

Ett bolag bedrev på entreprenad delar av en regions busslinjetrafik. Efter ett upphandlingsförfarande stod det klart att bolagets entreprenaduppdrag i regionen skulle upphöra vid ett visst datum och att ett annat bolag skulle bedriva all regionens busslinjetrafik på entreprenad från och med dagen därpå. I målet är tvistigt om det i och med övergången av busstrafikuppdraget i regionen från en entreprenör till en annan har skett en sådan övergång av en del av en verksamhet som avses i 6 b § anställningsskyddslagen. Om det varit fråga om en sådan verksamhetsövergång, är det tvistigt om den nya entreprenören vidtagit någon åtgärd som varit att likställa med avskedande i förhållande till ett antal arbetstagare, som var anställda hos den tidigare entreprenören, och om den nya entreprenören i så fall är skyldig att betala skadestånd till de berörda arbetstagarna.

Arbetsdomstolen har funnit att en betydande del av de materiella tillgångar, som varit absolut nödvändiga för att bedriva regionens busslinjetrafik, dvs. bussar, inte övergått från den tidigare till den nya entreprenören. Övergången av busstrafikuppdraget i regionen innebar därmed inte en sådan övergång av verksamhet som avses i 6 b § anställningsskyddslagen.

ARBETSDOMSTOLENDOM
2024-06-05
StockholmDom nr 40/24
Mål nr A 20/23**KÄRANDE**

Svenska Kommunalarbetareförbundet, Box 19039, 104 32 Stockholm
Ombud: förbundsjuristerna Josephine Trinder och Annett Olofsson, LO-TCO
Rättsskydd AB, Box 1155, 111 81 Stockholm

SVARANDE

1. Sveriges Bussföretag (för ej talan), Box 5384, 102 49 Stockholm
2. Keolis Sverige AB, 556473-5057, Box 22052, 104 22 Stockholm
Ombud för 2: advokaterna Erik Danhard och Elin Pettersson, KANTER
Advokatbyrå, Box 1435, 111 84 Stockholm

SAKEN

ogiltigförklaring av avskedande m.m.

Bakgrund

Mellan parterna gäller kollektivavtal.

Den 13 juni 2022 övergick, efter ett föregående upphandlingsförfarande, uppdraget att bedriva Region Uppsalas busskollektivtrafik till Keolis Sverige AB (Keolis). Regionens busskollektivtrafik hade tidigare bedrivits av bl.a. Nobina Sverige AB (Nobina).

Nobina, som inför det förestående entreprenörbytet hade sagt upp ett antal arbetstagare som arbetat med en del av Region Uppsalas busskollektivtrafik, blev instämt i Arbetsdomstolen av Svenska Kommunalarbetareförbundet (förbundet) som gjorde gällande att det vid uppsägningarna förväntade entreprenörbytet skulle utgöra en övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen och att uppsägningarna därför stred mot uppsägningsförbudet i 7 §. I dom den 10 maj 2023 (AD 2023 nr 29) fann Arbetsdomstolen att det vid uppsägningstillfällena inte stått klart att en verksamhetsövergång skulle komma att äga rum vid entreprenörbytet, och att uppsägningarna därför inte stått i strid mot uppsägningsförbudet. Förbundets talan avslogs därför.

Förbundet har i det nu aktuella målet väckt talan mot Keolis och gjort gällande att övergången av Nobinas busstrafiksuppdrag till Keolis per den 13 juni 2022 innebär en sådan övergång av verksamhet som avses i 6 b § anställningsskyddslagen. Mot denna bakgrund har förbundet framställt yrkanden om ogiltigförklaring av avskedande och skadestånd för flera av sina medlemmar, som tidigare var anställda hos Nobina och arbetade med en del av Region Uppsalas busskollektivtrafik.

Yrkanden m.m.

Förbundet har yrkat att Arbetsdomstolen

- a) förklarar att Keolis avskedanden av arbetstagarna nr 3–5 och 7 i domsbilaga 1 (uteslutes här) är ogiltiga,
- b) förpliktar Keolis att till arbetstagare nr 2 i domsbilaga 1 betala ekonomiskt skadestånd för brott mot 18 § anställningsskyddslagen motsvarande lön och semestertillägg enligt domsbilaga 2 (uteslutes här), från och med den 13 juni 2022 till och med den 19 mars 2024 jämte ränta enligt 6 § räntelagen på månadsvis förfallande belopp från den 25:e i varje månad till dess betalning sker,
- c) förpliktar Keolis att till arbetstagare nr 6 i domsbilaga 1 betala ekonomiskt skadestånd för brott mot 18 § anställningsskyddslagen med 31 584 kr avseende lön inklusive semesterförmåner från den 1 april 2023 till och med den 30 april 2023 jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 25 april 2023 till dess betalning sker,
- d) förpliktar Keolis att till arbetstagare nr 28 i domsbilaga 1 betala ekonomiskt skadestånd för brott mot 18 § anställningsskyddslagen med
 - 4 342 kr för perioden den 13 juni 2022 till och med den 30 juni 2022,
 - 4 283 kr för perioden den 1 juli 2022 till och med den 31 juli 2022,
 - 4 109 kr för perioden den 1 augusti 2022 till och med den 31 augusti 2022,
 - 4 920 kr från och med den 1 september 2022 till och med den 30 september 2022, och därefter med
 - 1 487 kr per månad till och med den 2 januari 2023,
 - allt jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 25:e i varje månad till dess betalning sker, samt
- e) förpliktar Keolis att till var och en av arbetstagarna nr 2–7, 9–26 och 28 i domsbilaga 1 betala allmänt skadestånd för brott mot 18 § anställningsskyddslagen med 150 000 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning (den 24 februari 2023) till dess betalning sker.

Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att arbetstagare nr 28 i domsbilaga 1 inte har blivit avskedad, har förbundet i andra hand yrkat att Arbetsdomstolen

- a) förpliktar Keolis att till arbetstagare nr 28 i domsbilaga 1 betala lön i enlighet med det enskilda anställningsavtalet med
 - 4 342 kr för perioden den 13 juni 2022 till och med den 30 juni 2022,
 - 4 283 kr för perioden den 1 juli 2022 till och med den 31 juli 2022,
 - 4 109 kr för perioden den 1 augusti 2022 till och med den 31 augusti 2022,
 - 4 920 kr från och med den 1 september 2022 till och med den 30 september 2022 och därefter med
 - 1 487 kr per månad till och med den 2 januari 2023,
 - allt jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 25:e varje månad till dess betalning sker, samt
- b) förpliktar Keolis att till arbetstagare nr 28 i domsbilaga 1 betala allmänt skadestånd för brott mot 11 § i kollektivavtalet med 75 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning (den 24 februari 2023) till dess betalning sker.

Keolis har bestritt förbundets talan.

Beräkningen av de ekonomiska skadestånden såvitt avser arbetstagarna nr 2, 6 och 28 i domsbilaga 1 har vitsordats. I övrigt har inga belopp vitsordats som skäligen i sig.

Ränta på de ekonomiska skadestånden till arbetstagarna nr 2 och 6 i domsbilaga 1 har vitsordats från den 11 april 2024, dvs. 30 dagar från att kraven framställdes. I övrigt har yrkad ränta vitsordats som skäligen i och för sig.

Keolis har yrkat att eventuella ekonomiska skadestånd till arbetstagarna nr 2 och 6 i domsbilaga 1 och eventuella allmänna skadestånd i vart fall ska jämkas; i första hand till noll.

Förbundet har bestritt att jämkning ska ske.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader jämte ränta.

Parterna har till stöd för sin talan anfört i huvudsak följande.

Förbundet

Sammanfattning av grunderna för talan

Arbetstagarna i domsbilaga 1 var alla tillsvidareanställda hos Nobina i Region Uppsala till och med den 12 juni 2022. Den 13 juni 2022 gick hela Nobinas verksamhet i Region Uppsala över från Nobina till Keolis på grund av entreprenörsbytet. Detta var en sådan övergång av verksamhet som omfattas av 6 b § anställningsskyddslagen. Anställningsavtalen för arbetstagarna i domsbilaga 1 övergick därför till Keolis från och med den 13 juni 2022.

Keolis har inte erbjudit arbetstagarna nr 2–7 och 9–26 i domsbilaga 1 en tillsvidareanställning, som alltså inte fick någon sådan anställning hos Keolis från och med den 13 juni 2022. Keolis agerande har därför medfört att dessa arbetstagare skilts från de tillsvidareanställningar som de hade då Keolis tog över verksamheten den 13 juni 2022.

Arbetstagarna nr 2–7 i domsbilaga 1 fick inte någon anställning alls hos Keolis från och med den 13 juni 2022.

Arbetstagarna nr 9–26 i domsbilaga 1 fick provanställningar hos Keolis från och med den 13 juni 2022. Då samtliga var tillsvidareanställda hos Nobina och anställningsavtalen övergick till Keolis, ska Keolis åtgärda att inte erbjuda dem tillsvidareanställningar likställas med avskedande. En provanställning innebär att de fått försämrade anställningsvillkor.

Då det inte har förelegat laga grund för avskedande, ska allmänt skadestånd utgå till arbetstagarna nr 2–7 och 9–26 i domsbilaga 1.

Provanställningarna för arbetstagarna nr 9–26 i domsbilaga 1 har numera övergått till tillsvidareanställningar hos Keolis. Åtgärden, att inte erbjuda dem tillsvidare-

anställning från och med den 13 juni 2022, ska ändå ses som avskedanden för vilka allmänt skadestånd ska betalas.

Arbetstagare nr 28 i domsbilaga 1, M.R., var tidigare tillsvidareanställd hos Nobina med en sysselsättningsgrad om 75 procent. Då hans anställning har gått över i det skick den var hos Nobina, har han haft rätt till en tillsvidareanställning med en sysselsättningsgrad om 75 procent. Keolis erbjöd dock honom endast arbete med en sysselsättningsgrad om 50 procent, varför han har fått försämrade anställningsvillkor på ett sätt som ska jämföras med att han har blivit avskedad. Från och med den 19 september 2022 har Keolis erbjudit honom arbete om 70 procent.

Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att M.R. inte har blivit avskedad, har han i vart fall haft rätt till en sysselsättningsgrad om 75 procent av heltid på grund av anställningsavtalet. Då han inte heller fått den lön han haft rätt till enligt anställningsavtalet, vid den tidpunkt som anges i § 11 i kollektivavtalet, har Keolis brutit mot kollektivavtalet.

M.R:s anställning upphörde på egen begäran den 2 januari 2023.

Det saknas grund för jämkning av de ekonomiska såväl som de allmänna skadestånden.

Bakgrund

Keolis är ett globalt kollektivtrafikbolag som finns på ca åtta platser i Sverige. Keolis Sverige har ca 4 600 anställda och omsätter årligen ca 4,8 miljarder kronor.

Regionbusstrafiken i Uppsala län omfattar trafik på landsbygden och mellan tätorter inom hela Uppsala län. Även tätortstrafiken i Bålsta och trafiken i Enköping omfattas av regionbusstrafiken. Den 24 februari 2020 beslutade Region Uppsala att initiera upphandling av regionbusstrafiken som fram till den 13 juni 2022 bedrevs av Nobina och Transdev Nord AB (Transdev). Regionbusstrafiken före den 13 juni 2022 omfattade totalt 103 linjer varav Nobina bedrev verksamhet på 82 av dessa.

Från och med den 13 juni 2022 slogs de tre delområdena ihop till ett område. Upphandlingen avsåg hela det geografiska området med de linjer som Nobina och Transdev tidigare haft. Keolis tilldelades uppdraget.

Omständigheter som innebär att det skedde en övergång av verksamhet (de s.k. Spjikers-kriterierna)

Arten av företag och verksamhet

Nobina och Transdev, liksom Keolis, är kollektivtrafikföretag. Verksamheten som bedrevs av Nobina och Transdev och som nu bedrivs av Keolis är busstrafik i Uppsala län. Verksamheten som Keolis bedriver är således densamma som Nobina bedrev före övergången.

Styrningen av uppdraget genom Region Uppsala och arten av uppdraget är desamma före som efter övergången. Det geografiska verksamhetsområdet och majoriteten av linjenätet, som omfattade Nobinas uppdrag, är samma före som efter övergången.

Verksamhetens kunder

Keolis verksamhet har samma kunder som Nobina tidigare hade.

Majoriteten av de materiella tillgångarna gick över från Nobina till Keolis

Keolis tog över en majoritet av de bussar som gick att ta över från Nobina. Därutöver övertog Keolis en majoritet av de depåer med verkstäder, uppställningsplatser, pauslokaler och toaletter, samt lösöre från verkstäder och tvätthallar, som Nobina använde före verksamhetsövergången.

Bussar

Nobina hade tidigare 196 bussar (inklusive reservbussar och underentreprenörernas 18 bussar) i den berörda verksamheten. Av dessa övertog Keolis 31 bussar. Skälet till att Keolis inte övertog fler bussar var att beställaren hade uppställt krav på de bussar som skulle få användas i verksamheten. Kraven var att en klass II-buss ska ha minst 50 sittplatser, den fick inte vara en dubbeldäckare, den fick inte vara äldre än 12 år, samtliga sittplatser skulle ha tillgång till eluttag, och den måste ha en utsläppsnorm som är Euro VI eller bättre. Den genomsnittliga åldern för samtliga bussar får inte överstiga sex år. Av de bussar som Nobina använde i verksamheten var det 52 bussar som uppfyllde upphandlingskraven. De övriga var för gamla eller klarade inte de övriga krav som upphandlingen uppställde.

Av en lista som parterna upprättat gemensamt, domsbilaga 3 (uteslutes här), framgår vilka bussar som Nobina använde sig av i sin verksamhet i Region Uppsala per den 12 juni 2022.

Parterna är överens om att de rosamarkerade bussarna i listan inte har tagits över av Keolis, och inte är föremål för prövning i målet.

Parterna är vidare överens om att de grönmarkerade bussarna i listan uppfyllde upphandlingskraven per den 12 juni 2022. Det stämmer dock inte, som Keolis påstått, att buss 79 och 96 hade eluttag installerat. Sammanlagt var det därmed 52 bussar som uppfyllde upphandlingskraven.

Parterna är därutöver överens om att de blåmarkerade bussarna i listan, enligt förbundet 65 bussar, medräknat buss 79 och 96, inte uppfyllde upphandlingskraven per den 12 juni 2022, att de var från 2012, och att de inte togs över av Keolis.

Keolis har gjort gällande att de blåmarkerade bussarna har varit möjliga att anpassa så att de uppfyllde upphandlingskraven, genom installation av eluttag i en del bussar och genom konvertering till en bättre utsläppsnorm i övriga.

Det saknar betydelse i målet om bussarna hade kunnat anpassas på det sätt som Keolis gjort gällande, så att de uppfyllde upphandlingskraven, eftersom bussarna

de facto inte var anpassade vid tidpunkten för övergången. Frågan om enheten har behållit sin identitet ska göras utifrån de faktiska förhållandena vid tidpunkten för övergången och inte utifrån ett teoretiskt perspektiv. Bussarnas skick ska därför bedömas per den 13 juni 2022. Det är därför oväsentligt om bussarna hade kunnat anpassas för att (under en väldigt kort tid) klara kraven i upphandlingen.

Upphandlingsunderlaget innehöll ett ålderskrav: Snittåldern för hela bussflottan fick inte överstiga sex år, och enskilda fordon fick inte vara äldre än tolv år. Om Keolis hade tagit över hela Nobinas bussflotta, skulle Keolis ha behövt byta ut en buss var fjortonde dag för att följa ålderskraven. Det var alltså inte ekonomiskt förnuftigt att ta dessa bussar.

Det är heller inte praktiskt möjligt att byta ut en buss i taget allt eftersom genomsnittsåldern på bussarna slår i taket. Leveranstiderna för bussar är långa och bussarna specialbeställs för uppdraget.

Som skäl för att fler än 31 bussar inte övertogs har Keolis, förutom vad som redan anförts om de tekniska och miljömässiga kraven i upphandlingen, hänvisat till den tid som behövdes för att göra nödvändiga tekniska anpassningar så som t.ex. installation av Keolis IT-system. Anledningen till att Keolis inte kunde ta över fler än 31 bussar berodde således på ett krav i upphandlingen – att trafiken skulle bedrivas från och med den 13 juni 2022.

Det har inte någon betydelse för bedömningen i vad mån vissa bussar behövde ställas åt sidan under en period medan de genomgick olika nödvändiga anpassningar. Skulle denna argumentation vinna bifall innebär det att förvärvaren aldrig kan ta över en majoritet av bussarna. Sådana anpassningar måste alltid göras. Om det inte finns en faktiskt och reell möjlighet att ta över bussar (även om de vore helt nya), är inte heller bussarna identitetsutmärkande.

Nobina var också med i upphandlingen och av deras anbud framgår att Nobina hade planerat att använda endast 43 bussar från den befintliga trafiken, och köpa in 170 fabriksnya bussar. Nobina avsåg att endast använda en buss som var från 2012.

Eftersom Keolis övertog 31 bussar av 52 möjliga, övertogs majoriteten av bussarna.

Depåer och uppställningsplatser

Nobina använde sig av åtta depåer för uppdraget, nämligen Österbybruk, Enköping, Heby, Östervåla, Skutskär, Uppsala, Östhammar och Tierp. Keolis tog över samtliga dessa depåer.

Vidare hade Nobinas tidigare underentreprenörer lokaler i Björklinge (K.L.) och Knutby (D.B. och S:s Buss & Taxi AB). Lokalerna som finns i Björklinge och Knutby och som nyttjades av Nobina genom underentreprenörer nyttjas efter övergången av Keolis genom samma underentreprenörer. Även dessa lokaler har således övergått från Nobina till Keolis.

Keolis använder således samtliga depåer som Nobina använde, men kallar fyra av dem för ”uppställningsplatser”. Skillnaden är dock endast semantisk.

Pauslokaler och toaletter

Utöver depåerna har Nobina använt sig av fem pauslokaler. Dessa är Lindvalls, Östhammar busstation, Skutskär station, Heby och Bålsta station. Keolis nyttjar efter övergången de fyra förstnämnda.

Region Uppsala tillhandahöll kostnadsfritt nio toaletter för Nobina att utnyttja (Östervåla busstation, Tierp busstation, Älvkarleby station, Skärplinge bussterminal, Hållplats Öregrund färjeläget, Österbybruk bussterminal, Örbyhus bussterminal, Heby stationshus och Gimo bussterminal). Keolis nyttjar dessa toaletter efter övergången. Därutöver använde Nobinas bussförare en toalett på hållplats Knivsta kyrka, vilken tillhör kyrkan, vilken även Keolis bussförare använder sig av.

Hållplatser, som är relevanta för att överhuvudtaget kunna utföra uppdraget, upplåts av Region Uppsala och är desamma före och efter övergången.

Linjer

Bussförarna kör samma trafik och linjer hos Keolis som de har gjort hos Nobina. De förändringar som Keolis redogjort för avseende omloppsslingor och tidtabeller är naturliga och tillhör verksamheten. Sådana förändringar sker kontinuerligt i den här typen av verksamhet vilket också skett under tiden Nobina bedrev verksamheten. De följdändringar som detta kan innebära vad avser t.ex. vilken depå/uppställningsplats som den enskilde bussföraren utgår ifrån påverkar inte verksamhetens identitet.

IT-system och teknik

Region Uppsala står för den mest nödvändiga tekniken som krävs för uppdraget, bl.a. anropssystemet Rakel, som är detsamma både före och efter övergången. Vidare togs vissa av de biljettmaskiner som tidigare satt i Nobinas bussar över till Keolis bussar.

Det är riktigt att Keolis IT-system ”Trafik IT” är Keolis eget. IT- och tekniksyste-
m är dock inte av särskild vikt för att bedriva verksamheten, och inte heller en identitetsutmärkande tillgång. Nobinas och Keolis IT-system anpassas efter beställarens krav.

Anställda

Keolis anställde ca 90 procent av den tillsvidareanställda personalen hos Nobina (som var ca 442 tillsvidareanställda). Keolis övertog majoriteten av anställda både sett till antal och kompetens.

En majoritet av Nobinas lokala drifts- och arbetsledning gick över från Nobina till Keolis. Nedan följer en uppställning av de personer som har ingått i den lokala drifts- och arbetsledningen hos Nobina, samt vilka som från och med den 13 juni 2022 hade samma eller liknande funktion hos Keolis.

	Nr. i Nobinas LAS-lista	Namn	Befattning	Ingår i Keolis lokala ledning med samma eller liknande funktion
1	71	J.L.	Verkmästare	JA
2	164	S.B.	Gruppchef	JA
3	170	P.S.	Verkmästare/Verkstadschef	JA
4	171	R.G.	Verkmästare	JA
5	175	K.A.	Affärsområdeschef	NEJ
6	225	E.K.	Produktionsledare	JA
7	323	T.E.	Produktionsledare	JA
8	334	L.J.	Fastighetsskötare	JA
9	344	E.S.	Gruppchef	NEJ
10	345	M.M.	Gruppchef	JA
11	346	P.E.S.	Gruppchef	JA
12	347	R.H.	Gruppchef	NEJ
13	362	D,D.	Personalledningschef	NEJ
14	363	R.K.	Produktionschef	JA
15	365	E.L.	Korttidsplanerare	JA
16	443	F.L.	Verkmästare	JA
17	343	M.S.	Fordonvårdsledare	JA

Av sammanställningen ovan framgår att Keolis anställde tre av fem av Nobinas gruppchefer, nämligen P.E.S., S.B. och M.M. Det framgår vidare att hela Nobinas tidigare driftledning, dvs. T.E., R.K., E.L. och E.K. gick över till Keolis. E.K. och T.E. var inte reserver. Vid tidpunkten för övergången till Keolis var båda produktionsledare hos Nobina och tillhörde driften.

P.S. ersatte A.W. som verkstadschef på Nobina innan verksamhetsövergången den 13 juni 2022. P.S. blev efter övergången underhållschef hos Keolis. Nobinas tidigare Fastighetsskötare, L.J., blev fastighetstekniker hos Keolis.

Nobinas tidigare Verkmästare, J.L., F.L. och R.G. blev underhållsledare hos Keolis. F.L. var Verkmästare vid övergången.

Nobinas tidigare Fordonsvårdsledare, M.S., blev underhållsledare hos Keolis.

Samtliga 13 personer som anges ovan tillhörde Nobinas lokala drifts- och arbetsledning och gick över till Keolis lokala drifts- och arbetsledning.

Följande personer har inte, som Keolis påstår, haft ansvar för driften eller haft en arbetsledande funktion hos Nobina: T.L., T.G., M.H., M.K., H.W., K.E., G.S., R.E. och T.I.

Nobina hade inte en större underhållsorganisation än den Keolis har. Nobinas lokala underhålls- och reparationsorganisation bestod av 46 personer, som var knutna till depåerna. Nobina hade 23 mekaniker, 14 fordonsvårdare, tre första fordonsvårdare, fyra verkmästare, en fordonsledare och en verkstadschef.

Keolis har behövt ta över en majoritet av Nobinas anställda för att kunna bedriva verksamheten utan avbrott från den 13 juni 2022. Att så är fallet följer bl.a. av att det råder brist på bussförare. Vidare framgår det av Keolis lösningsbeskrivning att Keolis avsåg att rekrytera alla bussförare från Nobina, att detta berodde på att Keolis fick ta över personal som hade erfarenhet av trafikområdet samt att det ansågs vara en risk för att inte kunna starta trafiken i tid om inte Nobinas bussförare följde med över.

De faktiska omständigheterna var således sådana att personalövertagandet var av väsentlig betydelse för att verksamheten skulle fortgå. Personalen, bussförarna, utgjorde således en identitetsutmärkande tillgång.

Hur lika verksamheterna är i övrigt före resp. efter överlåtelsen

Upphandlingen omfattade totalt 103 linjer, varav Nobina bedrev verksamhet på 82 linjer, och Transdev på övriga 21.

Det geografiska området för verksamheten är detsamma före som efter övergången. Keolis förstorar upp betydelsen av att verksamheten tidigare bedrevs inom "tre busstrafikområden". Nobina hade huvuddelen av regionens busstrafik medan Transdev körde den mindre landsbygds- och tätortstrafiken i Enköping och Håbo. Nobina trafikerade regiontrafiken med 196 bussar, inklusive reservbussar och underentreprenörernas bussar. Transdev trafikerade hela sin trafik med endast 17 bussar.

Keolis verksamhetsområde har utökats med endast 14 linjer (som tidigare bedrevs av Transdev). I förhållande till den trafik som Nobina bedrev före övergången är den i stort sett identisk, även om en del förändringar har skett i trafiken som Transdev bedrev.

Keolis organiserar sitt arbete på samma sätt som Nobina gjorde. Den lokala driftsledningen har hand om driften innanför grindarna, vilket bl.a. innebär att sköta utställningen och besluta vilken buss som ska ut på vilken linje. Den lokala driftsledningen ansvarar också för all personalplanering som sker inom en vecka före utsatt tid i schemat. Vid behov skulle den lokala driftsledningen kunna hantera all trafikledning. Den lokala driftsledningen hos Keolis består av T.E., R.K., E.L. och E.K. Samma personer hade samma uppdrag hos Nobina.

Hela arbetsgivaransvaret i form av den dagliga arbetsledningen, arbetsmiljöansvaret, personalansvaret, utbildning, löne- och utvecklingssamtal osv. finns lokalt hos Keolis, inte centralt. Det såg likadant ut när Nobina hade verksamheten.

När bussförarna har behov av hjälp från trafikledningen utanför grindarna anropar de den centrala trafikledningen. Trafikledningen kontaktar då den lokala driftsledningen, som beslutar om ersättningsbuss och informerar den centrala trafikledningen, alternativt informerar bussföraren direkt. Skälet till detta upplägg är att

den centrala trafikledningen har bristande kännedom om det geografiska området och linjenätet samt om den lokala verksamheten i stort. Det fungerar på samma sätt hos Keolis som hos Nobina.

Hos Nobina var det affärsområdeschefen K.A. som hade ansvaret för budget och ekonomi avseende verksamheten i Region Uppsala. Hos Keolis, så som organisationen såg ut den 13 juni 2022, låg ansvaret för budget och ekonomi avseende verksamheten i Region Uppsala på S.A. Detta ansvar låg således lokalt och inte centralt, i båda verksamheterna. Nobina såväl som Keolis förfogade således över driftskapitalet för sin verksamhet lokalt.

Det stämmer att Keolis har en teknisk stab centralt. Den tekniska stabens uppgift är att utbilda och stötta den lokala underhålls- och reparationsorganisationen. Keolis påstående att ”en stor del av Keolis underhålls- och reparationsorganisation finns centralt” stämmer inte.

Kringfunktioner, såsom ekonomi, HR och inköp samt affärsansvaret för relationen till Region Uppsala är inte viktiga för frågan om verksamheten har utgjort en funktionellt självständig ekonomisk enhet. Kringfunktionerna låg centralt hos Nobina, och gör det även hos Keolis.

Sammantaget var Nobina i sig en självständig ekonomisk enhet, som övergick till Keolis och där bevarade sin identitet. Den lokala drifts- och arbetsledningen hade befogenheter att leda och fördela den dagliga verksamheten utan inblandning av Nobinas centrala funktioner. Detsamma gäller för Keolis Uppsala.

Keolis tog över en majoritet av Nobina Upplands anställda, både såvitt avser antal som sett till kompetens. De som arbetade för Nobina som bussförare kör samma trafik och linjer i dag hos Keolis.

Nobina anlidade underentreprenörerna D:s Busstrafik och K.L. Keolis har avtal med H:s Buss och taxi AB. Detta bolag bedriver dock ingen egen verksamhet i Keolis uppdrag, utan har i sin tur avtal med D.B. och K.L. Den verksamhet som D.B. och K.L. bedrev för Nobina har således gått över till Keolis.

Fortgick verksamheten utan avbrott?

Verksamheten låg inte nere i samband med övergången utan har fortgått utan avbrott hos Keolis. Detta möjliggjordes bl.a. av att Keolis anställde så många busschaufförer som tidigare arbetade hos Nobina.

Det var en verksamhetsövergång enligt 6 b § anställningsskyddslagen

Arten av företag och dess verksamhet var densamma före och efter övergången.

Den omständigheten, att en majoritet av det totala antalet bussar som Nobina använde i verksamheten, inte togs över, är inte ett hinder för att anse att det ändå är fråga om övergång av verksamhet. Så är fallet eftersom bussarnas ålder och skick samt de tekniska och miljömässiga krav som uppställdes vid upphandlingen gör att bussarna inte kan anses vara av avsevärd betydelse för verksamhetens identitet. Endast 52 av Nobinas bussar uppfyllde de krav som uppställdes vid upphand-

lingen, och av dessa övertog Keolis 31 stycken. Keolis tog således över en majoritet av de bussar som enligt de tekniska och miljömässiga kraven i upphandlingen gick att ta över.

Verksamhet av det slag som är aktuell i målet är inte endast beroende av bussar utan kräver även annan omfattande utrustning så som t.ex. tillgång till hållplatser, depåer, verkstäder, pauslokaler och toaletter. Majoriteten av Nobinas hållplatser, depåer, verkstäder, pauslokaler och toaletter togs över av Keolis. Dessa tillgångar är oundgängliga för verksamheten.

Keolis tog dessutom över en klar majoritet av alla tidigare anställda hos Nobina, inklusive bussförarna och den lokala drifts- och arbetsledningen. Den lokala drifts- och arbetsledningen är också i huvudsak densamma före och efter övergången.

Verksamheten i Keolis är organiserad på samma sätt som hos Nobina.

Verksamheten låg inte nere i samband med övergången utan har fortgått utan avbrott hos Keolis.

Det var fråga om en ekonomisk enhet som övergick till Keolis och den bevarade där sin identitet.

Mot bakgrund av den rättspraxis som har utvecklats i *Liikenne* (C-172/99, EU:C:2001:59) och *Grafe och Pohle* (C-298/18, EU:C:2020:121) står det klart att de omständigheter som föreligger i målet utgör en övergång av verksamhet som omfattas av 6 b § anställningsskyddslagen.

Samtliga arbetstagares anställningar i domsbilaga 1 följde därför med över till Keolis från och med den 13 juni 2022.

Närmare angående de berörda arbetstagarna

A.P. var tillsvidareanställd på 87 procent hos Nobina. Keolis erbjöd henne en provanställning om 75 procent. Hon tackade först ja men ångrade sig då det var en försämring av hennes anställningsvillkor. Eftersom hon inte blev erbjuden en tillsvidareanställning, och då den tjänst hon blev erbjuden hade en lägre sysselsättningsgrad, ska erbjudandet likställas med att hon blivit avskedad. Det är inte riktigt att hon har sagt upp sig. Hon har vidare gjort vad som kan krävas för att begränsa sin skada.

D.A., som var tillsvidareanställd hos Nobina, erbjöds provanställning hos Keolis. Han tackade nej eftersom det var en försämring av hans anställningsvillkor. Inom bussbranschen finns en senioritetsprincip som innebär att bussförarna får välja schema utifrån sin anställningstid. Det är endast tillsvidareanställda som får välja enligt denna princip. Keolis har hedrat denna princip och räknat med anställningstiden från Nobina. Eftersom D.A. endast blev erbjuden en provanställning skulle han inte omfattas av senioritetsprincipen. Hade han blivit erbjuden en tillsvidareanställning hade han tackat ja till den eftersom han då hade kunnat välja det schema som skulle ha passat honom och hans familj bäst. Eftersom Keolis inte erbjöd honom en tillsvidareanställning, ska det likställas med ett avskedande.

K.E.L. tackade inte nej till anställning hos Keolis. Han var på intervju, men blev inte erbjuden en tillsvidareanställning. Det ska likställas med ett avskedande.

M.B. ville arbeta för Keolis, men accepterade inte en provanställning som var en försämring av hans anställningsvillkor. Att han inte erbjöds en tillsvidareanställning, ska likställas med ett avskedande. M.B. var sjukskriven och fick därefter anställning inom en månad. Han gjorde därmed vad som kan krävas för att begränsa sin skada.

Jämkning av allmänt skadestånd

Det är inte riktigt att förbundet skulle ha varit medvällande och att jämningsgrund därför föreligger. Under alla omständigheter finns det ingen grund för jämkning i förhållande till de av tvisten berörda arbetstagarna.

Vid förhandlingen den 17 november 2021 meddelade Keolis att bolaget inte ansåg att det var fråga om en övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen. Förhandlingen skedde mot bakgrund av Bussbranschavtalets § 3 mom. 3 som handlar om byte av entreprenör. Där framgår att vid byte av entreprenör i samband med upphandling av trafik, som inte omfattas av 6 b § anställningsskyddslagen, gäller att det mottagande företaget i god tid före trafikstart ska uppta förhandling enligt 11 § medbestämmandelagen. I dessa förhandlingar ska bl.a. ha diskuterats företagets behov av att nyanställa, möjligheten att anställa från överlämnande företag, behovet av att provanställa personal från det överlämnande företaget och information om hur rekryteringsprocessen ska gå till. Vidare framgår av kollektivavtalet att, där det finns behov av att nyanställa, ska det mottagande företaget verka för att i första hand erbjuda anställning till berörda arbetstagare från det överlämnande företaget.

Det var dessa frågor som förhandlingen avsåg och således inte den juridiska bedömningen av om det var fråga om en övergång av verksamhet som omfattas av 6 b § anställningsskyddslagen. Detta hade Keolis redan tagit ställning till eftersom förhandlingen överhuvudtaget hölls.

Vid förhandlingen påtalade Keolis att det hade för avsikt att tillsvidareanställa alla tillsvidareanställda bussförare hos Nobina. Detta hade förbundet inget att erinra emot.

Det stod dessutom klart för Keolis hur förbundet centralt såg på frågan om övergång av verksamhet. Sammanfattningsvis saknas skäl för jämkning.

Keolis

Sammanfattning av grunderna för bestridandet

Det förhållandet, att Keolis tilldelats uppdraget att bedriva hela busstrafiken i Region Uppsala, innebär inte att det har förekommit en övergång av verksamhet i den mening som avses i 6 b § anställningsskyddslagen, dvs. i överlåtelsedirektivets mening.

Keolis har därmed inte varit skyldigt att erbjuda de i målet aktuella arbetstagarna anställning på oförändrade villkor. Det saknas grund för förbundets yrkanden om ogiltigförklaring av avskedande och skadestånd.

I vart fall ska yrkandena ogillas vad gäller arbetstagarna 2, 3, 5, 6 och 9–26 samt 28 i domsbilaga 1.

Arbetstagarna 2, 3, 5 och 6 har antingen erhållit anställning hos Keolis, sagt upp sig själva eller avböjt Keolis erbjudande om anställning. Under dessa förhållanden kan avskedanden inte anses ha ägt rum och det ska inte heller betalas något allmänt skadestånd. Arbetstagarna 9–26 samt 28 har från första dagen haft anställning hos Keolis och har även i dag – om de inte valt att säga upp sig själva – tillsvidareanställning vid Keolis.

Frågan om övergång av verksamhet har varit föremål för förhandling mellan Keolis och förbundet den 17 november 2021. Keolis har härvid redogjort för sin uppfattning att situationen inte utgör någon övergång av verksamhet. Förbundet har inte haft något att erinra mot detta. Med anledning av förbundets agerande ska ett eventuell allmänt skadestånd jämkas, i första hand till noll.

Bakgrund

Keolis är ett kollektivtrafikbolag som bedriver busstrafik på ett antal platser i Sverige och har totalt ca 5 000 anställda.

Busstrafiken i regionen var före den 13 juni 2022 uppdelad i tre delområden; Uppsala, Enköping och Bålsta. Busstrafiken i Uppsala bedrevs av Nobina och busstrafiken i Enköping och Bålsta bedrevs av Transdev. I samband med att Keolis tilldelades uppdraget att bedriva busstrafiken i Region Uppsala slogs de tre delområdena ihop till ett område.

Allmänna förutsättningar för att det ska kunna föreligga en övergång av verksamhet

Den första förutsättningen för att det ska kunna vara fråga om en övergång av verksamhet är att det som gått över har utgjort en ekonomisk enhet. Det ska vara fråga om en ”organisation av personer och tillgångar som är tillräckligt strukturerad och oberoende och som kan bedriva en ekonomisk verksamhet genom vilken ett särskilt syfte eftersträvas” (EU-domstolens dom, Amatori m.fl. C-458/12, EU:C:2014:124, punkt 31 med vidare hänvisningar, Scattolon, C-108/10, EU:C:2011:542, Ellinika Nafpigeia, C-664/17, EU:C:2019:496; se även AD 2016 nr 59, AD 2014 nr 28 och AD 2010 nr 88).

För Nobinas del var den centrala driftsledningen avgörande för att kunna bedriva bussverksamheten. Utan den centrala driftsledningen, som fanns på huvudkontoret i Solna, gick det inte att avgöra vilken buss med vilken förare som skulle befinna sig på vilken plats vid vilken tid; enligt följande.

Trafikutvecklingen ansvarade för att – i samråd med uppdragsgivaren Region Uppsala – ta fram huvudtidtabellen för busstrafiken. Detta skedde på årsbasis, men med tre justeringar per år.

Trafikplaneringens uppgift var att – utifrån huvudtidtabellen – avgöra hur bussavgångarna kunde kombineras så effektivt som möjligt. När detta har slagits fast var det möjligt att bedöma antalet bussförare som behövdes per dag för att köra trafiken, dvs. fastställa den nödvändiga tjänstetillsättningen. Utifrån detta skapades sedan enskilda arbetsscheman, på årsbasis. Dessa arbetsscheman fick bussförarna söka en gång per år.

Personalplaneringens uppgift var i huvudsak att placera in bussförare på dessa arbetsscheman och löpande hantera förändringar i arbetsscheman och personalplaneringen som kunde uppstå på grund av exempelvis uppsägningar, ledigheter och sjukskrivningar m.m., fram till ca sju dagar före aktuell trafikdag.

Avvikelse såsom plötsliga sjukdomsfall, fordonsfel eller liknande, som inträffade mindre än sju dagar före den aktuella trafiken, hanterades av den lokala driftsledningen. Den lokala driftsledningen hanterade endast avvikelser ”innanför grindarna”. När bussen väl lämnat området var det den centrala trafikledningen som dirigerade bussarna.

Verksamheten hos Nobina var således helt beroende av den centrala driftsledningen, utan vilken ingen buss skulle kunna rulla i trafik. Denna funktion hade alltså sådan vikt och utgjorde en sådan faktor att den var en nödvändig förutsättning för verksamheten som sådan. Verksamhetens bedrivande är avhängig att funktionen finns. Kravet på självständighet i verksamheten, som den bedrevs hos Nobina, är därmed inte uppfyllt.

Med hänsyn till att funktionen inte gick över till Keolis föreligger det inte tillräcklig organisationsmässig likhet mellan den verksamhet som bedrevs av Nobina som den som bedrivs av Keolis.

Omständigheter av betydelse för bedömningen av om det skedde en övergång av verksamhet (de s.k. Spijkers-kriterierna)

Arten av företag och verksamhet

Keolis bedriver i betydande avseenden sin verksamhet på ett annat sätt än vad Nobina gjorde. Det föreligger därmed inte identitet mellan verksamheten före och efter det att Keolis började bedriva busstrafiken i Region Uppsala.

Eftersom Nobina bedrev verksamhet i ett av regionens tre busstrafikområden, medan Keolis uppdrag omfattar samtliga trafikområden, är det fråga om ett annat, utökat uppdrag.

Sammanfattningsvis föreligger det så betydande skillnader i Keolis verksamhet i jämförelse med hur det såg ut hos Nobina, att det inte är fråga om samma verksamhet. Även om Arbetsdomstolen skulle finna att de för Nobinas verksamhet utmärkande resurserna övergick till Keolis, kan det därför inte vara fråga om en övergång av verksamhet.

Verksamhetens kunder

Keolis verksamhet har samma kunder som Nobina tidigare hade.

Majoriteten av de materiella tillgångarna övergick inte från Nobina till Keolis

Enligt praxis är det de materiella tillgångarna i form av bussarna som utgör den identitetsutmärkande tillgången i en busstrafikverksamhet. Enligt denna huvudregel gäller att, om inte merparten av bussarna har tagits över, så utesluter detta att det varit fråga om en övergång av verksamhet. Så är fallet här, varför det saknar betydelse i målet vilka andra tillgångar eller resurser som togs över och i vilken utsträckning detta skedde.

Det stämmer att Keolis köpte merparten av det lösöre som fanns i verkstäderna och tvätthallarna av Nobina. Mot bakgrund av ovanstående resonemang saknar det dock betydelse i målet.

Bussar

De 31 bussar som Keolis använder utgör en liten andel av det antal bussar som Nobina använde i sin verksamhet. Keolis resterande bussar är nyinköpta. Det är inte korrekt som förbundet påstår, att det enda skälet till att Keolis inte övertog fler än 31 av Nobinas bussar var på grund av att övriga bussar inte uppfyllde de krav som uppställts i upphandlingen.

Det är korrekt att upphandlingskraven var sådana som förbundet påstått.

Det är också korrekt att det av den lista som parterna upprättat gemensamt, domsbilaga 3, framgår vilka bussar som Nobina använde sig av i sin verksamhet i Region Uppsala per den 12 juni 2022, samt att de rosamarkerade bussarna i listan inte är föremål för prövning i målet.

Vad gäller de grönmarkerade bussarna i listan uppfyllde dessa upphandlingskraven per den 12 juni 2022. Även buss 79 och 96, som är delvis blåmarkerade, uppfyllde dock upphandlingskraven, eftersom de hade eluttag installerat. Uppgiften om buss 79 och 96 finns registrerad i Nobinas interna system. Sammanlagt var det därmed 54 bussar som uppfyllde upphandlingskraven utan anpassningar.

Övriga blåmarkerade bussar i listan, enligt Keolis 63 bussar, uppfyllde inte upphandlingskraven per den 12 juni 2022, och togs inte över av Keolis. Om Keolis hade velat ta över dessa bussar från Nobina, hade de dock med rimliga åtgärder kunnat anpassas så att de uppfyllde samtliga krav som upphandlingen ställde.

I de 15 bussar som saknade eluttag har eluttag kunnat installeras, till en kostnad om ca 25 000 kr per buss. Det är en enkel och rimlig anpassning.

De bussar som hade en miljöklass lägre än Euro VI hade kunnat konverteras. Konvertering av bussar från miljöklass Euro V till Euro VI är standardiserad och något som sker regelmässigt genom installation av ett särskilt paket. Parterna är överens om att kostnaden för detta uppgår till 185 000–195 000 kr. Givet att kostnaden för en ny dieselbuss uppgår till 3,5–4,5 miljoner kr, handlar det således inte om någon särskilt kostsam anpassning, utan en enklare och rimlig sådan.

Genom att anpassa 63 bussar hade således sammanlagt 117 av 196 bussar varit möjliga att ta över. Om Keolis hade valt att ta över samtliga de 117 möjliga bus-

sarna från Nobina och köpt in resterande andelen nya bussar (dvs. 91 bussar), hade den genomsnittliga medelåldern för hela bussflottan uppgått till ca 4,7 år. Även kravet på genomsnittlig ålder för bussflottan om 6 år hade således härvid varit uppfyllt.

Av ekonomiska och verksamhetsmässiga skäl var det dock inte önskvärt för Keolis att överta fler bussar än bolaget gjorde.

Förbundet har uttryckt uppfattningen att bedömningen av om en buss uppfyllde upphandlingskraven ska göras utifrån hur förhållandena exakt såg ut den 13 juni 2022. I fall där en ny verksamhetsutövare inte avser att använda den tidigare verksamhetsutövarens bussar kommer dock anpassningar aldrig att ske – även om detta i och för sig hade varit möjligt. En bedömningsnorm, som tar sin utgångspunkt i bussarnas tillstånd per dagen för den eventuella överlåtelsen, kommer således som regel medföra att upphandlingskraven aldrig kan anses uppfyllda – även om orsaken till att bussarna inte övertogs är någon helt annan.

Det väsentliga är om det rör sig om sådana anpassningar som det, i och för sig och hypotetiskt, är rimligt att anta är möjliga att genomföra. I aktuellt fall har det, utöver installation av eluttag och konvertering, bl.a. handlat om att installera Keolis system Trafik IT i bussarna. Med en planering på förhand liksom åtgärder under Nobinas drifttid, sammantaget med det förhållandet att det under sommaren har tillämpats en reducerad sommartidtabell hade det varit fullt möjligt att vidta de anpassningar som är ifråga i målet.

Förbundet har vidare anfört att det inte är praktiskt möjligt att byta ut en buss i taget allt eftersom genomsnittsåldern på bussarna slår i taket. Även detta är en fråga om planering. När nya bussar beställs planeras tillsammans med bussleverantören, med god framförhållning, vid vilka olika tidpunkter dessa ska levereras. Att bussar byts ut under löpande avtalstid är något som sker regelmässigt. Det stämmer således inte att det inte hade varit görbart för Keolis att löpande byta ut bussar.

Den absoluta huvudregeln vid upphandlad busstrafik är att den vinnande aktören köper in nya bussar till verksamheten. Detta sker av flera skäl, som helt kan sakna koppling till rättsliga, miljömässiga och tekniska faktorer i samband med en upphandling.

Det är generellt kostsamt och problematiskt med begagnade bussar. Dessa kräver avsevärt mera underhåll och reparationer, vilket försvårar trafikplaneringen och kräver en större bussflotta med flera reservbussar. Därtill skulle Keolis med begagnade bussar inte ha haft möjlighet att rotera dessa mellan olika verksamhetsområden, vilket är möjligt med nya bussar.

Vidare framförde Region Uppsala att regionen framöver ville att antalet eldrivna bussar skulle utökas. Det var därför lämpligt att det i Keolis bussflotta ingick ett mindre antal begagnade bussar som kunde bytas ut mot eldrivna bussar inom de närmaste åren. I annat fall skulle det bli nödvändigt att byta ut en andel av de för uppdraget i regionen nyinköpta bussarna långt innan dessa uppnått maxålder, vilket skulle ha varit mindre fördelaktigt ekonomiskt. Detta var ett av skälen till att Keolis tillfälligtvis valde att hyra ett mindre antal bussar av Nobina.

Av de nu redovisade verksamhetsmässiga och ekonomiska skälen var det således inte önskvärt för Keolis att hyra eller köpa fler bussar av Nobina. Att Keolis valde att inte använda fler av Nobinas bussar, berodde inte på att rättsliga, miljömässiga eller tekniska krav hindrade detta.

Det ska slutligen påpekas att det är brukligt att den upphandlande enheten ger dispens i olika avseenden. En dispens skulle exempelvis kunna ta sikte på medelålderskravet. Det skulle alltså under vissa förutsättningar vara möjligt för Keolis att använda fler bussar av äldre modell än vad som följer av upphandlingskraven.

Depåer och uppställningsplatser

Keolis gör skillnad mellan depåer och uppställningsplatser. Vid depåerna finns en fast administration i form av dagligen stationerad personal, samt underhålls- och reparationsfunktioner. Vid uppställningsplatserna finns ingen stationerad personal eller verkstäder, utan det är främst en plats att förvara bussarna på.

Depåerna, och i viss utsträckning uppställningsplatserna, utgör samlingspunkt för den fysiska busstrafikverksamheten. Bussarna utgår från dessa platser och varje förare är knuten till en sådan plats.

Keolis använder sig i huvudsak av samma depåer och uppställningsplatser som Nobina. Det föreligger vissa skillnader i hur dessa används, vilket framgår av tabellen nedan.

Påstående från förbundet Nobina använde följande depåer:	<u>Keolis inställning</u>	<u>Keolis kommentar</u>
Östhammar	Används av Keolis, men på annat sätt	Nobina bedrev verkstad här och denna utgjorde därmed en depå. Keolis använder endast denna som uppställningsplats
Tierp	Depå – Används av Keolis	
Enköping	Depå – Används av Keolis, men på annat sätt	De respektive depåer som användes av Nobina och Transdev har slagits samman till en depå. Organisationen kopplad till depån är därmed annorlunda
Uppsala	Depå – Används av Keolis	
Heby	Används av Keolis som uppställningsplats	
Östervåla	Används av Keolis som uppställningsplats	
Skutskär	Används av Keolis som uppställningsplats	
Österbybruk	Används av Keolis som uppställningsplats	

Knutby (indirekt)	Används inte av Keolis	Används av underentreprenören D.B.
Björklinge (indirekt)	Används inte av Keolis	Används av underentreprenören K.L.
	Nobina använde även en uppställningsplats i Öregrund. Det gör inte Keolis.	
	Keolis använder en uppställningsplats i Bålsta, vilken tidigare använts av Transdev som depå. Nobina har inte använt denna.	

Pauslokaler och toaletter

Nedan anges Keolis inställning gällande pauslokaler respektive toaletter.

<u>Påstående från förbundet</u> Nobina använde följande pauslokaler:	<u>Keolis inställning</u>	<u>Keolis kommentar</u>
Lindvalls	Används av Keolis	Ej tillhandahållen till Nobina av Regionen - etablerades av Nobina och såldes till Regionen i samband med att Nobinas uppdrag upphörde.
Östhammar busstation	Används av Keolis	
Skutskär station	Används av Keolis	
Heby station	Används inte av Keolis	Nobina har använt en pauslokal i Heby, vilken inte används av Keolis.
	Parterna är överens om att Keolis inte använder samma pauslokal som Nobina vid Bålsta station.	
	Parterna är överens om att Keolis inte använder samma pauslokal som Nobina vid Enköpings station.	

<u>Påstående från förbundet</u> Nobina använde följande toaletter:	<u>Keolis inställning</u>	<u>Keolis kommentar</u>
Östervåla Busstationen	Används av Keolis	
Tierp busstationen	Används av Keolis	
Älvkarleby stationen	Används av Keolis	

Skärplinge bussterminalen	Används av Keolis	
Hållplats Öregrund färjeläget	Används inte av Keolis	Keolis nyttjar en annan toalett i området; Öregrund Infartsbacken
Österbybruk bussterminalen	Används av Keolis	
Örbyhus bussterminalen	Används av Keolis	
Heby stationshuset	Används av Keolis	
Gimo bussterminalen	Används av Keolis	
Hållplats Knivsta kyrka	Används av Keolis, men har såvitt Keolis vet inte använts av Nobina.	Inte anvisad av Regionen i Nobinas avtal.
	Nobina har även använt andra toaletter.	

Sammantaget stämmer det att Keolis i huvudsak använder de pauslokaler och toaletter som Nobina tidigare använde. Pauslokaler och toaletter ska enligt lag tillhandahållas av alla arbetsgivare. Dessa är inte på något sätt utmärkande eller nödvändiga för själva busstrafikverksamheten och har därmed ingen påverkan på identiteten eller frågan om övergång av verksamhet. Att så är fallet har även konstaterats av Arbetsdomstolen, se interimistiskt beslut meddelat den 17 juni 2022 i mål nr A 52/22.

IT-system och teknik

IT-system och teknik är en av de nödvändiga resurserna för bedrivandet av en bussverksamhet; i paritet med exempelvis depåer.

Keolis använder i huvudsak helt andra system och verktyg än vad Nobina gjorde. Av särskild vikt är IT- och tekniksystelet i bussarna. Keolis tog fram ett helt eget system för detta, "Trafik IT", som installerades på samtliga bussar. Trafik IT styr alla huvudsakliga funktioner på bussarna, såsom utrop, skyltstyrning, kamerabevakning, alkolås och värme m.m. Det är också genom detta system som all nödvändig information om framförandet av bussarna och dess funktioner och statistik tas fram. Det möjliggör också den nödvändiga kontakten mellan föraren och trafikledningen. Trafik IT ägs fullt ut av Keolis.

Att systemet delvis är anpassat efter Region Uppsalas krav är inte relevant.

Den enda teknik i bussarna som tillhör Region Uppsala är radiosystelet Rakel och biljettmaskinerna. Det stämmer inte att Nobinas biljettmaskiner flyttades till Keolis bussar, utan Region Uppsala tillhandahöll andra, nya biljettmaskiner till Keolis.

Anställda

Bussförare

Ca 80 procent av de förare som Keolis anställde, var tidigare anställda hos Nobina. Keolis övertog således en huvuddel av Nobinas förare.

Därutöver anställde Keolis – beroende bl.a. på att verksamhetsområdet utökades – fler bussförare. Keolis har i sin verksamhet 565 bussförare anställda. Utifrån vad som beskrevs i AD 2023 nr 29 hade Nobina 508 anställda bussförare.

Underhåll/verkstad

För en fungerande busstrafikverksamhet behövs en omfattande underhålls- och reparationsfunktion. Underhålls- och reparationsorganisationen inom Keolis finns vid depåerna, där verkstäderna finns.

Keolis underhålls- och reparationsorganisation består av 45 personer. En stor del av Keolis underhålls- och reparationsorganisation finns centralt. På central nivå finns en teknisk stab som stöttar med specialistkompetens av olika slag. Inga personer sysselsatta inom denna anställdes från Nobina.

Förbundet har gjort gällande att Nobinas underhålls- och reparationsorganisation bestod av 46 personer. Såvitt Keolis har kunnat utröna har 30 av dessa 46 personer anställts av Keolis. Den tidigare verkstadschefen hos Nobina, A.W., anställdes inte av Keolis.

Den lokala ledningen

Den lokala drifts- och arbetsledningen hos Nobina (dvs. ledningen avseende såväl drift som underhåll) var organiserad på ett väsentligt annorlunda sätt än hos Keolis. Vidare är själva begreppet "drifts- och arbetsledning" inte ett begrepp som har tillämpats inom Nobina. Det stämmer dock att om en avgränsning skulle göras med avseende på de personer som haft ett direkt ansvar för just drift och arbetsledning, skulle det omfatta i huvudsak de personer angetts av förbundet, med vissa skillnader.

Hos Nobina fanns inom den lokala drifts- och arbetsledningen en ledningsgrupp, bestående av sex personer. Någon motsvarande funktion finns inte hos Keolis.

Högst upp i Nobinas lokala ledning fanns en Affärsområdeschef – K.A. I sin roll som Affärsområdeschef var K.A. inte bara ytterst ansvarig för driften lokalt, utan hade även ansvar för bl.a. budget, personal, förhandlingar och kontakterna med regionen; alltså det fulla affärsansvaret. Någon motsvarande funktion finns inte hos Keolis. Hos Keolis är ansvaret för driften placerat hos depåcheferna – vilka i juni 2022 var S.A. och A.F. Övriga ansvarsområden ligger på dels områdeschefen, dels andra funktioner som inte finns lokalt i Uppsala utan på central nivå inom Keolis.

De 27 personer som framgår av schemat nedan har haft ett ansvar för drift och/eller arbetsledning på ett sådant sätt att de kan sägas utgöra Nobinas lokala ledning.

	Nr. i Nobinas LAS- lista	Namn	Befattning	Ingår i Keolis lokala ledning?	Övrigt
1	70	T.L.	Trafiksäkerhets-ansvarig	NEJ	

2	71	J.L.	Verkmästare	JA	
3	164	S.B.	Gruppchef	JA	
4	170	P.S.	Verkmästare	JA	Inträdde i LG efter att A.W. slutat
5	171	R.G.	Verkmästare	JA	
6	370	T.G.	Administratör	NEJ	
7	175	K.A. (LG)	Affärsområdeschef	NEJ	
8	176	M.H. (LG)	Business Controller	NEJ	
9	225	E.K.	Bussförare/ Produktionsledare, reserv	JA	
10	323	T.E.	Bussförare/ Produktionsledare, reserv	JA	
11	334	L.J.	Fastighetskötare	JA	
12	344	E.S.	Gruppchef	NEJ	
13	345	M.M.	Gruppchef	JA	
14	346	P.E.S.	Gruppchef	JA	
15	347	R.H.	Gruppchef	NEJ	
16	348	R.E.	Lagerchef	NEJ	
17	349	M.K. (LG)	Lokal kvalitetschef	NEJ	
18	250	H.W.	Lokal Utbildnings- ansvarig U3	NEJ	
19	343	M.S.	Fordonsvårdsledare	NEJ	
20	362	D,D. (LG)	Personallednings- chef	NEJ	
21	363	R.K. (LG)	Produktionschef	JA	
22	364	E.L.	Produktionsledare	JA	
23	365	V.S.	Produktionsledare	NEJ	Hade slutat innan juni 2022
24	366	K.E.	SQA-ansvarig	NEJ	
25	368	G.S.	Utbildare U4	NEJ	
26	370	T.I.	Verkmästare	NEJ	Hade slutat innan juni 2022
27	371	A.W. (LG)	Verkstadschef	NEJ	Hade slutat innan juni 2022

Som framgår av schemat anställdes endast 11 av 27 i Nobinas lokala ledning av Keolis. Keolis övertog därmed inte en majoritet av Nobinas lokala ledning. Keolis anställde inte heller den högsta lokala ledningen hos Nobina. Av Nobinas lokala ledningsgrupp anställde Keolis endast två av sex personer nämligen P.S. och R.K. De utgör inte den högsta lokala ledningen i Keolis.

M.H. och M.K. ingick i ledningsgruppen. M.K. var därtill affärsområdeschefen K.A:s andreperson och främst ansvarig för verksamheten i hennes frånvaro.

T.L:s och K.E:s befattningar låg under produktionschefen och tillhörde således driften. T.L. var ansvarig för trafiksäkerheten från ett proaktivt perspektiv och K.E. var ansvarig för retroaktivt händelser såsom trafikolyckor m.m. Även M.K., som hade ansvar för kvaliteten av den levererade trafiken, får anses ha tillhört driften; särskilt i sin roll som ersättare för K.A. Dessa tre personer får alltså direkt anses ha ingått i ledningen av driften.

Det är korrekt att V.S., T.I. och A.W. hade slutat hos Nobina innan Keolis började bedriva busstrafiken. Det är vidare korrekt att T.I. ersattes av F.L. och att A.W. ersattes av P.S. P.S. ingick redan sedan tidigare i Nobinas lokala ledning. Antalet personer i Nobinas ledningsgrupp var således hela tiden sex personer.

V.S., T.I. och A.W. valde att sluta hos Nobina när det stod klart att Keolis skulle ta över uppdraget, dvs. i tiden ca december 2021 och framåt. Nya medarbetare till dessa positioner anställdes inte, utan behovet har löstes genom en intern fördelning. Under dessa omständigheter ska V.S., T.I. och A.W. anses ha ingått i Nobinas lokala ledning. M.S. har ingått i Nobinas lokala ledning och anställdes även hos Keolis för att ingå i den lokala produktionsledningen. Han var dock endast anställd hos Keolis under perioden den 1 juli–9 september 2022. Merparten av denna tid var han inte i tjänst. M.S. kan därmed inte anses ha ingått i Keolis lokala produktionsledning.

F.L. ingick per den 13 juni 2022 i Keolis lokala produktionsledning. Det är inte riktigt att F.L. ingick i Nobinas lokala ledning, eller i "drifts- och arbetsledningen".

Med undantag för M.S., som inte i verklig mening kan anses ha ingått i Keolis lokala produktionsledning enligt ovan, stämmer det att ledningsorganisationen i Keolis per den 13 juni 2022 har varit enligt aktbil. 35

Sammantaget anställde Keolis inte merparten av Nobinas lokala drifts- och arbetsledning, varken sett till numerären eller kompetensen.

Hur lika är verksamheterna i övrigt före resp. efter överlåtelsen

Nobina och Transdev hade tidigare haft två helt åtskilda verksamheter. I Keolis verksamhet finns ingen sådan uppdelning, utan Keolis bedriver sitt uppdrag i en organisatoriskt samlad verksamhet.

Det stämmer inte att de förare som tidigare var anställda hos Nobina, kör samma trafik och linjer hos Keolis som de tidigare gjorde hos Nobina. När Keolis började

bedriva busstrafiken, dvs. den 13 juni 2022, började även en ny busstidtabell att gälla.

Framtagandet av en ny tidtabell kräver en omfattande trafikplanering. Utifrån den nya tidtabellen skapas omlopp/slingor för bussarna. Omloppen/slingorna skapas utifrån att varje buss ska börja och avsluta dagen på en och samma depå/uppställningsplats. Vilka linjer ett omlopp/en slinga omfattar förändras vid ny tidtabell. På så vis sker alltid förändringar gällande vilka linjer, bussar och förare som är kopplade till vilken depå/uppställningsplats. Det finns ingen förare som kör samma slinga ett helt pass. När omloppen/slingorna fastlagts skapas tjänster för förarna och sedan arbetsscheman. Förarna får sedan söka dessa arbetsscheman. Sannolikheten att Nobina och Keolis skulle ha råkat skapat samma lösning för denna planering är obefintlig.

Därtill slogs tre delområden – Uppsala, Enköping och Bålsta – samman och en mer ingripande trafikomläggning ägde rum i Enköping. Denna innefattar nya egna linjer och bussar dedikerade för denna trafik.

Sammantaget gjordes förändringar för samtliga förare som tidigare var anställda hos Nobina, både avseende vilka depåer/uppställningsplatser förarna utgår från och vilka linjer de kör.

Beträffande de olika bussbolagens organisation kan följande anföras.

I Keolis verksamhet i Region Uppsala sker det ungefär 2 400 bussavgångar per dag, vilket kräver en omfattande och kontinuerlig planering och ledning. Denna sköts av centralledningen. Utan centralledningen går det inte att avgöra vilken buss med vilken förare som ska befinna sig på vilken plats vid vilken tid. Centralledningens funktioner – dvs. trafikutveckling, trafikplanering, personalplanering och trafikledning – är således avgörande för att kunna producera busstrafik. I centralledningen finns ca tio heltidsresurser som arbetar mot Keolis verksamhet i Uppsala.

Huvudansvaret för trafikledningen ligger på centralledningen. Trafikledningen har ansvaret för och kontakten med förarna och hanterar alla avvikelser i trafiken som sker i realtid, dvs. ”utanför grindarna”. Trafikledningen är bemannad dygnet runt. Om allt går enligt plan, sker ingen trafikledning lokalt alls. Avvikelse som sker med kort varsel hanteras av den lokala produktionsledningen, som ansvarar för driften i verksamheten på en daglig basis. Det handlar endast om avvikelser som inträffar sju dagar före den aktuella tidpunkten, som t.ex. sjukdomsfall eller plötsliga fordonsfel, och endast ”innanför grindarna”. På kvällar och helger, när den lokala driftsledningen inte är på plats, hanteras även avvikelser innanför grindarna av den centrala trafikledningen. Förbundets påstående att all trafikledning skulle kunna hanteras lokalt är alltså inte korrekt.

Centralledningen hos Keolis gick inte i någon del – vare sig avseende funktioner eller personal – över från Nobina till Keolis.

Keolis anställde inte merparten av Nobinas lokala drifts- och arbetsledning, varken sett till numerären eller kompetensen. Den högre produktionsledningen i

Keolis – områdeschef och depåchefer – var inte heller tidigare anställda hos Nobina.

Det stämmer inte att den fulla arbetsledningen ligger lokalt. En väsentlig del av den direkta arbetsledningen ligger på funktionen centralledningen. Även andra funktioner inom arbetsgivaransvaret – såsom utbildningar och HR – ligger centralt.

Det stämmer att olika kringfunktioner, såsom ekonomi, HR och inköp, finns centralt. Hit hör även affärsansvaret för relationen till Region Uppsala, som är knutet till en områdeschef och funktioner kring denne. Dessa är dock inte utmärkande eller nödvändiga för bedrivandet av själva kärnverksamheten, dvs. busstrafiken. Inga av dessa funktioner, eller personer sysselsatta inom dessa funktioner, togs över av Keolis.

Vad gäller frågan om underentreprenörer, är det riktigt att Nobina använde sig av ett antal olika underleverantörer i sin verksamhet. Keolis har inte avtal med någon av dessa underleverantörer. Keolis har avtal med en underleverantör, nämligen H:s Buss. Nobina använde inte denna underleverantör. H:s Buss hade i sin tur avtal med ett antal underleverantörer, varav två – K.L. och D.B. – tidigare anlätades av Nobina.

Fortgick verksamheten utan avbrott?

Verksamheten med regionbusstrafik inom Region Uppsala fortgick utan avbrott.

Det var inte någon verksamhetsövergång enligt 6 b § anställningsskyddslagen

En första förutsättning för att det ska kunna vara fråga om en övergång av verksamhet, är att Nobinas verksamhet utgjort en tillräckligt funktionellt självständig ekonomisk enhet.

De funktioner som fanns inom Nobina var begränsade till bussförare, underhållspersonal och en mindre lokal drifts- och arbetsledning.

Nobinas lokala drifts- och arbetsledning var inte självständig utan var beroende av ett flertal centrala funktioner inom Nobina, såsom bl.a. de nödvändiga funktionerna trafikplanering, trafikledning och personalplanering. Dessa centrala funktioner fanns vid Nobinas huvudkontor i Solna. Utan dessa funktioner hade det inte varit möjligt för Nobina att bedriva en fungerande busstrafikverksamhet.

I likhet med hur det förhåller sig hos Keolis var det endast sådana avvikelser, som uppkom mindre än sju dagar innan den aktuella tidpunkten, som hanterades helt självständigt av Nobinas lokala drifts- och arbetsledning, och då endast ”innanför grindarna”.

Nobina var därmed i sig inte en tillräckligt funktionellt självständig ekonomisk enhet, då den lokala drifts- och arbetsledningen i väsentliga avseenden inte hade befogenhet att leda och organisera verksamheten utan direkt inblandning av Nobinas centrala funktioner. Det kan redan på grund härav inte anses ha varit en fråga om övergång av verksamhet.

Om Arbetsdomstolen skulle finna att det var fråga om en tillräckligt självständig ekonomisk enhet, tog Keolis i vart fall inte över merparten av de identitetsutmärkande tillgångarna eller resurserna.

De identitetsutmärkande produktionsresurserna måste i normalfallet gå över på annan arbetsgivare för att det ska vara fråga om en övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen. Enligt den tydliga huvudregeln är i den ifrågavarande typen av verksamhet de materiella tillgångarna – bussar – den avgörande produktionsresursen (se framförallt *Liikenne*, C-172/99, EU:C:2001:59 och *da Silva e Brito*, C-160/14, EU:C:2015:565). Av detta följer att om en ny utövare av exempelvis en bussverksamhet förvisso bedriver motsvarande verksamhet men inte begagnar samma bussar, föreligger det inte identitet mellan verksamheterna före respektive efter och ska det inte anses som en övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen.

Keolis har tagit över 31 bussar från Nobina, vilket utgör en mycket liten andel av Nobinas bussflotta om 196 bussar. Redan härav följer att det inte har varit fråga om en verksamhetsövergång enligt 6 b § anställningsskyddslagen.

EU-domstolen har genom domen *Grafe och Pohle* nyanserat rättsläget beträffande bussföretag och uttalat att det i fall där det är på grund av rättsliga, miljömässiga eller tekniska krav som verksamhetstillgångarna – dvs. bussarna – inte övergår, så utgör detta inte nödvändigtvis hinder för att det kan vara fråga om övergång av verksamhet. Domen tar sikte på fordon som var *oanvändbara* för även den tidigare verksamhetsutövaren. Bussarna är i en sådan situation inte en faktor att beakta, eftersom de inte hade kunnat användas av någon. I ett sådant fall kan det bli aktuellt att beakta även andra omständigheter än bussarna.

Såsom ovan anförts var det inte på grund av rättsliga, miljömässiga eller tekniska krav, som Keolis valde att inte överta merparten av Nobinas bussar. En större andel av de bussar som hade kunnat användas togs inte över av Keolis.

EU-domstolens avgörande i *Grafe och Pohle* behöver inte innebära att den avgörande faktorn nödvändigtvis måste bli om huvuddelen av personalstyrkan övergår. Det ska i stället göras en sammanvägd bedömning av alla omständigheter, med beaktande av de särskilda omständigheter som är kännetecknande för en bussverksamhet. Även vid en sådan bedömning ska slutsatsen bli att någon verksamhetsövergång inte ägt rum, enligt nedan.

Keolis bedriver i betydande avseenden sin verksamhet på ett annat sätt än vad Nobina gjorde. Ingen funktion eller person inom Nobinas centrala driftsledning togs över av Keolis. Keolis tog inte heller över en majoritet av de personer som utgjorde Nobinas lokala drifts- och arbetsledning eller högsta lokala ledning. Den högsta lokala produktionsledningen hos Keolis utgörs inte av personer från Nobina. Oaktat att merparten av bussförarna och underhållspersonalen hos Keolis kommer från Nobina, övertog Keolis därmed inte merparten av Nobinas anställda sett till kompetensen.

Keolis har ett utökat uppdrag uppdraget jämfört med Nobina. De verksamheter som tidigare bedrevs av Nobina respektive Transdev har lagts samman i Keolis

verksamhet, vilket bl.a. har medfört skillnader organisatoriskt och kulturellt. IT-system och teknik har i sina huvuddelar inte tagits över från Nobina.

Vilka pauslokaler och toaletter som används är inte utmärkande för identiteten av busstrafikverksamheten. Detsamma gäller hållplatserna.

De beskrivna skillnaderna innebär att det inte föreligger identitet mellan verksamheten före och efter det att Keolis började bedriva busstrafiken.

Närmare angående de berörda arbetstagarna

Arbetstagarna nr 2–7 i domsbilaga 1

Det är inte korrekt att ingen av dessa arbetstagare har erhållit anställning alls hos Keolis från den 13 juni 2022.

A.P. ingick anställningsavtal med Keolis, men sade själv upp sin anställning före tillträdesdagen. Hon hade enligt Nobinas LAS-lista en sysselsättningsgrad om 79 procent hos Nobina. En förändring av sysselsättningsgraden från 79 till 75 procent utgör inte en sådan försämring av anställningsvillkoren att det kan likställas med ett avskedande.

D.A. ingick den 30 mars 2022 anställningsavtal om provanställning hos Keolis. Det stämmer därmed inte att han tackat nej till provanställning. Han begärde därefter per mejl den 1 juni 2022 att i stället få arbeta som timanställd, varefter anställningsavtal om behovsanställning ingicks. Då D.A. fick den anställningsform han själv hade begärt, kan det inte vara fråga om ett avskedande.

Keolis tillämpade senioritetsprincipen vid val av arbetsschema för såväl anställda med tillsvidareanställning som provanställning. Att D.A. med en provanställning skulle ha hamnat i sämre position än om han erbjudits en tillsvidareanställning är således inte korrekt.

K.E.L. sade vid intervjun att han inte ville ha anställning hos Keolis. Han blev därför inte heller erbjuden anställning. Han stod inte till Keolis förfogande för arbete.

M.B. erbjöds anställning hos Keolis och tackade nej till det med motiveringen att han redan gått vidare i arbetslivet.

F.M. och Q.Z. blev inte erbjudna anställning hos Keolis. Om Arbetsdomstolen skulle bedöma att fråga är om en övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen, har Keolis ingen ytterligare invändning i denna del.

Schemaläggning faller inom ramen för arbetsledningsrätten. Ingen anställd har rätt till ett visst specifikt schema, vare sig hos Keolis eller hos Nobina. En ändrad schemaläggning har således inte utgjort något brott mot 6 b § anställningsskyddslagen.

Arbetstagarna nr 9–26 i domsbilaga 1

Det är korrekt att dessa personer erbjöds och tackade ja till provanställning hos Keolis. G.H. avslutade själv sin provanställning i förtid. Övriga personer har idag tillsvidareanställningar hos Keolis.

Det förhållandet att en provanställning erbjuds i stället för en tillsvidareanställning, kan inte utgöra ett avskedande. Yrkandena om allmänt skadestånd bestrids därför.

Arbetstagare nr 28 i domsbilaga 1

M.R. anställdes vid Keolis med en sysselsättningsgrad om 50 procent fr.o.m. den 13 juni 2022, och med en sysselsättningsgrad om 70 procent från och med den 19 september 2022. Det är riktigt att anställningen upphörde på grund av M.R:s egen uppsägning.

M.R. erbjöds och tackade ja till en anställning. Under dessa förhållanden kan ett avskedande inte anses ha ägt rum och det ska inte heller utgå något allmänt skadestånd. När det gäller yrkandet om ekonomiskt skadestånd respektive lön är parterna i och för sig överens om beloppen.

Jämkning av allmänt skadestånd

Frågan om övergång av verksamhet förhandlades mellan Keolis och förbundet den 17 november 2021. Av protokollet framgår att det varit förhandling enligt både 11 § medbestämmandelagen och § 3 mom. 3 Bussbranschavtalet. Det framgår vidare att Keolis varit av meningen att vinnandet av upphandlingen inte har utgjort en övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen, samt motiveringen till detta.

Frågan om vinnandet av upphandlingen har utgjort en övergång av verksamhet har således tydligt varit föremål för diskussion vid förhandlingen. Förbundet har haft alla möjligheter att invända mot Keolis bedömning av situationen och framföra en eventuell avvikande uppfattning.

Förbundets argumentationslinje skulle närmast innebära att för det fall en arbetsgivare påkallar förhandling enligt § 3 mom. 3 Bussbranschavtalet, finns det aldrig någon möjlighet för förbundet att ifrågasätta arbetsgivarens bedömning av att entreprenörsbytet utgör en övergång av verksamhet eller inte. Så kan inte vara fallet.

Mot denna bakgrund ska ett eventuellt allmänt skadestånd jämkas, i första hand till noll.

Domskäl

Tvisten

Nobina bedrev, förutom annan verksamhet, på entreprenad en del av busslinjetrafiken i Region Uppsala. Efter ett upphandlingsförfarande upphörde Nobinas entre-

prenaduppdrag i Region Uppsala den 12 juni 2022 och Keolis påbörjade dagen därpå entreprenad med att bedriva all busslinjetrafik i regionen.

Parterna är oense om det skett en sådan övergång av en del av en verksamhet som avses i 6 b § anställningsskyddslagen. Om Arbetsdomstolen skulle komma fram till att det varit fråga om en sådan verksamhetsövergång, är parterna oense om Keolis avskedat ett antal angivna tillsvidareanställda arbetstagare, som tidigare var anställda hos Nobina, genom att inte per den 13 juni 2022 erbjuda dessa anställning hos Keolis på samma villkor som de hade i anställningarna hos Nobina, och om Keolis – i så fall – är skyldigt att betala skadestånd till de berörda arbetstagarna.

Utredningen

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid huvudförhandlingen har på förbundets begäran hållits vittnesförhör med tidigare bussföraren hos Nobina M.B., förtroendevalde hos förbundet och bussföraren hos Keolis T.H. och tidigare personalledningschefen hos Nobina D.D. På Keolis begäran har hållits vittnesförhör med tidigare affärsområdeschefen hos Nobina K.A., tidigare depåchefen hos Keolis S.A., teknikdirektören hos Keolis K.O. och produktionsdirektören hos Keolis D.V..

Parterna har även åberopat skriftlig bevisning.

Skedde det en övergång av verksamhet i överlåtelsedirektivets mening?

Några rättsliga utgångspunkter

Vid övergång av ett företag, en verksamhet eller en del av en verksamhet från en arbetsgivare till en annan, övergår enligt 6 b § anställningsskyddslagen också de rättigheter och skyldigheter på grund av de anställningsavtal och de anställningsförhållanden som gäller vid tidpunkten för övergången på den nya arbetsgivaren. De angivna bestämmelserna infördes i anställningsskyddslagen i syfte att genomföra det s.k. överlåtelsedirektivet (ursprungligen direktiv 77/187/EEG, numera rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001). Ändamålet med överlåtelsedirektivet är att trygga kontinuiteten i anställningsförhållanden inom en ekonomisk enhet, oberoende av om det sker ett ägarbyte (EU-domstolens dom av den 13 september 2007, Jouini, C-458/05, EU:C:2007:512, punkt 23). Bestämmelserna i 6 b § anställningsskyddslagen ska, såvitt avser övergångar i privat sektor som inte gäller sjögående fartyg, tolkas i enlighet med överlåtelsedirektivet och EU-domstolens praxis.

6 b § anställningsskyddslagen innehåller ingen närmare definition av vad som avses med övergång av verksamhet annat än att det ska vara fråga om en ”övergång av ett företag, en verksamhet eller en del av en verksamhet från en arbetsgivare till en annan”. Av överlåtelsedirektivet och EU-domstolens praxis följer att en övergång av verksamhet förutsätter att en ekonomisk enhet går över till en annan arbetsgivare och att enheten vid övergången behåller sin identitet (artikel 1.1 b). Bytet av arbetsgivare ska ske till följd av avtal, men det behöver inte finnas en direkt avtalsrelation mellan den nya och den gamla arbetsgivaren (se t.ex. EU-domstolens dom av den 25 januari 2001, Liikenne, C-172/99, EU:C:2001:59,

punkt 30 [nedan Liikenne] och AD 2011 nr 54). Innebörden av begreppet övergång av verksamhet har varit föremål för en omfattande rättspraxis från såväl EU-domstolen som Arbetsdomstolen.

Med ekonomisk enhet förstås en organiserad gruppering av tillgångar vars syfte är att bedriva ekonomisk verksamhet, vare sig denna utgör huvud- eller sidoverksamhet (artikel 1.1 b). Enheten ska vara varaktigt organiserad och inte begränsad till att utföra visst arbete. Det ska vara fråga om en organiserad gruppering av personer och tillgångar som gör det möjligt att utöva en ekonomisk verksamhet som eftersträvar ett specifikt syfte och som är tillräckligt strukturerad och funktionellt självständig (se t.ex. EU-domstolens dom av den 13 juni 2019, *Ellinika Nafpigeia*, C-664/17, EU:C:2019:496, punkterna 60, 62–67). Inom sektorer, som huvudsakligen baserar sig på arbetskraft, behöver det inte finnas några betydande materiella eller immateriella tillgångar. Ett strukturerat kollektiv av arbetstagare kan utgöra en varaktigt organiserad ekonomisk enhet, om grupperingen av arbetstagare är tillräckligt självständig. Med det förstås att ledningen för grupperingen relativt fritt och oberoende kan organisera arbetet inom gruppen och ge order och instruktioner samt fördela uppgifter åt underordnade arbetstagare inom den aktuella enheten utan direkt inblandning av arbetsgivarens andra organisationsstrukturer (se t.ex. EU-domstolens dom av den 6 september 2011, *Scattolon*, C-108/10, EU:C:2011:542, punkterna 42–52 med hänvisningar).

För att det ska vara fråga om en övergång av verksamhet krävs vidare att den ekonomiska enheten behåller sin identitet efter det att verksamheten fortsätter eller återupptas. Frågan om det föreligger identitet mellan enheterna före respektive efter det att enheten övertagits av en ny arbetsgivare är beroende av vilken typ av verksamhet som bedrivs av den ekonomiska enheten. Av EU-domstolens praxis följer t.ex. att inom en sådan sektor som kollektivtrafik med buss, där materiella tillgångar utgör en viktig del i utövandet av verksamheten, måste den omständigheten att sådana tillgångar, vilka är absolut nödvändiga för att enheten ska fungera väl, inte i betydande utsträckning har övergått från den tidigare till den nya verksamhetsutövaren, leda till att denna enhet inte anses ha bevarat sin identitet (se *Liikenne*, punkt 42). Om skälet till att de materiella tillgångarna inte övertas grundas i en upphandlande myndighets rättsliga, miljömässiga eller tekniska krav, finns dock inte nödvändigtvis något hinder mot att den ekonomiska enheten kan anses ha bevarat sin identitet. I sådana fall ska en bedömning i stället göras av andra sakomständigheter, såsom om merparten av bussförarna övertagits och om verksamheten fortsatt utan avbrott (se EU-domstolens dom av den 27 februari 2020, *Grafe och Pohle*, C-298/18, EU:C:2020:121, särskilt punkterna 32–40 [nedan *Grafe och Pohle*] och AD 2023 nr 29).

Prövningen av vad som kan utgöra en ekonomisk enhet, och om denna behållit sin identitet, ska avgöras av de nationella domstolarna utifrån en helhetsbedömning av samtliga omständigheter i det enskilda fallet. Oftast görs denna bedömning i ett sammanhang och med beaktande av de s.k. Spijkers-kriterierna, det vill säga arten av företag eller verksamhet, frågan om företagets materiella och immateriella tillgångar övertagits, om majoriteten av de anställda har tagits över av den nya arbetsgivaren, om kunderna har tagits över eller inte, graden av likhet mellan verksamheten före och efter överlåtelsen, och i förekommande fall den tidsperiod under vilken verksamheten har legat nere. Alla dessa omständigheter är emellertid

endast aspekter av den helhetsbedömning som ska göras och kan därför inte bedömas var för sig (se t.ex. EU-domstolens dom av den 29 juli 2010, UGT-FSP, C-151/09, EU:C:2010:452, EU-domstolens dom av den 18 mars 1986, Spijkers, 24/85, EU:C:1986:127 [nedan Spijkers] och AD 2014 nr 14 med däri gjorda hänvisningar).

Bedömningen i detta fall

För att det ska vara fråga om en överlåtelse i överlåtelsedirektivets mening krävs att Nobinas verksamhet i Region Uppsala har utgjort en ekonomisk enhet, som hos Keolis behållit sin identitet. Prövningen av om en ekonomisk enhet behållit sin identitet ska göras utifrån en sammanvägd bedömning av samtliga omständigheter i det enskilda fallet, med beaktande av de särskilda omständigheter som är kännetecknande för den aktuella verksamheten (jfr t.ex. Spijkers och Liikenne).

Den verksamhet som först Nobina bedrev och därefter Keolis bedriver i Region Uppsala, är kollektivtrafik med buss. Sådan verksamhet är beroende av materiella tillgångar, varav de mest centrala får anses vara bussar (jfr Liikenne, Grafe och Pohle). Som utgångspunkt krävs därmed, för att det ska vara fråga om en övergång av verksamhet, att de materiella tillgångar, som är absolut nödvändiga för att verksamheten ska fungera väl, i betydande utsträckning har övergått från Nobina till Keolis (jfr Liikenne).

I detta fall står det utan vidare klart att Keolis inte övertog en betydande del av Nobinas 196 bussar, utan endast 31 bussar. Frågan är då – mot bakgrund av EU-domstolens praxis – om skälet för detta grundades i den upphandlande myndighetens rättsliga, miljömässiga eller tekniska krav. Förbundet har gjort gällande att så var fallet medan Keolis har menat att bolaget av andra skäl valde att inte ta över fler bussar. Parterna är såvitt avser bussarna överens om följande. I upphandlingsunderlaget ställdes krav bl.a. på att bussarna skulle vara av miljöklass Euro VI, att det i bussarna skulle finnas eluttag installerat vid varje plats och att genomsnittsåldern för hela bussflottan skulle vara högst sex år. Ingen buss fick vara äldre än tolv år. Kostnaden för att konvertera en buss till miljöklass Euro VI uppgick till ca 185 000–195 000 kr, medan kostnaden för att installera eluttag uppgick till ca 25 000 kr per buss.

Parterna är däremot oense om hur många bussar som uppfyllde eller genom anpassningar hade kunnat uppfylla upphandlingskraven, utöver de 31 bussar som övertogs, och om möjligheten att anpassa bussar har betydelse för bedömningen.

Förbundet har gjort gällande följande. Av de 196 bussarna i Nobinas bussflotta i Region Uppsala var det totalt 52 bussar som uppfyllde upphandlingskraven. Eftersom Keolis övertog 31 bussar av 52 möjliga, övertogs majoriteten av bussarna. Det saknar betydelse om fler bussar hade kunnat uppfylla upphandlingskraven genom anpassningar, eftersom bedömningen av om enheten har behållit sin identitet ska göras utifrån de faktiska förhållandena vid tidpunkten för övergången. Bussarnas skick ska därför bedömas per den 13 juni 2022. Vidare var samtliga av de 63 bussar som enligt Keolis hade kunnat anpassas från år 2012. Även om bussarna hade anpassats, hade de således bara kunnat användas i verksamheten i ytterligare något år innan de uppnådde maxålderskravet. Det hade därmed inte varit ekonomiskt försvarbart att anpassa dessa bussar.

Keolis har gjort gällande följande. Av de 196 bussarna i Nobinas bussflotta i Region Uppsala var det totalt 54 bussar som uppfyllde upphandlingskraven. Därutöver hade ytterligare 63 bussar med rimliga insatser kunnat anpassas så att de hade uppfyllt upphandlingskraven. Att Keolis valde att inte överta fler av Nobinas bussar berodde därför inte på att rättsliga, miljömässiga eller tekniska upphandlingskrav hindrade detta, utan att det av ekonomiska och verksamhetsmässiga skäl inte var önskvärt för Keolis. Om Keolis hade önskat överta fler bussar, hade bussarna alltså genom planering på förhand och åtgärder under Nobinas driftstid kunnat anpassas för att uppfylla upphandlingskraven. Under alla förhållanden hade det varit en rimlig anpassning att installera eluttag i de 15 bussar vars enda brist i förhållande till upphandlingskraven var att de saknade dessa.

K.O., som är ansvarig för bussflottan på Keolis, har uppgett bl.a. följande. Inför att busstrafik ska börja bedrivas inom ett nytt trafikområde görs en mängd överväganden i förhållande till vilka bussar som ska användas. För varje trafikområde finns olika krav. Ibland är det fördelaktigt att köpa begagnade bussar, som kan anpassas genom att t.ex. lackas eller byggas om för att kunna fortsätta användas. Begagnade bussar kan också köpas och flyttas till ett annat trafikområde, där det t.ex. finns ett högre maxålderskrav. Inför trafikstarten i Region Uppsala fattades beslutet att inte köpa några av Nobinas bussar från 2012. I dag hade det kanske bedömts ekonomiskt fördelaktigt att hyra och anpassa fler av de bussarna. De bussar som Keolis faktiskt tog över från Nobina fick de låna några månader före trafikstart, för att göra de anpassningar som krävdes.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Förbundet har hävdats att möjligheten att anpassa bussar egentligen saknar betydelse i målet. Domstolen kan inte dela den uppfattningen. Eftersom prövningen avser vad som var skälet för Keolis val att inte överta en betydande del av Nobinas bussar, är det inte betydelselöst vilka möjligheter som fanns att anpassa bussar så att de uppfyllde upphandlingskraven.

Arbetsdomstolen uppfattar att det är ostridigt att anpassningar av ett sextiotals bussar i form av konvertering till Euro VI och installation av eluttag i och för sig var möjliga att genomföra. Kostnaden för att konvertera en buss till miljöklass Euro VI uppgick till ca 185 000–195 000 kr, medan kostnaden för att installera eluttag uppgick till ca 25 000 kr per buss.

Keolis har gjort gällande att det var ekonomiska och verksamhetsmässiga överväganden som ledde fram till beslutet att inte överta och anpassa de bussar som inte uppfyllde upphandlingskraven, men som kunde anpassas. K.O., som var ansvarig för Keolis bussflotta vid den i målet aktuella tidpunkten, har uppgett att det inför att busstrafik ska börja bedrivas inom ett nytt trafikområde görs en mängd överväganden i förhållande till vilka bussar som ska användas, och att det under vissa omständigheter kan vara fördelaktigt att ta över och anpassa begagnade bussar. K.O. har vidare uppgett att det förekommer att bussar t.ex. lackas om för att uppfylla aktuella upphandlingskrav, om det bedöms fördelaktigt att överta bussen i fråga i stället för att köpa en ny. Arbetsdomstolen finner inte skäl att ifrågasätta dessa uppgifter. Vidare är det ostridigt i målet att ett antal bussar, 21 enligt förbundet och 23 enligt Keolis, inte övertog av Keolis, trots att de faktiskt uppfyllde

upphandlingskraven. Denna omständighet ger enligt Arbetsdomstolens mening stöd för Keolis påstående att andra faktorer än upphandlingskraven var avgörande för beslutet om hur många bussar som skulle övertas från Nobina.

Det är visserligen också ostridigt i målet att samtliga av de 63 eller 65 nu aktuella bussarna var från 2012, och att maxålderskravet i upphandlingen var tolv år. Dessa omständigheter talar, enligt Arbetsdomstolens mening, för att det faktiskt var ett av upphandlingskraven, nämligen det att ingen buss fick var äldre än tolv år, som motiverade Keolis beslut att inte överta bussarna i fråga. Keolis har dock mot detta invänt, vilket K.O. bekräftat i sitt förhör, att det i olika regioner finns olika maxålderskrav, och att bussar som uppnår maxålderskravet i ett busstrafikområde kan flyttas till ett annat busstrafikområde med ett högre maxålderskrav. Enligt Arbetsdomstolens mening kan den omständigheten, att de aktuella bussarna närmade sig maxålderskravet som gällde i Region Uppsala, därmed inte i sig anses ge ett tillräckligt starkt stöd för slutsatsen att det var upphandlingskrav som var avgörande för att Keolis inte övertog och anpassade dessa bussar.

Sammantaget finner Arbetsdomstolen inte tillräckligt stöd i utredningen för att skälet till att Keolis inte övertog en betydande del av Nobinas bussar, som var absolut nödvändiga för Nobinas busstrafikverksamhet i Region Uppsala, hade sin grund i de rättsliga, miljömässiga eller tekniska krav som ställdes i upphandlingen. Vid den bedömningen behöver domstolen inte gå vidare i sin prövning och bedöma andra omständigheter såsom om merparten av bussförarna övertogs och om verksamheten fortsatte utan avbrott. Övergången av Nobinas busstrafikuppdrag till Keolis per den 13 juni 2022 innebär inte en sådan övergång av verksamhet som avses i 6 b § anställningsskyddslagen.

Rättegångskostnader

Arbetsdomstolens ställningstagande innebär att förbundet har förlorat målet. Förbundet ska därför ersätta Keolis för dess rättegångskostnad.

Keolis har yrkat ersättning med 1 290 000 kr avseende ombudsarvode. Förbundet har överlämnat till domstolen att bedöma ersättningens skälighet. Arbetsdomstolen anser att det yrkade beloppet är skäligt.

Domslut

1. Arbetsdomstolen avslår Svenska Kommunalarbetsförbundets talan.
2. Arbetsdomstolen förpliktat Svenska Kommunalarbetsförbundet att till Keolis Sverige AB betala ersättning för rättegångskostnad med 1 290 000 kr avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Karin Renman, Håkan Lundquist, Kurt Eriksson (skiljaktig), Gunnar Ekbrant, Göran Söderlöf, Susanne Östh (skiljaktig) och Stefan Klevenvall (skiljaktig).

Rättssekreterare: Alice Burén

**Ledamöterna Kurt Erikssons, Susanne Ösths och Stefan Klevenvalls
skiljaktiga mening**

Den verksamhet som först Nobina och därefter Keolis bedrev i Region Uppsala, är kollektivtrafik med buss. I enlighet med EU-domstolens praxis krävs därmed som utgångspunkt, för att det ska vara fråga om en övergång av verksamhet, att Nobinas bussar, vilka är de materiella tillgångar som varit absolut nödvändiga för att enheten ska kunna fungera väl, i betydande utsträckning har övergått till Keolis. Om en betydande del av bussarna inte övergått från Nobina till Keolis, kan det dock fortfarande vara fråga om en övergång av verksamhet, om skälet till att bussarna inte övertogs grundas i de rättsliga, miljömässiga eller tekniska krav som den upphandlande myndigheten uppställt.

Det är ostridigt att det vid upphandlingen av busstrafikuppdraget i Region Uppsala ställdes ett antal tekniska och miljömässiga krav avseende de bussar som skulle användas. Av de 196 bussar som Nobina förfogade över är parterna ense om att 31 bussar uppfyllde upphandlingskraven och övertogs av Keolis, och att ett antal bussar, 21 enligt förbundet och 23 enligt Keolis, uppfyllde upphandlingskraven men inte övertogs av Keolis. Parterna är oense om skälet till att ett ytterligare antal bussar, 65 enligt förbundet och 63 enligt Keolis, som inte uppfyllde upphandlingskraven och inte övertogs av Keolis, var just att de inte uppfyllde upphandlingskraven.

De 63 eller 65 nu aktuella bussarna var alla från 2012, och hade således vid trafikstarten mindre än två år kvar innan de skulle uppnå upphandlingens maxålderskrav om tolv år. Bussarna hade därutöver krävt olika anpassningar för att uppfylla upphandlingskraven. Vidare fick genomsnittsåldern på hela bussflottan inte överstiga sex år. Med beaktande av dessa omständigheter får det enligt vår mening anses visat att skälet till att de 63 eller 65 nu aktuella bussarna inte övertogs av Keolis, var de tekniska och miljömässiga krav som ställdes i upphandlingen. Det faktum att Keolis endast övertog 31 av Nobinas 196 bussar utgör därför inte något hinder mot att det ska vara fråga om övergång av verksamhet. I stället ska en sammanvägd bedömning av samtliga omständigheter göras enligt de s.k. Spijkers-kriterierna. Vid en sådan helhetsbedömning finner vi att övergången av Nobinas busstrafikuppdrag till Keolis per den 13 juni 2022 innebär en sådan övergång av verksamhet som avses i 6 b § anställningsskyddslagen.

Överröstade i denna del är vi i övrigt ense med majoriteten.