilrettelegging av arbeidet må vurderes konkret, og det må løses på annet grunnlag enn § 7.1 tredje ledd. Ved forsinkelser vil det avgjørende være kravet til forsvarlig drift generelt og forsvarlig arbeidstid spesielt, jf. blant annet arbeidsmiljøloven § 10-2 første ledd. Den tariffrettslige plikten er som utgangspunkt oppfylt gjennom fastsettelse av realistisk rutetid og ved å legge til rette for forskyvning av pausen så langt det er mulig innenfor den fastsatte ruteplanen. Hva som ligger i kravet til realistisk rutetid og arbeidsgivers plikt til å revidere rutene, er ikke tema i saken.
- (58) Flertallet har på denne bakgrunn kommet til at Bussbransjeavtalen § 7.1 tredje ikke kan tolkes slik at den oppstiller en ubetinget plikt til å forskyve pauser når det oppstår uforutsette forsinkelser i ruten. Det er derfor ikke tariffstridig om den oppsatte spisepausen forkortes som følge av forsinkelsen.
- (59) Arbeidsrettens mindretall, dommerne *Stangnes* og *Bjørndalen*, har kommet til at saksøker må få medhold i påstanden og vil bemerke:
- (60) Bussbransjeavtalen § 7.1 tredje ledd bestemmer at det skal «avholdes» en spisepause på 30 minutter. Den befalende formen «avholdes» viser at det ikke er grunnlag for å forkorte pausen. Dette følger også av henvisningen til arbeidsmiljølovens regler. Arbeidsmiljøloven krever at summen av pauser skal være 30 minutter i løpet av arbeidsdagen, mens § 7.1 krever «en spisepause» på 30 minutter. Bruken av ordene «en spisepause» tilsier at dette er ment som en særskilt pause. Bussbransjeavtalen oppstiller på dette punktet selvstendige rettigheter ved at pausen som skal være spisepause må gjennomføres som en sammenhengende halvtime.

- (61) Praksis kan ikke slå gjennom overfor avtalens klare ordlyd. Det er her tilstrekkelig å vise til at LO som overordnet tariffpart ikke har vært kjent med praksis som strider mot det som er en naturlig forståelse av bestemmelsens ordlyd. AR-2014-8 er ikke av betydning for tolkningsspørsmålet.
- (62) Formålet med spisepausene taler for at pausen må forskyves ved forsinkelser i ruten. Praktiske hensyn kan ikke tillegges særlig vekt. Det er mulig å planlegge ruter ut fra et absolutt krav til pauser på 30 minutter, og slike absolutte grenser for arbeidstiden praktiseres i dag for kjøre- og hviletid. Dette kan derfor også gjøres for spisepauser.
- (63) NHO har anført at bestemmelsen om at 10 minutters forsinkelser er innbakt i lønnen blir innholdsløs dersom LOs tolkning legges til grunn. Dette kan ikke være avgjørende. Selv om virkeområdet for reglene om kompensasjon for forsinkelser blir innskrenket, blir de ikke innholdsløse.
- (64) Dommen er avsagt med slik dissens som fremgår foran.

## SLUTNING

De saksøkte frifinnes.

Tron Løkken Sundet  
(sign.)

Eli Mette Jarbo  
(sign.)

Steinar Tjomsland  
(sign.)

Tove Stangnes  
(sign.)

Axel Thuve  
(sign.)

Kjell Bjørndalen  
(sign.)

Jostein Gaasemyr  
(sign.)

Rett utskrift bekreftes: