



## ARBEIDSRETTE

### DOM

---

**Avsagt:** 28. juni 2021

**Saksnr.:** 35/2020

**Lnr.:** AR-2021-20

**Dommere:** Jakob Wahl  
Tron Løkken Sundet  
Liv Gjølstad  
Tor-Arne Solbakken  
Frode Christensen  
Unni Rasmussen  
Lise Falmår

**Saken gjelder:** Spørsmål om krav på overtidstillegg for reisetid

---

Landsorganisasjonen i Norge, med  
Fellesforbundet

Advokat Yvonne Evensen

**mot**

1. Hovedorganisasjonen Virke

Advokat Anette Brinchmann Pollen

2. Assa Abloy Entrance Systems  
Norway AS

## DOM

- (1) Saken gjelder spørsmål om rett til overtidstillegg for reisetid, jf. særavtale mellom Assa Abloy Entrance Systems Norway AS og serviceteknikere og montører i virksomheten.
- (2) **Oversikt over virksomheten og tariffreguleringen**
- (3) Assa Abloy Entrance Systems Norway AS (heretter Assa Abloy) leverer tjenester innenfor dørautomatikk, industriporter, hangar- og verftsporter, adgangssystemer m.m. Selskapet har kontorer i Oslo, Trondheim og Stavanger, med avdelinger for administrasjon, salg, montering og service. Virksomheten har om lag 140 ansatte. Blant de ansatte er det 75 serviceteknikere og 8 montører.
- (4) Serviceteknikere arbeider først og fremst i nærområdet til avdelingskontoret. Det er noe reisevirksomhet knyttet til arbeidet. Daglig leder i Assa Abloy, Patrik Norberg, har opplyst at serviceteknikere gjennomsnittlig har 1,8 timer daglig reisetid.
- (5) Montører utfører oppdrag innenfor salgsdistrikt som omfatter ett eller flere fylker. Arbeidet medfører en del reising med overnatting eller lang daglig reiseavstand. Assa Abloys virksomhet er for tiden fordelt på 10 salgsdistrikter i Norge og på Svalbard. Daglig leder Norberg har opplyst at montører gjennomsnittlig har 3 timer daglig reisetid.
- (6) Assa Abloy er tilsluttet Hovedorganisasjonen Virke og er bundet av Industrioverenskomstens VO-del. I tillegg har bedriften særavtale blant annet for montører og serviceteknikere. Den gjeldende særavtalen ble inngått 27. september 2017.
- (7) Bedriften var tidligere bundet av Verkstedoverenskomsten mellom NHO/Norsk Industri–LO/Fellesforbundet gjennom en direkteavtale med Fellesforbundet. Etter at bedriften meldte seg inn i HSH (nå Virke), ble HSH tariffpart fra 8. desember 2005. Bedriften ble da bundet av Hovedavtalen HSH–LO, og var fortsatt bundet av Verkstedoverenskomsten. Fra 19. oktober 2020 gjelder Industrioverenskomsten.
- (8) Særavtalen kapittel 4 har overskriften «LØNNSYSTEM - FELLES FOR SERVICE OG MONTASJE». Saken for Arbeidsretten gjelder forståelsen av punktene 4.4 og 4.5 om overtidstimer, overtidsgrunnlag og overtidsarbeid. Bestemmelsene lyder:

**«4.4 OVERTIDSTIMER OG OVERTIDSGRUNNLAG (VO §6.1).**

**Grunnlaget for overtidstillegget skal beregnes av den til enhver tid gjeldende regulære timelønn. All overtid skal være beordret/avtalt med arbeidsleder.**

**All overtid skal føres på ukerapport med angivelse av ordrenummer for jobben(e).**

**Ukerapport skal føres daglig og sendes inn senest mandag i påfølgende uke.**

**Pålagt arbeidsstart før 08.00 (dvs kjørestart før 07.40) utlønnes med 50 % overtid fra kl. 06.00 (100% overtid før kl 06.00), dersom arbeidsdagen overstiger 7,5 timer pluss inntil 20 minutter kjøretid mellom hjem og arbeidssted morgen og ettermiddag.**

**(Eksempel: Dersom kjøretiden mellom hjem og arbeidssted er minst 20 minutter morgen og ettermiddag, blir den maksimale brutto tid fra avreise til hjemkomst lik 20 min. (reise) + 7,5 (arbeidstid) + 20 minutter (reise) = 8 timer brutto inkl reise, før det er grunnlag for overtid.**

**Overtid regnes etter følgende tider:**

<b>Før overtid fra kl. 16:00 til 21:00</b>	<b>55 % tillegg</b>
<b>Etter kl. 21:00</b>	<b>100 % tillegg</b>
<b>Lørdager fra kl. 08:00 til 12:00</b>	<b>50 % tillegg</b>
<b>Lørdager etter kl. 12:00</b>	<b>100 % tillegg</b>
<b>Søn- og helligdager</b>	<b>100% tillegg</b>

#### **4.5 OVERTIDSARBEID (AML §10-6)**

**Overtidsarbeid kan anvendes i den utstrekning som AML regulerer. Overtidsarbeid bør innskrenkes til et minimum. All overtid skal være beordret/ avtalt av nærmeste arbeidsleder.**

**Reisetid defineres som mer tid av passiv karakter og inngår ikke i overtidsberegning. Dette gjelder for maks 2 timer pr. dag og inntil 10 timer pr. uke (AML 10.4 2. ledd)»**

- (9) **Bakgrunnen for særavtalen av 2017**
- (10) Montører og serviceteknikere hadde frem til 2017 egne særavtaler. Det er i saken fremlagt særavtaler tilbake til 2011. Det følgende er en kort oversikt over reguleringen av reisetid og overtidstillegg i de tidligere avtalene, og prosessen med utarbeidelse av en felles særavtale fra 2017.
- (11) *Særavtalene for serviceteknikere*
- (12) Bestemmelser om overtidstillegg og overtidsgrunnlag var i særavtalen for avtaleperioden 2011–2012 for serviceteknikere inntatt i punkt 2 «SERVICE-LØNNSSYSTEMET». Punkt 2.6 lød:

#### **«2.6 OVERTIDSTILLEGG OG OVERTIDSGRUNNLAG (VO §6.1).**

**Grunnlaget for overtidstillegget skal beregnes av den til enhver tid gjeldende regulære timelønn. All overtid skal være beordret/avtalt med arbeidsleder.**

**Pålagt arbeidsstart før 08.00 (dvs kjørestart før 07.30) utlønnes med 50% overtid fra kl. 06.00 (100% overtid før kl 06.00), dersom arbeidsdagen overstiger 7,5 timer netto etter fradrag for 0,5 timers spisepause og inntil 0,5 timers kjøretid mellom hjem og arbeidssted morgen og ettermiddag.**

**(Eksempel: Dersom kjøretiden mellom hjem og arbeidssted er minst 0,5 time morgen og ettermiddag, blir den maksimale brutto tid fra avreise til hjemkomst 0,5 (reise) + 7,5 (arbeidstid) + 0,5 timer (reise) = 9 timer brutto inkl reise, før det er grunnlag for overtid. Dersom reisetiden er kortere enn 0,5 x 2, blir bruttotiden tilsvarende redusert før det er overtid.**

**Følgende overtidssatser er gjeldende:**

<b>Før overtid fra kl. 16:00 til 21:00</b>	<b>50% tillegg</b>
<b>Etter kl. 21:00</b>	<b>100% tillegg</b>
<b>Lørdager fra kl. 08:00 til 12:00</b>	<b>50% tillegg</b>
<b>Lørdager etter kl. 12:00</b>	<b>100% tillegg</b>

- (13) Henvisningen til VO § 6.1 er til bestemmelsene i den dagjeldende Verkstedoverenskomsten § 6-1 om overtidstillegg.
- (14) Særavtalen hadde bestemmelser om timelønssystem, og om hvordan serviceteknikere skulle registrere arbeidstid og reisetid. Bestemmelsen om overtidstillegg og overtidsgrunnlag ble i 2012 flyttet til punkt 2.6. I særavtalen fra 2014 ble innslagspunktet for rett til kompensasjon for reise redusert fra 30 minutter til 20 minutter morgen og ettermiddag, og tredje avsnitt siste setning ble justert som følge av dette. For øvrig ble særavtalene før 2017 ikke endret på punkter av betydning for saken.
- (15) *Tidligere særavtaler for montører*
- (16) Bestemmelser om reisetid og overtidsarbeid var i særavtalen for tariffperioden 2011–2012 for montører inntatt i kapittel 2 «ARBEIDSTIDEN» og kapittel 3 «LØNNSSATSER». De relevante bestemmelsene lød:

**«§ 2.2. OVERTIDSARBEID.**

Overtidsarbeid kan anvendes i den utstrekning som gjeldende lov hjemler. (AML § 49 og 50) Overtidsarbeid bør innskrenkes til det minst mulige, og i særdeleshet ikke overdrives av eller overfor den enkelte arbeidstaker.

All overtid skal være beordret/avtalt med arbeidsleder.

Reisetid defineres som mertid av passiv karakter og inngår ikke i overtidsberegningen. Dette gjelder for maks 2 timer pr. dag og inntil 10 timer pr. uke. Konf. AML § 10.4 2. ledd.

**§ 2.3. REISETID.**

Det utbetales ingen reisetid innenfor A-sone, dvs. 30 km eller 30 min. fra bosted/ansettelsessted.

Utenfor A-sone gjelder tabellen vist under § 3.3. Reisetiden beregnes ved å ta avstanden mellom bosted/ansettelsessted og anlegg, og dividere med 60 km/t. og trekke 30 min. morgen og kveld.

Reisetid inntil 10 timer pr. uke anses som passiv tid, se § 2.2.

...

**§ 3.3. REISETID MONTASJE.**

Reisetid ved montasjearbeider i h.h til bestemmelser i § 2.3. lønnes i henhold til tabell

Sone	A	B	C	D	E	F
Lønn	0	200	400	600	800	1000
Km	0-30	31-60	61-90	91-120	121-150	151-180

- (17) Særavtalen hadde bestemmelser om akkordlønn. Reisetid ble kompensert etter regler om «sonebetaling» i § 3.3. Innenfor sone A ble det ikke betalt tillegg for reisetid. For sonene B til F hadde montøren krav på tillegg for reisetid. Beregningen av reisetid og betaling for denne fulgte av beregningsregelen i § 2.3 sammenholdt med presiseringen i § 2.2 siste

avsnitt om at mertid under 2 timer per dag og 10 timer per uke ikke inngikk i beregningen av overtidstillegg. Lønnssetningene ble jevnlig justert frem til 2017. For øvrig ble særavtalene før 2017 ikke endret på punkter av betydning for saken. Innslagspunktet for rett til kompensasjon for reise for montører var frem til 2017 på 30 minutter morgen og ettermiddag, og ble ikke redusert til 20 minutter slik det var gjort for serviceteknikere.

- (18) *Arbeidet med felles særavtale for serviceteknikere og montører*
- (19) Høsten 2016 drøftet partene omorganisering av virksomheten. Bedriften hadde på dette tidspunktet stillinger som kombimontører, det vil si personell som utførte både monteringsarbeid og servicearbeid. Ordningen med kombinerte stillinger var begrunnet med at det var visse likheter i arbeidsoppgaver og krav til kompetanse. Arbeidet og arbeidsmønsteret for montører og serviceteknikere var imidlertid ikke helt sammenfallende. Bedriften har senere fjernet stillingen som kombimontør.
- (20) Frem mot tariffforhandlingene i 2017 begynte partene et arbeid med å få i stand en felles særavtale. Forhandlingsutvalget presenterte et utkast til ny særavtale i forhandlingsmøte 15. juni 2017. Utkastet bygget på særavtalen for serviceteknikere, med tilføyelse av ordet montør og kombimontør i overskriften til avtalen. Bedriften hadde behov for mer tid til å gjennomgå utkastet, men ga en foreløpig tilbakemelding i møtet. I protokoll fra forhandlingene heter det:

**«Forhandlingsutvalget åpnet forhandlingene med å presentere kravet om å etablere en felles særavtale for både montasje og service, ...**

**Forhandlingsutvalget gikk gjennom utkastet som forhandlingsutvalget har utarbeidet. Etter gjennomgangen ble det avtalt en pause til å gi Bedriften tid til å vurdere innholdet. Bedriftens foreløpige kommentar er flg:**

**Særavtalen**

**Bedriften er positiv til å etablere en ny, felles særavtale hvor utgangspunktet er å etablere lønsmessige forhold som er basert på gjeldende lønnsmodeller for hhv service og montasje. Bedriften må – ettersom forhandlingsutvalget presenterte sitt utkast i selve forhandlingsmøtet – gjennomgå og kommentere innholdet. Ettersom dette er en ny og viktig avtale i tariffsamarbeidet, må vi komme tilbake med et tilsvar.**

**Noen refleksjoner:**

**Hvis kravet til godtgjørelse på arbeidstimer med overnatting (gjelder montasje) – 20 % tillegg til eksisterende timelønn – vil vår konkurransekraft bli vesentlig svekket. Alternativt bli enige om endrede timelønnssetninger montasje.**

**Utgangspunktet for det høye lønnsnivået på montasje i Norge er en underliggende kompensasjon for reisetid, og hvis kravet om 20% tillegg ifm reise inkl overnatting opprettholdes, må timelønnssetningen justeres ned på et nivå slik at konkurransevnen ikke svekkes.»**

- (21) Forhandlingene om ny avtale pågikk i perioden juni–september. Partene hadde møter, utvekslet utkast og gjorde endringer, tilføyelser og strykninger. Det er lite dokumentasjon

fra dette arbeidet. Det vises ellers til rettens merknader nedenfor om drøftelsen mellom partene. I e-post 10. september 2017 fra leder for montasje Jarle Dalane til blant annet daværende daglig leder i Assa Abloy, Gunstein Lauvrak, opplyser Dalane at forslaget til avtale ville gi en økt kostnad for montørene på 300 000 kroner. Kostnaden var i all hovedsak knyttet til endring av kompensasjon for reise. Beregningene fokuserte på at fradraget for reisetid morgen og ettermiddag også for montørene skulle reduseres fra 30 til 20 minutter, og om 20 % tillegg for reiser hvor overnatting utenfor hjemmet var nødvendig. Bedriften krevde på denne bakgrunn at satsen for akkordlønn måtte nedjusteres.

(22) Ny, felles særavtale ble signert 27. september 2017 og gitt virkning fra 1. april 2017.

(23) **Bakgrunnen for tvisten**

(24) Praksis med beregning og betaling av overtidstillegg ble ikke endret etter at avtalen trådte i kraft. Montørene fikk overtidsbetaling for reisetid som oversteg 2 timer per dag eller 10 timer per uke. Serviceteknikerne fikk overtidsbetaling for overtid på all reisetid der arbeidsdag og reise oversteg 8 timer. Partene hadde 17. januar 2018 et avklaringsmøte blant annet for å drøfte overgangen til ny særavtale for montørene. Blant temaene var kvalitetssikring av etterbetaling, korrigering av overtidssats, innføringen av 20 %-tillegget og reduksjonen av ubetalt kjøretid fra 30 til 20 minutter. I referatet fra møtet heter det om disse temaene:

«Overgang til ny særavtale for montørene: Kvalitetssikring av etterbetaling ved overgang til ny særavtale for montørene i perioden 1 april til 30 september 2017. Amesto utarbeider grunnlag for kvalitetssjekk for etterbetaling ved overgangen til nye satser.

Feil overtidssats fra overgangen til Amesto i 2016 for montasje. Det har blitt brukt feil sats for utbetaling av 50% overtid til montørene siden overgangen til Amesto. Dette skal Amesto lage et grunnlag for etterbetaling på for utbetaling og kvalitetssjekking.

Reisesats for montørene: Det verserer usikkerhet om montørene har fått utbetalt 20% tillegg for reise med overnatting. Vi må kvalitetssjekke at reisesats for montørene har blitt utbetalt. Dette gjelder fra 1. april 2017 til nå.

..

Reduksjon på ubetalt kjøretid fra 30 til 20 minutter, morgen og kveld: I henhold til ny særavtale skal ubetalt kjøretid morgen og kveld reduseres fra 30 til 20 minutter. Det skal da etterbetales for 10 minutter om morgenen og 10 minutter for ettermiddag, totalt 20 minutter normal arbeidssats pr dag i arbeid fra 1 april til 30 september pr montør.»

(25) Spørsmålet om etterbetaling og bruk av riktig overtidssats ble fulgt opp i møte 5. februar 2019 mellom klubben og bedriften. I møte 8. februar 2019 fremmet klubben krav om at overtidstillegg for montører også skulle betales for reisetid inntil 2 timer per dag eller inntil 10 timer per uke, og viste til at bestemmelsen om sonebetaling ikke var videreført i den nye særavtalen. Bedriften bestred kravet om overtidstillegg for reisetid inntil 2 timer per

dag og inntil 10 timer per uke, og viste til at denne reisetiden skulle kompenseres med ordinær timelønn. Tvisteforhandlinger mellom klubben og bedriften ble gjennomført 9. februar 2019 uten at partene kom til enighet. Tvisteforhandlinger mellom Fellesforbundet og Virke ble gjennomført 28. august 2019. I protokollen er partenes anførsler gjengitt slik:

«Bakgrunnen for saken er lokal uenighetsprotokoll av 8. februar 2019. Partene ved Assa Abloy er uenige om hvorvidt det skal utbetales overtidstillegg for reisetid som faller utenfor ordinær arbeidstid. Dette gjelder både ved oppdrag utenfor bedrift der overnatting ikke er nødvendig, og der overnatting er nødvendig. Partene ved Assa Abloy er videre uenige om tillegget på 20% ved oppdrag utenfor bedrift der overnatting er nødvendig, skal komme til utbetaling på reisetid utenfor ordinær arbeidstid.

Partene kom ikke til enighet.

**Fellesforbundet anførte:**

Fellesforbundet er enige i at Industriooverenskomsten VO-delen § 8.5.1 nr. 4 og 5 innebærer at det ikke skal betales overtid for reisetid på oppdrag der overnatting er nødvendig. Reisetid betales med timelønn eksklusiv tillegg.

Men i dette tilfellet hvor vi snakker om ASSA ABLOY, så er det inngått en særavtale hvor det fremkommer at det skal betales overtid av reisetid. Her vises til særavtalens pkt. 4.4. For øvrig kommer dette også frem i den oversendte uenighetsprotokoll datert 08.02.19. Det bemerkes at denne protokollen var en av tvistepunktene for forhandlingsmøtet.

Da det gjelder tillegget på 20% i henhold til § 8.5.1 nr. 6 i Industriooverenskomstens VO del, så mener vi at det fremkommer at man ikke er berettiget til dette under reisetid utenfor ordinær arbeidstid.

**Hovedorganisasjonen Virke anførte:**

Virke oppfatter at Industriooverenskomsten VO-delen § 8.4 innebærer at det ikke skal betales overtid for reisetid som faller utenfor ordinær arbeidstid. Virke oppfatter at det følger av § 8.4.2 at reisetid betales med timelønn eksklusiv tillegg.

Virke oppfatter videre at Industriooverenskomsten VO-delen § 8.5.1 nr. 4 og 5 innebærer at det ikke skal betales overtid for reisetid på oppdrag der overnatting er nødvendig. Reisetid betales med timelønn eksklusiv tillegg.

Endelig oppfatter Virke at § 8.5.1 nr. 6 lest sammen med § 8.3 innebærer at det skal betales 20% tillegg pr time for arbeidet tid på oppdrag der overnatting er nødvendig. Det innebærer at tillegget på 20% ikke betales for reisetid som faller utenfor ordinær arbeidstid.

Den lokale særavtalens punkt 4.4 gjelder overtidstillegg på arbeidstid, og innebærer ikke at det skal betales overtid på reisetid. Bestemmelsen må leses i sammenheng med punkt 4.5. Av punkt 4.5 fremgår det at reisetid som utgangspunkt ikke anses som overtid, og at det derfor ikke skal utbetales overtidstillegg på reisetid.»

(26) Tvisteforhandlinger mellom LO og Virke ble gjennomført 1. september 2020. I protokollen heter det:

«Landsorganisasjonen i Norge anførte:

LO er av den oppfatning at montørene, på samme måte som serviceteknikerne, har krav på overtidsbetaling for all arbeidstid og reisetid som overstiger 8 timer inkl. reise (dvs. 7,5 timer pluss inntil 20 minutter kjøretid mellom hjem og arbeidssted morgen og ettermiddag) iht. særavtalens pkt. 4.4.

Montørens reisetid kan ikke unntas fra overtidsberegning iht. arbeidsmiljøloven § 10.4 (2), jf. § 4.5 annet ledd.

Industrioverenskomsten er ikke til hinder for at det inngås særavtaler med bedre godtgjørelse til de ansatte enn etter overenskomstens regler.

Hovedorganisasjonen Virke anførte:

Pkt 4.4. og pkt 4.5 i særavtalen må leses i sammenheng. Pkt 4.5 er en presiserende bestemmelse om når man kan kreve overtidsbetalt på reise. Rett til overtidsbetaling for reisetid inntreer først etter 2 timer.

Særavtalen av 2017 er en sammenslåing av to tidligere særavtaler; en for serviceteknikere og en for montører. Bestemmelsen i pkt 4.5 er ordrett hentet fra montøravtalen, og gjaldt tidligere kun for montører. Den har blitt forstått av arbeidsgiversiden, og praktisert uten innsigelser, slik at montørene først fikk overtidsbetalt for reisetid utover 2 timer.

Etter sammenslåing av særavtalene til en særavtale, vil begrensningen i pkt 4.5 gjelde for samtlige arbeidstakergrupper omfattet av særavtalen.»

- (27) Parallelt med dette varslet bedriften endring av praksis med betaling av overtidstillegg til serviceteknikerne. I brev fra Assa Abloy 31. mars 2020 til alle serviceteknikere, viste bedriften til at særavtalen hadde vært praktisert uriktig fra ikrafttredelsen 1. april 2017:

«Iht særavtalens pkt. 4.5 vil det bli utbetalt overtidstillegg fra og med 3. time reisetid utenfor ordinær arbeidstid, samt for reisetid utenfor arbeidstid som overskrider 10 timer pr. uke. Øvrig reistid utenfor arbeidstid godtgjøres med timesats.

Overtidstillegg som er utbetalt for mye siden signering av ny felles særavtale med montasje og service, gyldig fra 1. april 2017, er under utregning og vil motregnes nye overtidsats 55 % hverdager mellom kl 16-21, iht særavtalen pkt. 4.4 og 4.5.

Endringene kommer som et resultat av at bedriften har feilpraktisert overtidsutbetalinger iht særavtalens pkt. 4.5. Med disse endringene vil praksis være lik for service. Bedriften har pr i dag ikke elektroniske støttesystemer som gjør det mulig å regne ut lønn basert på detaljene i nåværende særavtale på en tilstrekkelig god måte.»

- (28) Serviceteknikerne protesterte på endringen. I en presentasjon for de ansatte 23. april 2020, opplyste bedriften at den ville utsette endringen for serviceteknikerne på grunn av den pågående tvisten om overtidstillegg for montørene. I presentasjonen heter det:

«Vi har dessverre en særavtale som er vanskelig å forstå og som kan tolkes på ulike måter. En del saker har blitt avklart i tidligere forhandlingsmøter, men spørsmålet om overtid på reisetid gjenstår fortsatt uavklart. Bedriften har fått kritikk for ulike praksis for serviceteknikere og montører, og svarte på dette ved å varsle endringer i overtidsgodtgjørelse på reisetid fra og med 1. april, i henhold til [det] bedriften[...] mener er riktig forståelse av særavtalen. Dette har skapt unødig uro blant noen ansatte og ledelsen har derfor besluttet å avvende utfallet av planlagt forhandlingsmøte mellom Virke og Fellesforbundet.

Bedriften har ikke endret sitt syn på at særavtalen må etterleves slik som det var ment etter ordlyden, og den nye ukesrapporten for timeregistrering på service skal fortsatt brukes. Selv om bedriften nå fortsetter å utbetale overtidsgodtgjørelse som før, forbeholder bedriften seg retten til å motregne beløp som eventuelt [...] utbetales for mye og differansen 50 og 55 % overtidsgodtgjørelse som ikke har blitt utbetalt ennå. Bedriften vil under ingen omstendighet kreve utbetalte penger tilbake, slik noen har gitt inntrykk av å tro.»

- (29) LO tok ut stevning for Arbeidsretten 27. november 2020. Virke innga tilsvaer 18. januar 2021. Hovedforhandling ble gjennomført i Arbeidsrettens lokaler 22.–23. juni 2021, og lagt opp i samsvar med Folkehelseinstituttets retningslinjer om smittevern. To



partsrepresentanter og fem vitner avga forklaring, hvorav en partsforklaring og vitneforklaringene ble avgitt som fjernavhør.

(30) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**

(31) *Landsorganisasjonen i Norge*, med Fellesforbundet, har i korte trekk anført:

- (32) Montører og serviceteknikere har krav på kompensasjon etter særavtalen punkt 4.4 for all arbeidstid og kjøretid som til sammen overstiger 8 timer per dag. Dette følger av bestemmelsens ordlyd og av den identiske bestemmelsen i den tidligere avtalen for serviceteknikerne. Praksis tilbake til 2011 har også bygget på dette, og det praktiseres fortsatt slik overfor serviceteknikerne.
- (33) Punktene 4.4 og 4.5 regulerer forskjellige forhold. Punkt 4.4 er en betalingsbestemmelse for kjøretid. All tid som overstiger 8 timer inkludert reise på minst 20 minutter morgen og ettermiddag, utløser rett til tillegg på mellom 50 og 100 % på gjeldende timelønn. Punkt 4.5 er ikke en betalingsbestemmelse, men presiserer hva som er overtid i arbeidsmiljølovens forstand.
- (34) Punkt 4.4 presiserer at kjøretid skal godtgjøres særskilt og uavhengig av om tiden i lovens forstand er overtid. Da punkt 4.5 gjelder overtid etter arbeidsmiljølovens regler, får bestemmelsen ikke betydning for tiden som skal godtgjøres etter punkt 4.4.
- (35) Sammenhengen i regelverket taler for LOs tolkning. Dersom punkt 4.5 skal begrense retten til kompensasjon etter punkt 4.4, vil punkt 4.4 ikke ha noen betydning.
- (36) Det gjelder et strengt krav til klarhet og lojalitet i forhandlingssituasjonen. Punkt 4.4 var et krav fra forhandlingsutvalget. Det var klart for alle parter at både montører og serviceteknikere skulle ha krav på overtidstillegg for all reisetid utenfor ordinær arbeidstid. Punkt 4.5 kom inn i avtalen etter krav fra bedriften, og det var bedriften som utformet bestemmelsen. Det kommer ikke klart frem av teksten at den er ment som en begrensning av punkt 4.4. Bedriften tilkjennega heller ikke i forhandlingene at punkt 4.5 var ment som en generell begrensning av retten til overtidstillegg for reisetid.
- (37) Dersom punkt 4.5 begrenser retten til kompensasjon etter punkt 4.4, anføres det subsidiært at punkt 4.5 andre ledd bare gjelder tid som omfattes av arbeidsmiljøloven § 10-4 andre ledd om arbeid av passiv karakter. Kjøretid etter punkt 4.4 er ikke arbeid av passiv karakter, og kan ikke forlenge den alminnelige arbeidstiden etter arbeidsmiljøloven § 10-4 andre ledd.

- (38) Atter subsidiært anføres det at kjøretid etter punkt 4.4 ikke er reisetid etter punkt 4.5. En annen tolkning vil stride mot arbeidsmiljøloven § 10-4 andre ledd, jf. § 1-9. Loven bestemmer at bare halvparten av de passive periodene kan forlenge arbeidstiden, og den daglige arbeidstiden kan bare forlenges med inntil 2 timer. Lovens maksimale daglige forlengelse på inntil 2 timer må ha 4 timers passivt arbeid. Forlengelse med 2 timer basert på 2 timers kjøretid slik det i dag praktiseres overfor montørene, er i strid med loven.
- (39) Det er nedlagt slik påstand:
- «1. Særavtalen 2017/2018 pkt 4.5 er slik å forstå at den ikke begrenser arbeidstakernes rett til kompensasjon for kjøretid etter pkt. 4.4.  
2. Assa Abloy Entrance Systems Norway AS foretar etterbetaling i henhold til Særavtalen 2017/2018 pkt. 4.4 og påstandens punkt 1.»**
- (40) *Hovedorganisasjonen Virke og Assa Abloy Entrance Systems Norway AS* har i korte trekk anført:
- (41) Særavtalen punkt 4.4 regulerer overtidstillegg for arbeidstid, med graderte satser basert på tidspunktet for overtidarbeidet. Punkt 4.5 er en kompensasjonsbestemmelse om overtidstillegg for reisetid som overstiger 2 timer per dag eller 10 timer per uke. Disse bestemmelsene skal forstås og anvendes på samme måte for montører og serviceteknikere.
- (42) Punkt 4.5 gjelder «reisetid», og omfatter kjøretid. En naturlig språklig forståelse av at reisetiden ikke skal inngå i «overtidsberegning», er at tiden ikke regnes med når man skal finne omfanget av overtidarbeid og størrelsen på overtidstillegget. Det må i denne sammenheng skilles mellom vernebestemmelser og betalingsbestemmelser. Arbeidsmiljølovens regler om arbeidstid er vernebestemmelser. Punkt 4.5 er en betalingsbestemmelse: Reisetid opptil 2 timer per dag eller 10 timer per uke utløser ikke rett til overtidbetaling.
- (43) Bestemmelsene er inntatt i særavtalens kapittel med fellesbestemmelser om lønssystem for montører og serviceteknikere. De må praktiseres likt for alle som omfattes av dem. Ordlyden i punkt 4.5 og langvarig praksis viser at de ansatte må reise mer enn 2 timer per dag eller 10 timer per uke for å ha krav på overtidstillegg. Dette gjelder både for serviceteknikere og montører. Punkt 4.4 fastsetter hvordan tillegget skal beregnes, hvis det etter punkt 4.5 gjelder rett til overtidstillegg for reisetid. LOs tolkning gjør punkt 4.5 innholdsløst.

- (44) Praksis etter virkningstidspunktet for den felles særavtalen var at montørene fikk overtidsbetaling på samme måte som etter tidligere særavtaler. Den nye avtalen førte ikke til endring for dem.
- (45) Subsidiært anføres det at punkt 4.5 viderefører de ulike reguleringene som gjaldt for serviceteknikere og montører. Det er ikke avgjørende at bestemmelsene er inntatt i et kapittel om felles bestemmelser. Reguleringen som videreføres i dette kapittelet er at serviceteknikerne har krav på overtidstillegg dersom arbeidstid og reisetid overstiger 8 timer i løpet av en dag, mens montørene har krav på tillegg dersom reisen overstiger 2 timer per dag eller 10 timer per uke.
- (46) Henvisningene i punkt 4.5 til arbeidsmiljøloven kan ikke tillegges vekt. Det er uklart hvorfor bestemmelsen viser til arbeidsmiljøloven. Utgangspunktet er at tariffreguleringen og lovreguleringen er to ulike regelsett. Lovhenvisningene er ikke det sentrale elementet i punkt 4.5. Presiseringen om at reisetid regnes som arbeidstid av passiv karakter har ikke blitt praktisert, og har ingen betydning i tariffbestemmelsen. Det er heller ikke grunnlag for å si at kjøretid vil være tid av passiv karakter. Meningsinnholdet i punkt 4.5 kommer tydelig frem hvis man ser bort fra lovhenvisningen og merknaden om at det er tid av passiv karakter.
- (47) Det er nedlagt slik påstand:
- «1) Prinsipalt: Særavtalen 2017/2018 § 4.4 og 4.5 er slik å forstå at retten til overtidsbetaling for reisetid inntreffer etter to timer pr dag eller 10 timer pr uke for alle som omfattes av særavtalen.**
- 2) Subsidiært: Særavtalen 2017/2018 § 4.4 og 4.5 skal forstås slik at montørenes rett til overtidsbetaling på reise begrenses av § 4.5. Særavtalen gir serviceteknikerne rett på overtidstillegg for reise dersom arbeidsdag og reise til sammen overstiger 8 timer.**
- 3) Assa Abloy Entrance Norway AS frifinnes fra kravet om etterbetaling.»**
- (48) **Arbeidsrettens merknader**
- (49) Særavtalen mellom Assa Abloy, montørene og serviceteknikerne punkt 4.4 gir krav på overtidstillegg for reisetid utenfor ordinær arbeidstid. Bestemmelsen innebærer kort sagt at all reisetid utenfor ordinær arbeidstid på 8 timer inkludert 20 minutter reise morgen og ettermiddag, gir rett til overtidstillegg. Punkt 4.4 viderefører bestemmelsen om overtidstillegg som var inntatt i særavtalen for serviceteknikere. Bestemmelsen er inntatt i kapittel 4 «LØNNSYSTEM - FELLES FOR SERVICE OG MONTASJE».
- (50) Tolkningsspørsmålet i saken er om punkt 4.5 andre ledd begrenser retten til overtidstillegg eller om bestemmelsen gjelder registrering av arbeidstid. Dette er kort sagt spørsmålet om

punkt 4.5 andre ledd er en betalingsbestemmelse eller en vernebestemmelse. Dersom punkt 4.5 andre ledd begrenser retten til overtidstillegg for reisetid, er det spørsmål om den gjelder generelt for serviceteknikere og montører, eller om den bare gjelder for montører.

(51) Frem til den nye særavtalen trådte i kraft, var tariffregulering og praksis for overtidstillegg for reisetid ulik for serviceteknikere og montører, jf. avsnitt 12–14 og 16–17 foran. Partene gjør gjeldende at den nye avtalen har innført lik regulering for serviceteknikere og montører. LO gjør i korte trekk gjeldende at montører og serviceteknikere skal ha samme krav på overtidstillegg for reisetid med hjemmel i punkt 4.4. Virke gjør i korte trekk prinsipielt gjeldende at retten til overtidstillegg for reisetid for serviceteknikere og montører skal begrenses på samme måte med hjemmel i punkt 4.5 andre ledd.

(52) Særavtalen punkt 4.5 «OVERTIDSARBEID (AML § 10-6)» har to bestemmelser. Første ledd gjelder adgangen til å pålegge overtidsarbeid. Saken gjelder forståelsen av punkt 4.5 andre ledd som lyder:

**«Reisetid defineres som mer tid av passiv karakter og inngår ikke i overtidsberegningen. Dette gjelder for maks 2 timer pr dag og inntil 10 timer pr uke (AML § 10.4 2. ledd).**

(53) Ordlyden i andre ledd sier isolert sett ikke noe om kompensasjon for reisetid utenfor ordinær arbeidstid. Henvisningene til lovens regler om arbeidstid i overskriften og i andre ledd, tilsier at bestemmelsen presiserer og opplyser om vernereglene. Det taler for at punkt 4.5 er en vernebestemmelse, i motsetning til betalingsbestemmelsen i punkt 4.4. Det kan fra ordlyden isolert sett ikke utledes en begrensning på retten til overtidstillegg for reisetid etter punkt 4.4.

(54) Det er imidlertid ikke utelukket at punkt 4.5 kan forstås som en betalingsbestemmelse. Punkt 4.5 er inntatt i kapittelet om felles bestemmelser om lønnsystem. Mens første ledd taler om bruk av overtidsarbeid, gjelder andre ledd «overtidsberegning». Dette kan være en henvisning til den rent tidsmessige beregning av overtid etter vernebestemmelsene i arbeidsmiljøloven, eller det kan være en henvisning til beregning av overtid som skal gi lønnsmessig uttelling. Retten viser til sammenligning til tabellen i punkt 4.4 som taler om at overtid «regnes etter følgende tider». Dersom det sentrale er paragrafhenviseingen og presiseringen om at reisetid er «mer tid av passiv karakter», taler det for at det er en vernebestemmelse. Dersom det sentrale er at reisetid først «inngår i overtidsberegningen» når den overstiger 2 timer per dag eller 10 timer per uke, kan det være en betalingsbestemmelse.

- (55) Det følger av Arbeidsrettens praksis at det ved tolkning av tariffavtaler også må ses hen til den rettslige og faktiske sammenhengen bestemmelsen inngår i. Historikk og forhandlingsforløp er viktige kilder til å kaste lys over tariff forståelsen. Tolkningen av særavtalen må i dette tilfellet se hen til at utgangspunktet for forhandlingene – slik det er formulert av bedriften i protokollen av 15. juni 2017 – var å etablere lønnsmessige forhold «som er basert på gjeldende lønnsmodeller for hhv service og montasje». Tidligere regulering er derfor relevant for å avklare hva som er avtalt.
- (56) Forhandlingene om ny særavtale tok utgangspunkt i dagjeldende særavtaler for montører og serviceteknikere. Avtalene hadde ulike lønssystemer og ordninger for beregning av overtidstillegg for reisetid. Serviceteknikerne fikk overtidstillegg for all reisetid utenfor ordinær arbeidstid. Montører fikk overtidstillegg for reisetid utenfor ordinær arbeidstid dersom reisetiden var mer enn 2 timer per dag eller 10 timer per uke. Spørsmålet er om den nye særavtalen har opphevet regelen om at overtidstillegg for reisetid for montører først gjelder for reisetid over 2 timer per dag og 10 timer per uke.
- (57) Avtaleutkastet som ble fremlagt ved innledningen til forhandlingene, bygget på at serviceteknikeravtalen skulle gjelde for både montører og serviceteknikere. I det første utkastet var bestemmelsen om overtidstimer og overtidsgrunnlag inntatt i punkt 2 «SERVICE-LØNSSYSTEMET» punkt 2.5. Dette var en direkte videreføring av tilsvarende bestemmelse i serviceteknikeravtalen for 2015–2016. For montørene betød dette overgang fra akkordlønn til timelønn, og at reisetid skulle kompenseres med overtidstillegg for hver time utenfor ordinær arbeidstid. Overtidssatsen skulle ikke lenger bygge på satsene for «sonebetaling» dersom reisetiden oversteg 2 timer per dag eller 10 timer per uke. Særavtalen skulle i tillegg avklare at montørene – i samsvar med bestemmelsene i Industriooverenskomstens VO-del – hadde rett til 20 % tillegg i forbindelse med reiser hvor overnatting var nødvendig.
- (58) I den endelige versjonen av avtaleteksten partene signerte i september 2017 er det gjort store endringer sammenlignet med utkastet som ble fremlagt i juni. Det er ingen dokumentasjon som belyser arbeidet med avtaleteksten. Strukturen i avtalen var endret, med nye hovedpunkt 2 og 3 som videreførte lønssystemet fra serviceteknikeravtalen og montøravtalen. Lønssystemet for montørene ble derfor ikke endret i den nye avtalen. Det tariffhjemlede tillegget på 20 % for reiser hvor overnatting var nødvendig, ble gjennomført for montørene. I tillegg innførte avtalen et punkt 4 med fellesbestemmelser om lønssystem. Dette samlet en del bestemmelser fra avtalene om samme tema, hvor det i

hovedsak var tale om betalingsbestemmelser. Bestemmelsene om satser basert på «sonebetaling» ble ikke videreført.

- (59) Vitneforklaringene om hva som ble diskutert i forhandlingsmøtene viser at partene ikke har drøftet utformingen eller forståelsen av punkt 4.5 andre ledd. Kjøretid for montører var imidlertid et tema allerede i den første presentasjonen av avtaleutkastet. Tillitsvalgt Morten Christiansen har forklart at leder for montasje, Jarle Dalan, tidlig i forhandlingene etterlyste «bestemmelsene om kjøretid» for montører. Dalan etterlyste dette flere ganger i det første forhandlingsmøtet. Dalan har bekreftet at han etterlyste bestemmelsene om kjøretid. Han har forklart at han også etterlyste bestemmelsene om lønn for montører. Dette kan tolkes som at bedriften avviste en full overføring av montørene til lønnsystemet for serviceteknikere.
- (60) I protokollen fra forhandlingene er det notert at bedriften hadde behov for å sette seg inn i konsekvensene av utkastet. De økonomiske virkningene var i fokus, og dette fremgår også av bedriftens interne vurderinger. Vurderingen gjaldt først og fremst betydningen av 20 % tillegg for reiser hvor overnatting var nødvendig og betydningen av endringen fra 30 til 20 minutters ubetalt kjøretid morgen og ettermiddag.
- (61) Punkt 4.5 ble tilføyd underveis i forhandlingene fra juni til september uten nærmere diskusjon. Bestemmelsen ble utformet av bedriften. Vitneforklaringene er samstemte om at utformingen av bestemmelsen eller formålet med den ikke ble diskutert særskilt mellom partene. Isolert sett burde bedriften ha klargjort formålet med tilføyelsen i forhandlingene. I dette tilfellet har formuleringen en forankring i den tidligere montøravtalen som tilsier at dette ikke er avgjørende.
- (62) Andre ledd er etter ordlyden en videreføring av elementer fra montøravtalen, hvor bestemmelsen blant annet var knyttet opp mot bestemmelsene om tillegg for kjøretid. I montøravtalen fremgikk retten til overtidstillegg for kjøretid av tre bestemmelser: § 3.3 «Reisetid montasje» inneholdt satsene som skulle legges til grunn («sonebetaling»), § 2.3 «Reisetid» presiserte at det ikke skulle betales for reisetid i sone A, og at inntil 10 timer per uke skulle anses som passiv tid, og § 2.2 «Overtidsarbeid». Ordlyden i punkt 4.5 har samme ordlyd som montøravtalen § 2.2. I den tidligere avtalen hadde § 2.2 sammenholdt med § 2.3 og § 3.3 lønnsmessig betydning. Praksis etter den tidligere avtalen viser etter rettens vurdering at det var kompensasjon som var det sentrale i tariffreguleringen, og ikke eventuell klassifisering som passiv tid etter lovens verneregler.

- (63) På denne bakgrunn kan videreføringen av § 2.2 som punkt 4.5 i den nye avtalen ha vært ment som en regel om beregning av overtidstillegg, og ikke registrering av arbeidstid. Tilføyelsen av punkt 4.5 andre ledd kan med andre ord ikke ses helt løsrevet fra den generelle diskusjonen om akkordsatser og betaling for reisetid for montører, og det som fra bedriftens side kan tolkes som en avvisning av en generell overgang til lønssystemet for serviceteknikere. Ut fra det som er dokumentert om forhandlingsforløpet er det derfor ikke holdepunkter for at den nye særavtalen på dette punktet skulle bryte med tidligere praksis under særavtalen for montører. Formålet med tilføyelsen kan ha vært å få frem at overtidstillegg for montørenes reisetid først gjaldt når reisetiden utenfor ordinær arbeidstid oversteg 2 timer per dag og 10 timer per uke. Videreføring av teksten i tidligere avtale omfatter også praktiseringen av bestemmelsen, selv om ordlyden isolert sett ikke uttrykker dette på en god måte.
- (64) I den samlede vurderingen må det tillegges vekt at praksis for beregning av overtidstillegg for montører og serviceteknikere ikke ble endret etter at avtalen trådte i kraft. Spørsmålet om montørene hadde samme rett til overtidstillegg som serviceteknikere ble først tatt opp om lag halvannet år etter at avtalen var inngått, jf. avsnitt 25 foran. Avklaringsmøtet 17. januar 2018 om overgang til ny særavtale for montørene fulgte opp etterbetaling av tillegg som følge av nye satser fra 1. april 2017, korrigerings av overtidssatsen, innføring av 20 %-tillegget og reduksjon av ubetalt kjøretid fra 30 til 20 minutter. Det sies her ikke noe om bortfall av innslagspunktet for overtidstillegg etter den tidligere § 2.2. Uklarhetene om beregningene gjelder imidlertid ikke at retten til overtidstillegg for kjøring først gjaldt ved mer enn 2 timer per dag og 10 timer per uke. Utrekningen av tilleggene for montører viste tydelig at bedriften praktiserte ordningen som gjaldt etter tidligere særavtale. Spørsmålet om overtidstillegg for hver time utenfor ordinær arbeidstid reises først som problemstilling i februar 2019. Dette tilsier at partene på avtaletidspunktet innrettet seg på videreføring av praksis på dette punktet.
- (65) Bedriften har først i presentasjonen til de ansatte 23. april 2020 hevdet at praktiseringen av særavtalen var uriktig. Bedriften uttalte samtidig at man hadde «en særavtale som er vanskelig å forstå». Dette er en dekkende beskrivelse av den nye særavtalen på dette punktet. Samtidig må det ut fra forhandlingsforløp legges til grunn at punkt 4.4 og punkt 4.5 andre ledd ikke gir bedriften grunnlag for å innføre lik praksis for serviceteknikere og montører.

- (66) LO har anført at unntaket fra rett til overtidstillegg bare gjelder hvis arbeidstiden i lovens forstand er av passiv karakter. Virke har erkjent at kjøretid i alminnelighet ikke er arbeid av passiv karakter. Etter rettens vurdering er forholdet til reglene om tid av passiv karakter ikke av betydning i dette tilfellet. Poenget med bestemmelsen er å presisere innslagspunktet for beregning av overtidstillegg etter avtalen, og ikke om arbeidstiden etter lovens regler er passiv karakter eller forholdet til lovens regler om overtid. Tiden regnes som arbeidstid, men innslagspunktet for overtidstillegg er høyere for montørene enn for serviceteknikerne, i tråd med praksis knyttet til bestemmelsene i den gamle særavtalen for montørene.
- (67) Dokumentasjonen fra forhandlingsforløpet, bruk av ordlyd fra den tidligere særavtalen og partenes umiddelbare oppfølging tilsier at bedriftens formål med punkt 4.5 andre ledd var å videreføre praksis med beregning av overtidstillegg for montører, og at det på avtaletidspunktet ikke ble reist innsigelse mot dette. Punkt 4.5 andre ledd viderefører innslagspunktet for reisetid over 2 timer per dag og 10 timer per uke. På den andre siden er det ingenting bedriften har gjort under forhandlingene, bakgrunnen for bestemmelsen eller utformingen av punkt 4.5 som tilsier at den skal gjelde for serviceteknikerne. De saksøktes prinsipale påstand kan derfor klart ikke føre frem. På den andre siden kan saksøker ikke få medhold i påstanden. Dom avsies i samsvar med saksøktes subsidiære påstand.
- (68) Bedriften har beregnet og betalt overtidstillegg etter punkt 4.5 andre ledd slik denne må forstås på bakgrunn av tidligere praksis i bedriften. Det er da ikke grunnlag for et krav om etterbetaling. Assa Abloy må frifinnes for saksøkers påstand punkt 3.
- (69) Dommen er enstemmig.



## SLUTNING

1. Særavtalen 2017/2018 § 4.4 og 4.5 skal forstås slik at montørenes rett til overtidbetaling på reise begrenses av § 4.5. Særavtalen gir serviceteknikerne rett til overtidstillegg for reise dersom arbeidsdag og reise til sammen overstiger 8 timer.
2. Assa Abloy Entrance Systems Norway AS frifinnes fra kravet om etterbetaling.

Jakob Wahl  
(sign.)

Tron Løkken Sundet  
(sign.)

Liv Gjølstad  
(sign.)

Tor-Arne Solbakken  
(sign.)

Frode Christensen  
(sign.)

Unni Rasmussen  
(sign.)

Lise Falmår  
(sign.)

Rett utskrift bekreftes: