



## ARBEIDSRETTE

### *Pensjonsgrunnlag – variable tillegg*

Spørsmålet i saken var om variable tillegg som utbetales til lokomotivførere som gjør tjeneste som kjørelærere, instruktører og avløsere i OPL (operativ ledelse) var en del av pensjonsgrunnlaget i Flytoget og dermed skulle vært innberettet som pensjongivende inntekt til Statens pensjonskasse (SPK). I 2001 ble det for første gang inngått overenskomst mellom Spekter/Flytoget og LO Stat/Norsk Lokomotivførerforbund (NLF), hvor det fremgikk at pensjonsordningen i Flytoget skulle være tilknyttet SPK. Tilknytningen til SPK ble opprettholdt frem til 31. desember 2018. Overenskomsten for Flytoget var enklere og med en annen systematikk enn overenskomsten for NSB. Når det gjaldt lønn hadde overenskomsten bestemmelser om fast lønn og et fast skifttillegg, som hadde tatt opp i seg flere tidligere tillegg. Både fast lønn og det faste tillegget var pensjongivende. På samme tid inngikk NLF også overenskomster i andre selskaper som hadde sitt utspring i NSB. Disse avtalene hadde en annen struktur, andre tillegg og bestemmelser om pensjongivende, variable tillegg. De aktuelle tilleggene var ikke en del av overenskomsten for Flytoget fra 2001, men ble avtalt i 2002 og 2006. NLF anførte at reglene for pensjongivende tillegg var de samme for alle virksomheter som hadde pensjonsordning i SPK, og at de aktuelle tilleggene var variable, pensjongivende tillegg så lenge de ikke var uttrykkelig unntatt. På bakgrunn av vitneforklaringer og annen bevisføring om tariffhistorikk og omstendighetene rundt avtaleinngåelse for øvrig, kom Arbeidsretten etter en samlet vurdering til at det måtte legges til grunn at det fra overenskomsten ble opprettet i 2001, var en klar forutsetning fra Flytogets side at variable tillegg ikke skulle være pensjongivende. Flytoget innberettet heller aldri variable tillegg til SPK. NLF burde etter forholdene vært oppmerksom på denne forutsetningen og klargjort at de hadde en annen forståelse. Partenes opptreden i de etterfølgende tariffoppgjørene og senere arbeid med ny pensjonsordning bidro til å bekrefte rettens oppfatning.

**Dom 11.november 2024 i**

**sak nr. 24/1, AR-2024-24:**

**Landsorganisasjonen i Norge (advokat Edvard Bakke)**

**mot**

**1. Arbeidsgiverforeningen Spekter 2. Flytoget AS (advokat Tor Olav Carlsen).**

*Dommere: Hanne Inger Bjurstrøm, Eli Mette Jarbo, Marit B. Frogner, Roger Hansen, Randi Johanne Løvland, Jan Olav Andersen, Cathrine Cruse Hennig*

- (1) Spørsmålet i saken er om variable tillegg som utbetales til lokomotivførere som gjør tjeneste som kjørelærere, instruktører og avløsere på OPL (operativ ledelse) var en del av pensjonsgrunnlaget i Flytoget AS og dermed skulle vært innberettet som pensjongivende inntekt til Statens Pensjonskasse. Det er også spørsmål om gjenoppretting av tariffmessig korrekt tilstand.
- (2) **Sakens tariffrettslige ramme**
- (3) Partene er bundet av Hovedavtalen mellom Spekter og LO/LO Stat og overenskomst mellom Spekter/Flytoget AS (Flytoget) og LO Stat/Norsk Lokomotivførerforbund (NLF) for perioden 1. april 2023–1. april 2024.
- (4) Flytoget hadde frem til 31. desember 2018 pensjonsordning i Statens pensjonskasse (SPK). Tvisten gjelder pensjonsordningen som var tariffestet frem til samme dato. Overenskomst for Flytoget ble opprettet i 2001 på grunnlag av forhandlingsprotokoll 19. april 2001.
- (5) Overenskomsten hadde følgende bestemmelse om pensjon:  
«9.1 Pensjon  
Arbeidstaker er kollektivt medlem av de tjenestepensjonsordninger som Flytoget AS til enhver tid har. Flytoget AS er i overenskomstperioden tilknyttet Statens Pensjonskasse. De ansatte har i overenskomstperioden fritt pensjonsinnskudd.»
- (6) I forhandlingsprotokollen punkt 2 het det om pensjon:  
«Partene er enige om følgende:  
...  
2. Medlemskapet i Statens Pensjonskasse innebærer fritt pensjonsinnskudd og at særaldersgrensene for lokomotivfører videreføres. Ved en eventuell endring i pensjonsforholdene, skal ikke dette medføre en totalt sett dårligere ordning for de ansatte.»
- (7) Overenskomstens bestemmelse om pensjon var i hovedsak liklydende frem til ny, innskuddsbasert pensjonsordning kom på plass med virkning fra 1. januar 2019.
- (8) Overenskomsten fra 2001 inneholdt ikke bestemmelser om kjørelærer-, instruktør- og avløsertillegg. Ved protokoll 11. januar 2002 ble partene enige om kjørelærer- og instruktørtillegg, og med virkning fra 1. april 2002 kom dette inn i overenskomsten punkt 4.4. Tillegg for avløsertjeneste på OPL (operativ ledelse) kom inn i overenskomsten i 2006. Punkt 4.4 og 4.5 fikk følgende ordlyd:  
«4.4 Instruktør og kjørelærertillegg  
Instruktører og kjørelærere utbetales et tillegg på kr 275,- pr utførte dagsverk. Forutsetningen er at instruktør utfører instruktør oppgaver, og kjørelærer har fremføringsansvar.  
4.5 Tillegg for avløsertjeneste på OPL (operativ ledelse)

For avløsere på OPL utbetales et tillegg på kr 150,- pr utførte tjeneste.»

- (9) Virksomheten i SPK er regulert av lov om Statens pensjonskasse (lov 28. juli 1949 nr. 26). Kapittel 3 har bestemmelser om pensjonsgrunnlag, og § 11 lyder:

«Arbeidstakerens pensjonsgrunnlag er den faste arbeidsinntekt for det arbeidsforhold som gir rett til medlemskap i Pensjonskassen. Ved tariffavtale mellom staten og hovedsammenslutningene kan det bestemmes at også annen fast arbeidsinntekt skal regnes med i pensjonsgrunnlaget.

Ved tariffavtale fastsettes videre pensjonsgrunnlaget for medlemmer som har varierende inntekter, hvilke tillegg til inntekten som skal regnes med og hvor lenge et medlem må ha hatt slikt tillegg for at det skal regnes med. For de arbeidstakergrupper som ikke omfattes av tariffavtaler inngått i medhold av lov om offentlige tjenestetvister av 18. juli 1958, fastsetter Pensjonskassen hvilken inntekt og tillegg til inntekten som skal regnes med i pensjonsgrunnlaget.»

- (10) Bestemmelsen var i hovedsak likelydende da den første tariffavtalen mellom Flytoget og NLF ble inngått.
- (11) Variable tillegg ble pensjongivende i staten som et resultat av lønnsoppgjøret i 1993, og reglene har vært de samme siden. Hovedtariffavtalen i staten (HTA) vedlegg 4 omhandler pensjongivende variable tillegg. Romertall I, punkt 1 og 2 har følgende ordlyd:

«I Variable tillegg som er pensjongivende

1. Hovedregel

Forutsigbare tillegg, avtalt i tariffavtale, for arbeid som forekommer regelmessig gjennom året og som er vederlag for arbeid i ordinær stilling er pensjongivende.

2. Unntak

Tillegg som ikke skal regnes med i pensjonsgrunnlaget:

- Tillegg som er kompensasjon for merarbeid utover ordinær stilling, samt overtid.
- Tillegg som partene lokalt eller sentralt, av spesielt angitte grunner, har avtalt eller klart forutsatt ikke skal være pensjongivende.

...»

- (12) Romertall III gjelder beregning av pensjonsgrunnlaget og lyder:

«1. Dersom summen av de samlede variable tillegg utgjør et kronebeløp mindre enn kr 6 400 tas de ikke med i pensjonsgrunnlaget.

2. Pensjonsgrunnlaget for de samlede variable tilleggene kan ikke settes høyere enn kr 66 000.»

- (13) Alle variable tillegg som fyller vilkårene i vedlegg 4 er pensjongivende, med mindre de er særskilt unntatt, jf. punkt 2 andre strekpunkt over. I ny, offentlig tjenstepensjon er de beløpsmessige grensene for når variable tillegg inngår i pensjonsgrunnlaget fjernet med virkning fra 1. januar 2020.

- (14) **Kort om tilleggene for kjørelærere, instruktører og avløser på OPL**

- (15) I henhold til rollebeskrivelsen for *kjørelærer* er hovedoppgaven å drive øvelseskjøring med nye og eksisterende flytogførere og med studenter fra Norsk fagskole for lokomotivførere og gjennomføre sertifiseringskjøring med nyansatte flytogførere. For å kunne utføre oppgaven som kjørelærer kreves det blant annet ansettelse som sertifisert flytogfører i Flytoget i minst tre år. I henhold til avtale inngått mellom NLF og Flytoget er kjørelærer en tilleggsfunksjon for flytogførere. Oppgaven som kjørelærer lyses ut internt.
- (16) Ifølge rollebeskrivelsen for *instruktører* (sikkerhetsinstruktør) er instruktøren ansvarlig for planlegging og gjennomføring av opplæring og kontrollprøver for flytogførere og flytogverter innen trafiksikkerhet, nødprosedyrer og strekningskompetanse og ansvarlig for planlegging og gjennomføring av opplæring og kontrollprøver for flytogførere og flytogverter i materiellteknikk. Instruktørrollen krever minimum to års erfaring som flytogfører eller flytogvert. Instruktører for flytogførere må være sertifisert flytogfører. Oppgaven som instruktør lyses ut internt.
- (17) Operativ leder skal sikre at Flytogets ruteplan gjennomføres som planlagt, herunder sikre bemanning, materiell og varsling ved hendelser. Oppgaven som *avløser* eller stedfortreder for operativ leder krever minimum fem års relevant yrkeserfaring, god teknisk kompetanse på Flytoget og sikkerhetsgodkjenning tilsvarende som for flytogfører.
- (18) I overenskomsten gjeldende fra 1. april 2023 til 1. april 2024 er disse tilleggene i hovedsak regulert på samme måte som i 2006, jf. avsnitt 8 foran. Tilleggene er imidlertid ikke lenger oppgitt som et fast beløp, men knyttet til timelønn. Kjørelærer- og instruktørtillegget utgjør 3,5 timelønn per dagsverk, mens avløsertillegget utgjør 1,5 timelønn «pr utførte tjeneste.»
- (19) Alle tilleggene er basert på aktivitet og avhengig av behov. Fremlagte oversikter viser at behovet er varierende gjennom året. Det er også stor variasjon mellom de enkelte ansatte som har inngått avtale om oppgavene, med hensyn til hvor mange oppdrag de faktisk utfører i løpet av en måned eller et år. I henhold til oversikter lagt frem av saksøkte kan eksempelvis tillegget for kjørelærerne med flest oppdrag i enkelte perioder utgjøre 10–13% av grunnlønn. Oversikter fra 2017 og 2018 lagt frem av saksøker, viser at hver kjørelærer som faktisk utførte oppgaven i snitt fikk tillegg henholdsvis 32,4 og 47,5 ganger per år.
- (20) **Nærmere om tvisten**

- (21) Flytoget var i full drift fra august 1999 som datterselskap i NSB, under navnet NSB Gardermobanen AS. Fra 1. januar 2001 skiftet selskapet navn til Flytoget AS. Flytoget ble etablert som eget statsaksjeselskap med virkning fra 1. januar 2003. Som datterselskap i NSB var Flytoget bundet av HTA og tilknyttet SPK. I henhold til overenskomsten for Flytoget fra 2001 ble pensjonsordningen værende i SPK. Tvisten gjelder denne pensjonsordningen, som gjaldt for Flytoget frem til og med 2018.
- (22) I forbindelse med at et medlem i NLF gikk av med pensjon i 2021 ble NLF oppmerksom på at kjøretillegget, instruktørtillegget og avløsertillegget ikke var innrapportert som pensjongivende inntekt til SPK, i strid med hvordan NLF mente at det skulle være.
- (23) Tvisten ble drøftet i flere møter mellom NLF og Flytoget, uten at partene kom til enighet. I det første møtet, som ble avholdt 30. april 2021, ble det i hovedsak gjort forsøk på å klarlegge problemstillingene. NLF la til grunn at utgangspunktet da den første overenskomsten ble inngått i 2001, var at pensjonsordningen ikke skulle være dårligere enn den lokomotivførerne hadde med seg fra HTA, og at kjørelærer-, instruktør- og avløsertillegget var pensjongivende etter HTA vedlegg 4. Flytoget mente at det ble drøftet og avklart at dette ikke var tilfelle, senest i 2016. Partene ble enige om å undersøke nærmere og utveksle informasjon om saken. De avtalte å møtes igjen i mai 2021.
- (24) Nytt møte ble avholdt 10. juni 2021 og av protokollen fra møtet fremkommer:

*«Det vises til innledende drøftemøte 30. april, og godkjent referat, signert 11. juni.*

Torsdag 10. juni ble det avholdt drøftemøte om pensjonsgrunnlag for variable tillegg.

Det er uenighet om variable tillegg som ikke ble inntatt i fast lønn ved opprettelse av egen tariffavtale for Flytoget 1.1.2002 skal innberettes som pensjongivende.

Eksempel på disse tilleggene er kjørelærertillegget. I hele perioden frem til innskuddspensjon ble innført 1.1.2019 har Flytoget praktisert at variable tillegg ikke er pensjongivende.

Flytoget henviser til hovedtariffavtalen i staten, vedlegg 4 om pensjongivende variable tillegg, punkt 1 hovedregel. Flytoget mener at kjørelærertillegget ikke faller inn under dette punktet da det ikke er å regne som er forutsigbart, regelmessig tillegg. NLF er uenig i dette.

Flytoget viste til at det er en avtale med NLF om kjørelærere fra 2007 som stadfester at dette er en tilleggsoppgave.

Flytoget viste til SPK sitt regelverk om pensjongivende tillegg som stadfester at variable tillegg kun skal rapporteres som pensjongivende hvis det er inngått tariffavtale om dette.

NLF mener at siden instruktør- og kjørelærertillegg står beskrevet i vår overenskomst, er det pensjongivende. NLF mener at opplæring er en regelmessig del av den ordinære driften.

Partene er enige om at NLF nå fremskaffer dokumentasjon som bekrefter deres syn på saken. Vi tar opp igjen saken så fort det lar seg gjøre etter ferien.»

- (25) Det ble gjennomført et siste drøftemøte 28. januar 2022. Følgende fremgår av protokollen:

«Fredag 28. januar 2022 ble det avholdt nytt drøftemøte om pensjonsgrunnlag for variable tillegg med bakgrunn i at Flytoget ønsket å vise til funn som understøtter Flytogets påstander.

NLF gjør innledningsvis oppmerksom på at det nå har gått lang tid siden denne saken ble tatt opp for første gang, og at målet for møtet er at man enten blir enige eller uenige. Dersom møtet ikke fører til enighet, ser NLF for seg at vi følger prosessen og vanlig prosedyre med uenighetsprotokoll.

Flytoget henviser igjen til hovedtariffavtalen i staten, vedlegg 4 om pensjongivende variable tillegg, punkt 1 hovedregel. Flytoget mener fortsatt at kjørelærertillegget ikke faller inn under dette punktet da det ikke er å regne som et forutsigbart, regelmessig tillegg og heller ikke er avtalt i tariffavtale.

Flytoget viser videre til at det er stor variasjon i faktisk antall oppdrag per år per kjørelærer i perioden 2016-2018. Det ble vist grafer som illustrerte antall oppdrag per kjørelærer per år, noe som varierte fra 13 oppdrag hos en fører til 85 oppdrag til en annen (2016). Tilsvarende variasjon i 2017 og 2018. Det ble også vist til at blant de 25 kjørelærerne i 2016 var det en variasjon i totalt antall oppdrag på 13 i juli til 121 oppdrag i januar.

Flytoget stadfester at disse tallene understreker at kjørelæreroppdragene ikke viser regelmessighet, men er høyst variabelt.

NLF henviser til at det er protokollen som ble underskrevet i forbindelse med opprettelse av overenskomsten mellom NLF og Flytoget, den 19.04.2001, som definerer hvilke pensjonsbetingelser NLFs medlemmer i Flytoget har i SPK-ordningen. Denne protokollens pkt. 2 beskriver «Ved en eventuell endring i pensjonsforholdene, skal ikke dette medføre en totalt sett dårligere ordning for de ansatte» sammenlignet med de rettigheter lokførerne hadde før det ble opprettet egen overenskomst i Flytoget.

NLF viser til at variable tillegg, som kjørelærer, instruktørt tillegg, og tillegg for avløsertjeneste på OPL, er beskrevet i overenskomsten. NLF mener at kjørelæreroppdraget er en regelmessig oppgave for Flytogets førere, og at det ikke stilles annet krav til regelmessighet for Flytoget enn for andre aktører som er tilknyttet statens hovedtariffavtale. (Vedlegg 4)»

- (26) Den 4. mars 2022 ble det avholdt nytt møte mellom NLF og Flytoget. Det ble inngått en uenighetsprotokoll, hvor det fremkommer:

«Partene er uenige om variable tillegg er en del av pensjonsgrunnlaget og om de skulle vært innberettet som pensjongivende til SPK.

I forbindelse med opprettelse av egen tariffavtale i Flytoget 19.4.2001, ble det i «*Protokoll fra forhandlinger om overenskomst for Flytoget*» fra 19.4.2001, beskrevet i punkt 2 at: «*Medlemskapet i Statens pensjonskasse innebærer fritt pensjonsinnskudd og at særaldersgrensene for lokomotivførere videreføres. Ved en eventuell endring i pensjonsforholdene, skal ikke dette medføre totalt sett dårligere ordning for de ansatte*».

I hele perioden fra 19.4.2001, og frem til innskuddspensjon ble innført 1.1.2019, har Flytoget praktisert at variable tillegg ikke er blitt innberettet som pensjongivende, dette gjelder kjørelærertillegg, instruktørt tillegg og tillegg for avløsertjeneste for OPL.

Flytoget anfører:

Flytoget henviser til hovedtariffavtalen i staten, vedlegg 4 om pensjongivende variable tillegg, punkt 1 hovedregel hvor det står: «*Forutsigbare tillegg, avtalt i tariffavtale, for arbeid som forekommer regelmessig gjennom året og som er vederlag for arbeid i ordinær stilling er pensjongivende*». Det har vært fokusert på kjørelærertillegget som et eksempel på variable tillegg. Flytoget mener at kjørelærertillegget ikke faller inn under dette punkt 1 da tillegget ikke er å regne som forutsigbart, regelmessig og heller ikke er avtalt i tariffavtale. Det er vist med faktiske tall at det er svært varierende gjennom året med oppdrag, samt antall oppdrag per kjørelærer. Flytoget viser til en avtale med NLF om kjørelærere fra 2007, som stadfester at dette er en tilleggsoppgave som godtgjøres de gangene de utfører oppdraget, og ved f.eks. sykdom/ferie utbetales ikke dette tillegget.

Flytoget viser til SPK sitt regelverk om pensjonsgivende tillegg som stadfester at variable tillegg kun skal rapporteres som pensjonsgivende hvis det er inngått tariffavtale om dette, og skal være forutsigbare.

NLF anfører:

NLF mener at protokollen fra 19.4.2001 beskriver at strukturen i pensjonsvilkårene videreføres likt det lokføerne hadde før det ble opprettet egen overenskomst i Flytoget. NLF mener at opplæring er en regelmessig del av den ordinære driften i Flytoget.

NLF påpeker at både kjørelærer - og instruktørtillegg er beskrevet i overenskomsten. NLF mener dermed at disse variable tilleggene er pensjonsgivende.»

(27) Det ble ført forhandlinger om tvisten mellom Spekter og LO Stat 23. mars 2023.

Følgende fremgår av protokollen:

«Flytogets overenskomst ble opprettet i 2001, etter protokoll datert 19.04.2001. I hele perioden fra avtaleoppsettelsen og frem til innskuddspensjon ble innført 1.1.2019 har Flytoget praktisert at variable tillegg ikke er blitt innberettet som pensjonsgivende.

Partene er nå uenige om de variable tilleggene for kjørelærere og instruktører skulle vært en del av pensjonsgrunnlaget i Flytoget og dermed vært innberettet som pensjonsgivende til SPK, jf. anmodning om tvistemøte fra 22.02.2023.

Saken har vært behandlet i flere lokale møter i perioden april 2021 til mars 2022.

LO Stat anførte:

I henhold til vedlegg 4 i Hovedtariffavtalen i Staten og veiledningen angående innrapportering av variable tillegg på SPKs hjemmesider, er LO Stat/NLF av den oppfatning at variable tillegg som er avtalt i tariffavtale, gis som et vederlag for arbeid i en ordinær stilling og er av regelmessig art i løpet av året skal være pensjonsgivende og innrapporteres til SPK.

LO Stat/NLF forutsetter at de tariffavtalte variable tilleggene for kjørelærere, instruktør og avløsertjeneste for OPL er en del av pensjonsgrunnlaget i Flytoget fra 2002 da tilleggene kom inn i tariffavtalen og 2019 da virksomheten fikk ny pensjonsordning. Tilleggene skulle derfor i perioden 2002- 2019 vært innrapportert som en del av pensjonsgrunnlaget til SPK.

Spekter anførte:

Variable tillegg skal bare rapporteres inn som pensjonsgivende til SPK dersom det er inngått en tariffavtale om dette. De tilleggene NLF krever inn i pensjonsgrunnlaget i SPK var ikke en del av pensjonsgrunnlaget på det tidspunktet overenskomsten ble etablert og ble uansett ikke avtalt som pensjonsgivende ved avtaleetableringen i 2001. Enkelte variable tillegg ble omgjort til faste tillegg og således pensjonsgivende. Flytoget har aldri ment at de tilleggene tvisten omhandler skulle være pensjonsgivende og heller ikke medberegnet disse i pensjonsgrunnlaget. Tilleggene er i tariffoppgjør etter avtaleoppsettelsen krevd tatt inn som en del av pensjonsgrunnlaget av NLF i lønnsoppgjør, men det er ikke oppnådd enighet om dette.»

(28) Stevning kom inn til Arbeidsretten 6. februar 2024. Tilsvar ble inngitt 18. mars 2024.

Hovedforhandling ble gjennomført 24. til 26. september 2024. Ni vitner avga forklaring. Det ble lagt frem slik dokumentasjon som fremgår av rettsboken. Dom er avsagt etter fristen i arbeidstvistloven § 56 andre ledd på grunn av reisefravær hos dommerne.

(29) **Partenes påstandsgrunnlag og påstander**

(30) *Landsorganisasjonen i Norge* har i korte trekk anført:

- (31) Spørsmålet i saken er om tre tariffavtalte tillegg til lokomotivførernes lønn er variable tillegg som skal inngå i pensjonsgrunnlaget.
- (32) Det må legges til grunn at HTA vedlegg 4 gjaldt for Flytoget som fristilt virksomhet, og at det ikke var avtalt at tilleggene ikke skulle være pensjonsgivende. Tilleggene var forutsigbare, de ble betalt for arbeid som forekom regelmessig gjennom året, og var vederlag for arbeid i ordinær stilling.
- (33) Det er ikke riktig som saksøkte anfører at HTA vedlegg 4 bare gjelder for virksomheter som er omfattet av HTA. I henhold til lov om Statens pensjonskasse § 11 andre ledd andre setning, fastsetter SPK reglene for virksomheter som ikke er bundet av HTA. SPK legger det samme regelverket for pensjonsopptjening til grunn for alle som er medlem i SPK. Dette er også bekreftet i forklaring fra seniorrådgiver i SPK.
- (34) Variable tillegg ble pensjonsgivende i staten i 1993, og vilkårene for dette fremgår av HTA vedlegg 4. Med virkning fra 1. august 1993 ble NLF og NSB enige om hvilke tillegg som skulle være pensjonsgivende i NSB. Systemet etter vedlegg 4 er slik at partene må være enige, dersom nye, variable tillegg *ikke* skal være pensjonsgivende.
- (35) På samme tid som for Flytoget ble det inngått overenskomster i de øvrige virksomhetene som var utskilt fra NSB. Overenskomstene ble inngått mellom de samme, overordnede parter, de omfattet arbeidstakere som kom fra samme virksomhet og de gjaldt alle for samme stillingsgruppe. De fremforhandlede overenskomstene i NSB, CargoNet og Linx viser sammenhengen mellom selskapene.
- (36) Av protokoll fra forhandlingene mellom NLF og Flytoget fulgte det at eventuelle endringer i pensjonsordningen ikke skulle medføre en dårligere ordning for arbeidstakerne.
- (37) NLFs krav til B-delsforhandlingene i 2002 var likelydende for de tidligere NSB-selskapene når det gjaldt pensjon. Man fikk ikke gjennomslag for å ta inn pensjonsordningene i overenskomstene, men alle beholdt sine pensjonsrettigheter og medlemskapet i SPK. Kjøreleder- og instruktørtillegget kom inn i alle avtalene i 2002, bortsett fra i avtalen for Linx. Det er ikke tidligere bestridt at tilleggene var pensjonsgivende i de øvrige avtalene.



- (38) I 2004 ble det igjen fremmet felles krav om pensjon. Kravet var avtalefesting av den pensjonsordningen man hadde og at alle faste og variable tillegg skulle inngå i pensjonsgrunnlaget, uten tak. Felles krav om å ta inn pensjonsordningen i avtalen ble også fremmet i 2006. Det ble videre krevd at tillegg som medregnes i pensjonsgrunnlaget skulle spesifiseres i overenskomsten. NLF fikk ikke gjennomslag for kravene, men realiteten var at det gjaldt samme pensjonsordning i alle selskapene.
- (39) Da kjørelærer- og instruktørtillegget kom inn i overenskomsten for Flytoget i 2002, ble det ikke avtalt at tilleggene ikke skulle være pensjonsgivende. Det samme gjaldt da tillegget for avløsertjeneste på OPL kom inn i overenskomsten i 2006.
- (40) Det er ikke riktig som saksøkte anfører at partene i 2001 avtalte eller klart forutsatte at de tre tilleggene ikke skulle være pensjonsgivende. Faktum var at man erstattet en rekke tidligere variable tillegg med et fast skifttillegg. Dermed ble det plass til nye variable tillegg uten at man nådde taket i henhold til HTA vedlegg 4. De ulike konsekvensene av å fjerne taket illustreres klart av en lønnsammenligning mellom Flytoget og NSB fra 2009.
- (41) I rapporten som ble utarbeidet i forbindelse med arbeidet med ny pensjonsordning i 2016 ble det uttrykkelig lagt til grunn at pensjonsgrunnlaget i Flytoget omfattet hovedlønn, faste tillegg og variable tillegg, opp til taket etter vedlegg 4.
- (42) Kjørelærere, instruktører og avløsere er nødvendige for Flytogets drift. Det må utdannes og sertifiseres lokomotivførere. Instruktører bidrar til å ivareta sikkerheten og oppfylle kravene i førerforskriften. Flytogdriften stopper opp ved fravær på OPL. Stillingene ble utlyst og det ble inngått særskilte avtaler med de enkelte flytogførerne som har oppgavene.
- (43) Tilleggene er forutsigbare, og de er vederlag for arbeid i ordinær stilling. Kjørelærere, instruktører og avløsere benyttes regelmessig og oppgavene utføres gjennom hele eller deler av året. Det dokumenterte omfanget bekrefter at dette er tilfelle. Det har ikke betydning at det for enkelte kan være slik at tillegg ikke utbetales jevnlig. Det som er avgjørende er at man etter utlysning har påtatt seg å utføre oppgavene. Kravet til forutsigbarhet og regelmessighet må ses i sammenheng med taket og gulvet for pensjonsgivende tillegg i HTA vedlegg 4. Gulvet var lavt, og det krevdes ikke mange utbetalte tillegg før man kom over dette.

At omfanget er varierende tilsier uansett ikke at arbeidsoppgavene og tilleggene som sådan ikke er forutsigbare og regelmessige.

- (44) De «representative» oversiktene over utbetalte tillegg som saksøkte har lagt frem er ufullstendige og ubrukelige for å dokumentere omfanget. Fullstendige oversikter over for eksempel kjørelærertillegget fra 2017 og 2018 viser at hver kjørelærer som utførte oppgaven i snitt fikk tillegg henholdsvis 32,4 og 47,5 ganger per år.
- (45) Tilleggene er ikke kompensasjon for overtid eller merarbeid, men for arbeid om utføres innenfor ordinær arbeidstid. At arbeidsoppgavene ikke er sammenfallende med ordinære arbeidsoppgaver har ikke betydning.
- (46) Gjenoppretting av tariffmessig tilstand innebærer at de ansatte har krav på utbetaling av riktig pensjon, når de går av med pensjon. Kravet om tariffmessig korrekt pensjon er ikke foreldet.
- (47) Det er pensjonskrav og dermed gjelder foreldelsesloven § 6. Pensjonskravenes foreldelsesfrist starter først å løpe ved oppnådd pensjonsalder, og i et slikt tilfelle kan kravet bygges på lønnselementer som ligger lenger tilbake enn tre år. Terminytelser som er forfalt mer enn tre år forut for stevning er foreldet etter den vanlige treårsregelen i foreldelsesloven.
- (48) Foreldelsesreglens anvendelse i pensjons saker er avklart i rettspraksis. ARD-2003-181 *Nissedal* og HR-2023-1637-A *Ishavskatedralen* gjaldt krav om etterinnmelding i pensjonsordning, som er omfattet av treårsregelen. At retten til pensjonsytelsen står i en annen stilling er lagt til grunn i ARD-2011-114 *Vestvågøy*, hvor retten kom til at det måtte gis pensjon tross manglende innmelding i pensjonsordning helt fra 1977. Det samme følger av LH-2014-66612 *Vestvågøy* og uttalelse i avsnitt 43 i HR-2023-1637-A *Ishavskatedralen*.
- (49) Tariffmessig korrekt tilstand må gjenopprettes med virkning fra første forfall for pensjonsytelsen som kommer etter stevningen, eller fra første forfall for pensjonsytelsen dersom dette tidspunktet kommer senere enn tidspunktet for stevning.
- (50) Det er feil når saksøkte påstår at pensjonskravet er begrenset av regler om passivitet eller på grunnlag av den tariffrettslige markeringslæren. Det kan ikke markeres krav på grunnlag av tariffuenighet før man vet at det er en tariffuenighet. NLF reagerte på det mangelfulle pensjonsgrunnlaget ved første mulighet.

(51) Det er nedlagt slik påstand:

«1. Kjøreleder og instruktørtilleggene tariffavtalt fra 11.1.2002, og tillegg for avløser for OPL tariffavtalt fra 1.4.2006, er pensjonsgivende tillegg.

2. Saksøkte plikter å gjenopprette tariffmessig korrekt tilstand i samsvar med påstandens pkt. 1.»

(52) *Arbeidsgiverforeningen Spekter og Flytoget AS* har i korte trekk anført:

(53) Det var avtalt mellom partene at kjøreleder-, instruktør- og avløsertillegget ikke skulle være pensjonsgivende. Det følger av den første overenskomsten i Flytoget, hvor alle de variable tilleggene ble bakt inn i et fast ulempetillegg som skulle være pensjonsgivende. NLF ønsket denne løsningen for å unngå taket for hvor stor del av variable tillegg som kunne være pensjonsgivende. De visste hva de fikk og at det var et bytteforhold. Denne løsningen skilte overenskomsten for Flytoget fra overenskomstene i NSB og i de andre virksomhetene som sprang ut fra NSB.

(54) Tariffhistorikken underbygger at dette var en klar forutsetning da det ble etablert en helt ny overenskomst i 2001.

(55) At kjøreleder- og instruktørtillegget kom inn i overenskomsten i 2002 medførte ikke endring i overenskomstens system. Det fremkom ingen steder at tilleggene skulle være pensjonsgivende. NLF ga heller ikke noen slik informasjon til sine medlemmer i etterkant av oppgjøret i 2002.

(56) I 2004 fremmet NLF krav om at alle faste og variable tillegg skulle inngå i pensjonsgrunnlaget, som er det samme som det man mente å ha oppnådd i 2002. Det NLF hevdet kun var en presisering av det som allerede gjaldt, oppfattet Flytoget som et krav om noe helt nytt i forhold til den gjeldende overenskomsten. Kravet ble avvist.

(57) Innføringen av avløsertillegget i 2006 medførte heller ingen endring i overenskomstens innretning, og det kom ikke til uttrykk en forutsetning om at tillegget skulle være pensjonsgivende.

(58) Flytoget har aldri innberettet variable tillegg som pensjonsgivende inntekt. Det foreligger en fast og langvarig praksis som har skapt en tariffrettighet.

(59) Flytoget er ikke bundet av statens avtaleverk, og HTA kom ikke til anvendelse for den pensjonsordningen man hadde i Flytoget, jf. lov om Statens pensjonskasse § 11 andre ledd. HTA vedlegg 4 gjelder dermed ikke for Flytoget. Reglene for hvilke

variable tillegg som skal være pensjonsgivende må bygge på veiledningen gitt av SPK.

- (60) Det følger av veiledningen at variable tillegg kun er pensjonsgivende når de følger av tariffavtale, når de gis som vederlag for arbeid i en ordinær stilling, er av regelmessig art i løpet av året, har en varighet på minst ett år, samlet beløp ligger mellom 6 400 kroner og 66 000 kroner og det trekkes pensjonsinnskudd av tilleggene. Tilleggene for kjørelærere, instruktører og avløsere oppfyller ikke disse vilkårene.
- (61) Representative oversikter over oppdrag som gir rett til tillegg fra 2007 til 2019 viser store variasjoner i mengden oppdrag. Tilleggene er ikke faste, de utbetales ikke jevnlig, og er dermed ikke regelmessige. For de fleste utgjør tilleggene bare en liten prosentandel av grunnlønnen.
- (62) Pensjonskravene er uansett foreldet etter foreldelsesloven. Det er ikke grunnlag for å operere med et skille mellom foreldelsesloven §§ 1 til 3 og § 6. Dette følger klart av HR-2023-1637-A *Ishavskatedralen*. Realiteten vil i alle fall være at Flytoget måtte dekke økte pensjonskostnader.
- (63) NLF har utvist passivitet over flere år. NLF må ha visst på et tidlig tidspunkt at de variable tilleggene ikke var pensjonsgivende, jf. at forbundet allerede i 2004 fremmet krav om at alle tillegg skulle være pensjonsgivende.
- (64) I 2016 burde NLF i alle fall ha forstått at tilleggene ikke var pensjonsgivende inntekt i SPK. I forbindelse med arbeidet med å utrede ny pensjonsordning for Flytoget fikk NLF tilsendt flere regneeksemplere basert på konkrete, faktiske pensjonsopptjeninger. All relevant informasjon om hva som var innberettet til SPK lå i regneeksemplene. I forhandlingene om ny pensjonsordning i 2017 kom det klart frem i presentasjon til møte 31. mai 2017 at pensjonsgrunnlaget i Flytoget var fast grunnlønn og fast skifttillegg.
- (65) Også den tariffrettslige markeringslæren må gi grunnlag for frifinnelse. Denne læren har samme begrunnelse og inneholder de samme elementene som gjelder for foreldelse.
- (66) Det er nedlagt slik påstand:  
**«De saksøkte frifinnes.»**

(67) **Arbeidsrettens merknader**

- (68) *Arbeidsretten* er kommet til at de saksøkte må frifinnes, og vil bemerke:
- (69) Hovedspørsmålet i saken er om variable tillegg som utbetales til lokomotivførere som gjør tjeneste som kjørelærere, instruktører og avløsere på OPL var en del av pensjonsgrunnlaget i Flytoget i perioden 2002 til 2018 og dermed skulle vært innberettet som pensjonsgivende inntekt til SPK.
- (70) Tilleggene betales til flytogførere som har disse oppgavene som en tilleggsfunksjon til sitt ordinære arbeid, se foran avsnitt 14-19. Tilleggene er knyttet til timelønn. Kjørelærer- og instruktørtillegget utgjør 3,5 timelønn per dagsverk, mens avløsertillegget utgjør 1,5 timelønn «pr utførte tjeneste.»
- (71) Alle tilleggene er basert på aktivitet og avhengig av behov. Fremlagte oversikter viser at behovet er varierende gjennom året. Eksempelvis kan tillegget for de mest aktive kjørelærerne i enkelte perioder utgjøre 10–13 % av grunnlønn, se foran avsnitt 19.
- (72) Frem til 31. desember 2018 var pensjonsordningen i Flytoget knyttet til SPK. Det var ikke bestemmelser i overenskomsten for Flytoget om hvilke deler av lokomotivførernes lønn som skulle være pensjonsgivende.
- (73) Lov om Statens pensjonskasse kapittel 3 har regler om pensjonsgrunnlaget for medlemmer i SPK. Utgangspunktet etter § 11 er at det er den faste arbeidsinntekten som utgjør pensjonsgrunnlaget. Etter § 11 andre ledd første punktum kan det bestemmes i tariffavtale at også variable tillegg kan inngå i pensjonsgrunnlaget, og i HTA vedlegg 4 har partene i staten avtalt nærmere vilkår for dette. For arbeidstakere som ikke omfattes av statens tariffavtaler, dvs. for arbeidsforhold i fristilte virksomheter, følger det av § 11 andre ledd andre punktum at det er SPK som fastsetter hvilken inntekt og hvilke tillegg til inntekten som skal regnes med i pensjonsgrunnlaget.
- (74) På SPKs nettsider er det publisert en veiledning for innberetning av variable tillegg. Veiledningen tar utgangspunkt i vilkårene som gjelder etter HTA vedlegg 4, jf. avsnitt 11 foran. Veiledningen inneholder en gjennomgang av vilkårene for at variable tillegg skal være del av pensjonsgrunnlaget, som oppsummeres slik:
- «Det er inngått tariffavtale om tillegget.  
Aktiviteten skal i utgangspunktet vare i minst ett år.  
Tillegget gis som et vederlag for arbeid i en ordinær stilling og er av regelmessig art i løpet av året.

Tillegget gis ikke som kompensasjon for overtid eller merarbeid ut over ordinær arbeidstid.»

- (75) Når det gjelder kravet om tariffavtale uttales det i veiledningen at dette kan være «Hovedtariffavtalen (HTA) i staten, eller andre tariffavtaler som virksomheten har inngått». Det er lagt frem en e-post fra juridisk avdeling i SPK hvor det opplyses at SPK legger til grunn at det ikke kan inngås tariffavtale om at tillegg som ikke fyller vilkårene likevel skal være pensjonsgivende, men at det kan avtales at et ellers pensjonsgivende tillegg ikke skal være pensjonsgivende.
- (76) Saksøker anfører at HTA vedlegg 4, herunder at variable tillegg er pensjonsgivende med mindre de er særskilt unntatt, gjelder for alle medlemmer av SPK, enten de er arbeidstakere i vanlige virksomheter i staten eller i fristilte virksomheter. Saksøkte mener at HTA og dermed vedlegg 4 ikke kan gjøres gjeldende for fristilte virksomheter. For disse er det veiledningen utarbeidet av SPK som må gjelde.
- (77) Slik Arbeidsretten ser det, er spørsmålet om HTA vedlegg 4 eller SPKs veiledninger gjelder for Flytoget ikke avgjørende. Tvisten må løses på bakgrunn av en tolkning av overenskomsten for Flytoget, i lys av omstendighetene rundt opprettelsen av avtalen og tariffhistorien for øvrig. Spørsmålet, slik retten ser det, er om det ble avtalt eller forutsatt at variable tillegg ikke skulle være pensjonsgivende da partene inngikk overenskomsten for Flytoget i 2001.
- (78) Frem til 2001 leide Flytoget inn lokomotivførere fra NSB. Mellom NLF og NSB var det inngått en protokoll om hvilke variable tillegg som skulle inngå i pensjonsgrunnlaget, og i protokollen var det inntatt en liste over tillegg som skulle inngå og tillegg som ikke skulle inngå. Kjøreleder-, instruktør- og avløsertillegget var ikke blant disse tilleggene.
- (79) Da Flytoget ble organisert som egen virksomhet, uavhengig av NSB, ble lokomotivførerne ansatt i Flytoget. Flytoget var medlem i NAVO (nå Spekter), og overenskomst for Flytoget ble inngått i 2001.
- (80) Overenskomsten for Flytoget er enklere og har en annen systematikk enn det overenskomsten for NSB hadde. Når det gjaldt lønn, fikk overenskomsten for Flytoget en bestemmelse om fast lønn, som ifølge vitneforklaringer fikk innbakt flere tidligere tillegg, og en bestemmelse om et fast skifttillegg på 21 % av fast lønn, som erstattet tillegg for ubekvem arbeidstid. Begge disse elementene var pensjonsgivende.

- (81) Det er lite skriftlig dokumentasjon fra overenskomstforhandlingene i 2001. Protokoll fra forhandlingene, datert 19. april 2001, har i punkt 2 en bestemmelse om pensjon, hvor det blant annet fremgår:
- «Ved en eventuell endring i pensjonsforholdene, skal ikke dette medføre en totalt sett dårligere ordning for de ansatte.»
- (82) Ifølge vitneforklaring fra daværende organisasjonssjef og forhandlingsleder i Flytoget ønsket man i overenskomsten å markere at Flytoget skulle være noe nytt og annerledes. En forenklet overenskomst var et uttrykk for dette. Også forbundsleder i NLF bekreftet i sin forklaring at partene var enige om å forenkle. Forhandlingsleder for Flytoget forklarte at det bærende elementet for den innretningen overenskomsten fikk, var at faste tillegg ble samlet og omgjort til prosenttillegg, som skulle være pensjongivende. Forutsetningen, som man var veldig tydelige på, var at «avviksberegnete» eller variable tillegg ikke skulle være pensjongivende. Flytoget har ikke på noe tidspunkt innberettet variable tillegg som del av pensjonsgrunnlaget til SPK.
- (83) På samme tid inngikk NLF også overenskomster i andre selskaper som hadde sin opprinnelse i NSB, som da var blitt medlem i NAVO (nå Spekter). Det er naturlig i denne sammenheng å se hen til hvilken utforming disse avtalene fikk.
- (84) Overenskomsten som gjaldt mellom NSB BA og NLF fra 1. april 2002 hadde i punkt 9.1 bestemmelser om vilkår for pensjongivende, variable tillegg. Disse bestemmelsene var i hovedsak hentet fra HTA vedlegg 4. Det samme gjaldt for CargoNet, mens man i Linx ble enige om at man skulle inngå samme avtale som i NSB BA. Alle overenskomstene hadde opplistet en rekke tillegg som ikke fremkom i overenskomsten for Flytoget.
- (85) Arbeidsretten ser det som klart at innholdet i den første overenskomsten for Flytoget var et ønske om forenkling og effektivisering, sammenliknet med tidligere avtale i NSB. For NLF var det gunstig å få tillegg bakt inn i den faste lønna og det faste skifttillegget, fordi det i SPK ikke gjaldt noe tak for disse lønnelementene. At skifttillegget ble bestemt til en prosentsats av fast lønn, var også et positivt element for NLF. For Flytoget ble det et mer oversiktlig og forutsigbart system. Det var naturlig for Flytoget å oppfatte dette som et bytteforhold.
- (86) Det er ikke klarlagt i hvilken grad det ble tydelig kommunisert fra Flytogets side at de valg man gjorde hadde som følge at eventuelle senere variable tillegg ikke skulle

være pensjonsgivende. Innretningen som overenskomsten fikk, ga ikke noen direkte foranledning til å diskutere pensjonsgrunnlag. Slik Arbeidsretten ser det må det forutsettes at NLF var oppmerksom på problemstillingen, særlig sett i lys av innholdet de øvrige overenskomstene for selskapene som sprang ut av NSB fikk når det gjaldt variable tillegg. Ifølge forklaringen fra forbundsleder i NLF gikk forbundet inn i forhandlingene med det utgangspunktet at de skulle få en tilsvarende overenskomst som i Linx. Det må legges til grunn at NLF visste hva man gjorde da en vesentlig annerledes overenskomst for Flytoget ble etablert.

- (87) Den 11. januar 2002 ble det inngått en protokoll om betaling for instruktør- og kjørelærertillegg. Tilleggene ble deretter tatt inn i den reviderte overenskomsten for Flytoget, som var gjeldende fra 1. april 2002. Dokumentasjon fra forhandlingene viser at pensjon var et tema, men det var ikke knyttet til om instruktør- og kjørelærertilleggene skulle inngå i pensjonsgrunnlaget. Forhandlingsleder i Flytoget sa imidlertid i sin forklaring at de fra Flytogets side hadde vært klare med hensyn til at forutsetningen fra avtaleinngåelsen i 2001, om at variable tillegg ikke skulle være pensjonsgivende, fortsatt gjaldt. For øvrig er det lite opplysninger om disse forhandlingene.
- (88) Også i NSB og CargoNet fikk overenskomstene fra 2002 bestemmelser om kjørelærer- og instruktøertillegg. Det er uklart hvorvidt disse er blitt innberettet som pensjonsgivende, men saksøker anfører at dette ikke har vært bestridt før spørsmålet kom opp i vår sak.
- (89) Spørsmålet om tilleggene skulle inngå i pensjonsgrunnlaget burde blitt aktualisert i 2002, men opplysningene i saken tyder som nevnt ikke på at pensjon var et tema med hensyn til disse tilleggene. På bakgrunn av den oppmerksomheten NLF hadde hatt på de variable tilleggene i de øvrige overenskomstene mener Arbeidsretten at NLF i denne situasjonen var nærmest til å ta opp og få avklart spørsmålet om disse tilleggene skulle inngå i pensjonsgrunnlaget, særlig sett i lys av at dette var nye tillegg. Saksøker har anført at reglene i HTA vedlegg 4 automatisk fører til at tillegg som fyller vilkårene inngår i pensjonsgrunnlaget. I de øvrige avtalene har NLF likevel funnet det nødvendig å presisere reglene. Det ble ikke gjort i overenskomsten for Flytoget.
- (90) I 2004 fremmet NLF felles krav om blant annet pensjon innenfor NAVO-området. Pensjonskravet lød:



- «a) Pensjonsordningen inn i overenskomstene.
- b) Særaldersgrense for alle med lokførerkompetanse.
- c) Alle faste og variable lønnstillegg inn i pensjonsgrunnlaget uten tak.»

(91) I forhandlingene om overenskomst for Flytoget ble pensjonskravet formulert som følger:

«Alle faste og variable lønnstillegg skal inngå i pensjonsgrunnlaget. Det presiseres i overenskomsten hvilke tillegg dette gjelder»

(92) NLF fikk ikke gjennomslag for kravet, og pensjonsbestemmelsen i overenskomsten var uendret. I sin vitneforklaring fremholdt forbundsleder i NLF at kravet om å få pensjonsordningen inn i tariffavtalen gjaldt generelt innenfor NAVO-området, men at det var ment som en presisering. Kravet hadde ikke noen praktisk betydning for Flytoget. Forhandlingsleder i Flytoget forklarte at kravet ble ansett som noe nytt, som stred imot prinsippet og forutsetningen om at variable tillegg ikke skulle være pensjongivende. Slik han husket det, var NLF tydelige med hensyn til at de mente at det kun var et presiserende krav.

(93) Flytoget oppfattet kravet som et krav som ville føre til økte pensjonsutgifter. Det er ikke bestridt at kravet ble avvist fra Flytogets side uten at det var særlig diskusjon om det. NLF presenterte kravet som en presisering av hva som allerede gjaldt og at det som sådan ikke innebar noen realitetsendring eller kostnadsøkning for Flytoget. Det foreligger ikke skriftlig dokumentasjon fra forhandlingene, men etter Arbeidsrettens syn styrker Flytogets avvisning av kravet og utfallet av forhandlingene at Flytoget hadde et konsekvent syn på spørsmålet om hva som inngikk i pensjonsgrunnlaget.

(94) I 2006 fremmet NLF også krav i B-delsforhandlingene om at pensjonsordningen skulle tas inn i overenskomstene, uten å få gjennomslag. I 2006 kom tillegg for avløsertjeneste på OPL inn i overenskomsten for Flytoget. Ifølge forklaring fra forhandlingsleder i Flytoget aksepterte man tillegget for å få ned overtidsbruken på OPL og som en form for karrieresteg for flytogførerne. Det er ingen informasjon om hva som eventuelt ble diskutert i 2006, og det er ingen opplysninger som kan tyde på at pensjon har vært tema knyttet til tillegget. Det ble ikke foretatt andre endringer i overenskomsten av betydning for vår sak.

(95) Partene er enige om at det for perioden 2008 til 2014 ikke skjedde endringer av betydning i overenskomsten.

- (96) Det ble etter hvert startet et arbeid med å utrede ny tjenstepensjonsordning for Flytoget. Det ble satt ned en partssammensatt gruppe som med bistand fra en pensjonsrådgiver, Aon, la frem en rapport 18. mai 2016. Gruppen hadde som mandat å utarbeide forslag til fremtidig innskuddspensjon for Flytoget fra 1. januar 2017. Rapporten inneholdt blant annet en gjennomgang av pensjon generelt og av Flytogets pensjonsordning i SPK spesielt, og forslag til en ny, anbefalt pensjonsløsning for Flytoget. Dette arbeidet førte imidlertid ikke til endringer i overenskomsten som ble inngått i 2016 når det gjaldt pensjon, men partene var enige om å videreføre arbeidet med ny pensjonsordning.
- (97) I vedlegg til rapporten om Flytogets pensjonsordning fremkom følgende:
- «Maksimalt pensjonsgrunnlag er 12 G, som i dag (1. mai 2015) utgjør kr 1 080 816. Pensjonsgrunnlaget begrenses i dagens ordning til hovedlønn + faste tillegg + variable tillegg opp til 56 000 kroner.»
- (98) Forbundssekretær i NLF, som deltok i pensjonsutvalget, sa i sin forklaring at dette var helt i tråd med den forståelsen NLF hadde og at det var først i 2021 at NLF ble gjort oppmerksom på at det ikke stemte med praksis i Flytoget. Lønnschef i Flytoget sa i sin forklaring at hun hadde sagt fra allerede i møte i pensjonsutvalget at fremstillingen i rapporten var feil. Hun presiserte at Flytoget aldri hadde innberettet variable tillegg til SPK. I en presentasjon som ble lagt frem til et forhandlingsmøte om pensjon 31. mai 2017 var pensjonsgrunnlaget i Flytoget opplyst til å være slik:
- «Pensjonsgrunnlaget i Flytoget har i SPK vært fast grunnlønn og det fast skifttillegg (fra 60.000-155.000).  
Øvre grense pensjonsgrunnlaget: 12G. Kr. 1 123 608,- pr. år (1. mai 2017).»
- (99) Arbeidet med ny pensjonsordning i 2016 og hvilke opplysninger som fremkom i denne sammenheng, kan etter Arbeidsrettens syn ikke tillegges vekt. Partene er uenige om hva som faktisk fremgikk av rapporter og presentasjoner som ble utarbeidet i forbindelse med dette arbeidet, og det er ikke vitneforklaringer eller skriftlig informasjon som i tilstrekkelig grad kan støtte noen av partenes oppfatninger.
- (100) I 2017 og 2018 ble arbeidet med ny pensjon videreført. I overenskomsten gjeldende fra 1. april 2018 ble pensjonsordningen endret med virkning fra 1. januar 2019. Detaljene i ny pensjonsordning ble tatt inn i overenskomsten punkt 8.1, som også inneholder en bestemmelse om pensjonsgrunnlag. Ifølge denne skal

pensjonsgrunnlaget i ny pensjonsordning bestå av fast grunnlønn, faste tillegg og variable tillegg.

- (101) Saksøker har vist til formuleringen i protokoll fra forhandlingene om ny overenskomst i 2001, hvor det fremkommer at eventuelle endringer i pensjonsforholdene ikke skal medføre en «totalt sett» dårligere ordning for den ansatte, som argument for at de variable tilleggene skulle inngå i pensjonsgrunnlaget i SPK. Problemstillingen er ikke godt opplyst, men slik Arbeidsretten ser det, kan dette uansett ikke føre til et annet resultat. Det er lagt frem en lønssammenligning fra 2009 mellom NSB og Flytoget som viste at i hvert fall på det tidspunktet kom Flytoget best ut når pensjonsgrunnlagene ble sammenliknet. I denne sammenligningen er det for øvrig bare grunnlønn og skifttillegget som er inkludert i det oppgitte pensjonsgrunnlaget for Flytoget.
- (102) På dette grunnlaget har Arbeidsretten etter en samlet vurdering kommet til at det må legges til grunn at det fra overenskomsten i 2001 var en klar forutsetning fra Flytogets side at variable tillegg ikke skulle være pensjonsgivende. Flytoget innberettet heller aldri variable tillegg til SPK. NLF burde etter forholdene vært oppmerksom på denne forutsetningen og klargjort at de hadde en annen forståelse. Partenes opptreden i de etterfølgende tariffoppgjørene bidrar til å bekrefte rettens oppfatning.
- (103) Med det resultatet Arbeidsretten er kommet til er det ikke nødvendig å drøfte og ta stilling til saksøkers påstand punkt 2, herunder spørsmålet om kravene var foreldet.
- (104) Dommen er enstemmig.

*SLUTNING*  
*De saksøkte frifinnes.*