

Sammanfattning

Ett sågverksföretag A har lagt ut sin truckverksamhet på entreprenad till företaget B. B har i sin tur anlitat ett företag C för att svara för bemanningen av truckarna. Sedan C sagt upp avtalet har B anlitat ett annat företag, D, som svarat för bemanningen av truckarna. Den närmare innebörden av D:s åtagande är tvistig i målet. I målet har uppkommit tvist i olika hänseenden med anledning av händelserna när D inledde sin medverkan vid sågverket. Avgörande frågor i målet har varit om det har förekommit en övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen från C till D, alternativt från C till B. Arbetsdomstolen har besvarat frågorna nekande.

ARBETSDOMSTOLENMELLANDOM
2008-06-11
StockholmDom nr 51/08
Mål nr A 73/06 och
A 173/06Mål A 73/06**KÄRANDE**

Skogs- och Träfacket, Box 1152, 111 81 STOCKHOLM
Ombud: förbundsjuristerna Stellan Gärde och Agneta Bern,
LO-TCO Rättsskydd AB, Box 1155, 111 81 STOCKHOLM

SVARANDE

1. Teknikarbetsgivarna, Box 5510, 114 85 STOCKHOLM
2. Toyota Material Handling Sweden AB (tidigare firma BT Svenska Aktiebolag), 556236-6251, 161 84 BROMMA
Ombud för 1 och 2: chefsjuristen Anders Weihe, Teknikföretagens Service AB, Box 5510, 114 85 STOCKHOLM
3. Bemanningsföretagen, c/o ALMEGA, Box 55545, 102 04 STOCKHOLM
4. Proffice Sverige Aktiebolag, 556242-1718, Box 70368, 107 24 STOCKHOLM
Ombud för 3 och 4: arbetsrättsjuristen Jonas Stenmo, Almega AB, adress som 3.

Mål A 173/06**KÄRANDE**

Skogs- och Träfacket, adress se ovan
Ombud: förbundsjuristerna Stellan Gärde och Agneta Bern, adress se ovan

SVARANDE

1. Föreningen Sveriges Skogsindustrier, Box 55525, 102 04 STOCKHOLM
2. SCA Timber AB, 556047-8512, 851 88 SUNDSVALL
Ombud för 1 och 2: chefsjuristen Andreas Edenman, Föreningen Sveriges Skogsindustrier, adress se 1.

SAKEN

övergång av verksamhet

Mellan Föreningen Sveriges Skogsindustrier (Skogsindustrierna) och Skogs- och Träfacket (förbundet) gäller varandra i allmänhet avlösande kollektivavtal, det s.k. sågverksavtalet. Det i målet aktuella sågverksavtalet gällde under tiden den 1 april 2004 – den 31 mars 2007.

SCA Timber AB bedriver verksamhet inom skogsindustrin. Bolaget är medlem i Skogsindustrierna och är därmed bundet av sågverksavtalet.

Toyota Material Handling Sweden AB bedriver verksamhet med bl.a. uthyrning av truckar. Bolaget, som tidigare hade firman BT Svenska AB, kommer i det följande att betecknas BT. Bolaget är medlem i Teknikarbetsgivarna och är därmed bundet av varandra i allmänhet avlösande kollektivavtal med IF Metall, det s.k. teknikavtalet.

Mellan Bemanningsföretagen och ett stort antal arbetstagarorganisationer, däribland förbundet, gäller varandra i allmänhet avlösande kollektivavtal för bemanningsföretag. Det i målet aktuella bemanningsavtalet gällde under tiden den 1 januari 2005 – den 30 april 2007.

Proffice Sverige AB (Proffice) bedriver verksamhet inom bemanningsbranschen och är som medlem i Bemanningsföretagen bundet av bemanningsavtalet.

SCA Timber AB äger och driver Tunadals sågverk, som är beläget i Sundsvall. Där arbetar omkring 115 sågverksarbetare och omkring 26 truckförare. Sågverket är i drift måndag – fredag och till viss del även under helgerna. Sedan år 1993 har SCA Timber AB haft truckverksamheten som helhet utlagd på entreprenad. Fr.o.m. den 1 augusti 2004 anlätades BT som entreprenör avseende truckverksamheten. I uppgörelsen mellan SCA Timber AB och BT ingick att BT skulle anlita Sundsvalls Hamn AB (Sundsvalls Hamn) för bemanningen av truckarna, medan BT svarade för tillhandahållandet av truckarna samt driften och underhållet av dem. Sundsvalls Hamn sade under år 2005 upp avtalet med BT till upphörande den 31 december 2005. Vidare sade Sundsvalls Hamn i juni 2005 upp samtliga truckförare med sex månaders uppsägningstid. Därefter träffade BT i december 2005 ett avtal med Proffice, innebärande att Proffice skulle överta visst ansvar för truckverksamheten fr.o.m. den 1 januari 2006. Den närmare omfattningen av Proffices åtagande är tvistig i målet. Proffice anställde för uppdraget vid sågverket 10 av de 23 truckförare som varit anställda hos Sundsvalls Hamn. Utöver dessa 10 personer anställde Proffice 13 andra truckförare. Varken Proffice eller BT tillämpade i detta skede reglerna om övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen. Proffices uppgifter vid sågverket kom att utföras t.o.m. februari 2007, då ett annat företag anlätades av BT.

Mellan parterna har uppkommit tvist i olika hänseenden med anledning av händelserna då Proffice inledde sin medverkan vid sågverket. Parterna har förhandlat i tvisten utan att kunna uppnå enighet.

Förbundet har väckt talan mot arbetsgivarparterna och har därvid yrkat *dels* ogiltigförklaring av avskedanden av de truckförare som inte fick anställning hos Proffice, *dels* att Proffice, alternativt BT, och SCA Timber AB förpliktas att utge skadestånd till förbundet och berörda arbetstagare. Förbundets grunder för talan är att Proffice respektive BT *dels* har brutit mot gällande kollektivavtal, *dels* har brutit mot anställningsskyddslagens regler om avskedande, alternativt företrädesrätt. Förbundet har även gjort gällande att Proffice gjort sig skyldigt till föreningsrättskränkning. Som grund för talan mot SCA Timber AB har förbundet anfört i huvudsak att bolaget har direkt och indi-

rekt gett sitt stöd till att BT på permanent basis har anlitat Proffice trots att det fanns alternativa möjligheter.

Arbetsgivarparterna har bestritt käromålen.

Efter samråd med parterna har Arbetsdomstolen beslutat att genom mellandom avgöra frågan om det har förekommit en övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen från Sundsvalls Hamn till Proffice, alternativt om det har förekommit en sådan övergång av verksamhet från Sundsvalls Hamn till BT.

Parterna har förklarat att de avser att återkomma med yrkanden om rättegångskostnader sedan mellandomen har meddelats.

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

Förbundet

Händelseförloppet

SCA Timber AB ingår i skogskoncernen SCA, som utvecklar, producerar, marknadsför och säljer sågade trävaror i över 90 länder. Koncernen har 51 000 anställda i 50 länder. SCA Timber AB (hädanefter SCA) driver åtta sågverk i Sverige. Förbundet och SCA är bundna av sågverksavtalet.

Sågverket i Tunadal hade ursprungligen all verksamhet i egen regi, med sedan 1960-talet har vissa delar av truckverksamheten varit utlagd på olika underentreprenörer. År 1989 tog Timrå Gatu- och Trädgårdstjänst över entreprenaden avseende truckverksamheten på den del av sågverket som kallas den våta sidan. Truckverksamheten var då kvar i SCA:s egen regi på den andra delen av sågverket, den torra sidan. De anställda som tidigare arbetat på den våta sidan gick över till Gatu- och Trädgårdstjänst med oförändrade anställningsförmåner. År 1993 förändrades Gatu- och Trädgårdstjänsts entreprenad så att den kom att omfatta även truckverksamheten på den torra sidan. Förändringen vidtogs med utgångspunkt i det var fråga om övergång av verksamhet. SCA träffade särskilda enskilda överenskommelser med de arbetstagare som var anställda på den torra sidan, innebärande att dessa fick en garanti för framtiden för det fall anställningen hos Gatu- och Trädgårdstjänst skulle upphöra. Garantin innebar att de skulle få anställning i det nya entreprenadföretaget, alternativt få gå tillbaka till SCA under vissa villkor.

Tio år senare, år 2003, sade SCA upp avtalet med Gatu- och Trädgårdstjänst för förnyad upphandling. Upphandlingen ledde till att entreprenaden gick över till BT. I juli 2004 upprättades ett entreprenadavtal mellan SCA och BT. Avtalet avsåg utförandet av all truck- och traktorhantering på sågverket. Uppdraget beskrevs på ett sådant sätt att det var fråga om en verksamhet som gick att särskilja från sågverket i övrigt. Avtalet uteslöt t.ex. inte en delegering av arbetsledningen.

BT är världsledande inom området för truckverksamhet och har mycket stora resurser. När entreprenaden övertogs bestämde sig BT för att inte vara arbetsgivare för truckförarna. Av SCA blev BT anvisat att anlita Sundsvalls Hamn för driften av truckverksamheten. Detta skedde mot bakgrund av att ett systerföretag till SCA är delägare i Sundsvalls Hamn. Sundsvalls Hamn blev bundet av sågverksavtalet och tillämpade detta för truckverksamheten. För annan verksamhet tillämpade Sundsvalls Hamn stuveriaavtalet. Förbundet och SCA genomförde år 2004 förhandlingar avseende övergången och villkoren för detta. Av protokollet från förhandlingen, som hölls den 19 februari 2004, framgår att parterna var överens om att de kollektivanställda från Gatu- och Trädgårdstjänst omfattades av 6 b § anställningsskyddslagen och att förbundet var avtalspart inom sågverkets område. Detta bekräftades även vid en förhandling den 25 mars 2004 som hölls mellan Sundsvalls Hamn och förbundet.

Övergången från Gatu- och Trädgårdstjänst till BT innebar att truckverksamheten förblev helt intakt. BT använde sina egna truckar i entreprenaden. Arbetsfördelningen mellan BT och Sundsvalls Hamn bestod i att BT tillhandahöll truckar i erforderlig omfattning samt skötte reparationer och underhåll av dessa. BT hade med undantag av vissa perioder även en platsansvarig på sågverket som av BT betecknades som arbetsledare. Dennes funktion var i praktiken att överblicka verksamheten och sköta kontakten med SCA. Den egentliga ledningen av det dagliga arbetet utfördes dock inte av den platsansvarige.

Sundsvalls Hamns uppgift var att sköta den dagliga truckverksamheten. Det skriftliga avtalet mellan BT och Sundsvalls Hamn finns inte i behåll. Personalchefen hos Sundsvalls Hamn hade ansvar för att utse truckförarna och de s.k. förstemännen. Han var också den som anvisade dem de arbetsuppgifter som skulle utföras. Under Sundsvalls Hamns tid som underentreprenör var M.H. försteman på den våta sidan och L.B. på den torra sidan. Förstemännen hade det ansvar för verksamheten som BT inte kunde ta på sig. BT var alltså maskinleverantör och förstemännen skötte truckverksamheten.

Någon gång under april eller maj 2005 meddelade Sundsvalls Hamn att kontraktet med BT sades upp för att upphöra den 31 december 2005 på grund av bristande lönsamhet. I juni 2005 sade Sundsvalls Hamn även upp alla truckförare med sex månaders uppsägningstid. Den 20 juni 2005 fördes förhandlingar lokalt mellan förbundet och Sundsvalls Hamn. Vidare hölls två möten i matsalarna på sågverket. I samband därmed informerade BT:s företrädare C.F. truckförarna om Sundsvalls Hamns beslut och om att en ny entreprenör söktes. C.F. gjorde klart att samtliga truckförarna skulle få behålla sina anställningar. Det visade sig senare att Proffice var ett av de företag som var aktuella som ny underentreprenör.

Proffice är ett bemanningsföretag med drygt 100 kontor i Norden med totalt cirka 10 000 anställda. Första gången BT presenterade Proffice var den 14 juli 2005. Vid detta möte lämnade Proffices representanter M.R. och M.G. information om att ett särskilt entreprenadföretag, ägt av Proffice,

skulle startas för truckverksamheten vid Tunadal. Vid detta tillfälle hade Proffice emellertid inte beslutat sig för att anta förslaget om entreprenad från BT. Vid mötet anförde förbundets representanter R.J. och L.B. att reglerna i 6 b § anställningsskyddslagen skulle bli tillämpliga om Proffice tog över verksamheten. Under perioden juli –september 2005 hade M.R. och M.G. regelbundna kontakter med R.J. Bl.a. informerades förbundet om att Proffice hade bildat ett särskilt bolag, som skulle bli underentreprenör och teckna kollektivavtal med förbundet. I oktober 2005 blev frågan om tecknande av hängavtal för entreprenadföretaget aktuell. I anslutning till detta blev truckförarna ombudda att fylla i en intresseanmälan för anställning hos Proffice. Redan tidigare hade man från förbundets sida fört fram att samtliga truckförare var intresserade av anställning och att medlemmarna ansåg att det var frågan om en övergångssituation enligt 6 b § anställningsskyddslagen. Eftersom det vid tillfället inte var klart att Proffice skulle bli underentreprenör till BT gav dock R.J. rådet till de anställda att inte göra någon intresseanmälan. Förbundets uppfattning var dessutom att anställningen skulle bestå oavsett vem som blev underentreprenör. I oktober 2005 fick R.J. besked om att Proffice skulle bli ny underentreprenör. Då lades ytterligare en intresseanmälan ut i matsalen som de enskilda truckförarna kunde underteckna. Alla truckförare undertecknade också intresseanmälan ungefär vid mitten av oktober 2005.

Under ett möte den 20 oktober 2005 mellan förbundet och Proffice meddelade M.R. för första gången att sågverksavtalet innefattade inslag som Proffice ansåg vara alltför kostsamma. R.J. fick också besked om att Proffice hade övergivit tanken på att bilda ett särskilt entreprenadföretag. I stället avsåg Proffice att utforma samarbetet med BT som en ren bemanning och att bemanningsavtalet skulle tillämpas. Till bemanningsavtalet skulle fogas ett hängavtal till sågverksavtalet. R.J. vidhöll att det skulle bli fråga om en övergång av verksamhet oavsett om det skulle bli en entreprenad eller en bemanning. R.J. ifrågasatte också möjligheten att utöver bemanningsavtalet ha ett hängavtal till sågverksavtalet. Vid mötet signalerade Proffice för första gången att bolaget inte tänkte ta över alla truckförare. T.K. från Almega berättade att detta berodde på att Proffice, genom att ta över mindre än hälften av truckförarna, skulle kunna undvika att konstruktionen betraktades som en övergång av verksamhet.

I slutet av oktober 2005 återkom Proffice och ville att de anställda, utöver tidigare intresseanmälan, skulle fylla i en ansökan om anställning. Mellan den 4 och den 7 november 2005 undertecknades ansökningshandlingar av samtliga truckförare utom en. L.B. lämnade handlingarna till Sundsvalls Hamn, som vidarebefordrade dem till Proffice.

Den 3 och 11 november 2005 hölls en förhandling mellan Proffice och förbundet. Förbundet framhöll att förändringen innebar en övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen, något som bestreds av Proffice. Därefter kallade Proffice samtliga sökande till anställningsintervjuer i slutet av november. Vid intervjuerna var samtliga truckförare positivt inställda till anställning hos Proffice. Trots detta anställdes några dagar senare 13 andra arbetstagare. Anställningsavtalen är daterade den 29 – 30 november 2005

respektive den 2 december 2005, dvs. i nära anslutning till att Proffice intervjuat de tidigare anställda truckförarna. Med hänsyn härtill står det klart att det rent tidsmässigt fanns möjlighet för Proffice att anställa samtliga de tidigare truckförarna. Under december 2005 fick vissa av de tidigare anställda truckförarna besked från M.R. och M.He. på Proffice att de inte passade in i bolagets profil och att de därför inte fick någon anställning hos bolaget. Resultatet blev att endast 10 av de ursprungliga 23 truckförarna anställdes hos Proffice. Detta låg i linje med det råd som Proffice hade fått från Almega. Beslutet innebar också att de tre fackliga förtroendemännen, som tillhörde de mest erfarna truckförarna, inte fick anställning. Till dem som inte fick anställning hos Proffice hörde även L.B., som tjänstgjort som försteman, och en långtidssjukskriven arbetstagare. De tidigare tillsvidareanställda ersattes med visstidsanställda som hade endast två veckors uppsägningstid.

De tio truckförare som Proffice övertog från Sundsvalls Hamn hade lång erfarenhet av verksamheten och hög kompetens. De utgjorde en kärna i truckverksamheten och kunde fungera som en garant för att verksamheten kunde upprätthållas efter övergången. Det kan noteras att det bland de 13 övriga anställda fanns 5 personer, nämligen P.S., M.L., M.Å., L.Bn. och A.P., som tidigare hade arbetat som truckförare hos Sundsvalls Hamn. Två av dem hade varit tillsvidareanställda och sagts upp av Sundsvalls Hamn, medan tre hade tjänstgjort som vikarier. Av arbetstagarna hos Proffice efter övergången var flertalet erfarna truckförare.

Arbetsgivarparterna har påstått att truckförarna i sin anställning hos Proffice skulle arbeta ambulerande och att detta utgjorde en skillnad i jämförelse med den tidigare anställningen i Sundsvalls Hamn. Ingen av de truckförare som intervjuades tillfrågades dock om de var beredda att arbeta ambulerande. Inte heller har någon truckförare faktiskt kommit att arbeta ambulerande under tjänstgöringstiden hos Proffice. Under december 2005 genomfördes en förhandling mellan Proffice och förbundet. Därefter bestämde Proffice slutgiltigt hur organisationen skulle se ut. Proffice konstaterade att man lämnade upplägget med entreprenadföretag för att i stället bedriva bemanningsverksamhet vid sågverket.

Därefter skrevs den 12 december 2005 ett avtal mellan BT och Proffice. Bland bilagorna till avtalet återfinns en arbetsbeskrivning för truck- och traktorförare vid sågverket, som utvisar hur BT ser på det ansvarsområde som Proffice skulle ha. Arbetsbeskrivningen för truckförare omfattar i princip hela truckverksamheten. Detta ska ses i ljuset av den arbetsledning som bedrevs av förstemännen.

När Proffice började arbetet hade de alltså 15 erfarna truckförare och 8 oerfarna truckförare. Det förelåg därmed avsevärda svårigheter att snabbt få verksamheten i gång.

Proffices avtal löpte ut den 28 februari 2007, varefter BT anlidade en ny underentreprenör, Pålgård och Söner Kran AB. Det finns anledning att beröra vad som inträffade i samband med detta. Pålgård och Söner Kran AB tog över den del som Proffice tidigare handhaft under den resterande delen

av BT:s entreprenad, dvs. fram till den 31 december 2007. Det var redan då klart att BT avsåg att säga upp sitt avtal med SCA. Under hösten 2006 genomfördes ett informationsmöte där L.W. och R.J. från förbundets sida samt M.R. från Proffice informerade om att Proffice skulle upphöra med sin bemanning av truckarna. Vid mötet klargjorde M.R. att ett övertagande av truckverksamheten var att anse som övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen. Pålgård och Söner Kran AB tog över samtliga de truckförare vid Tunadalssågen som var anställda av Proffice. Den 31 december 2007 upphörde även BT:s entreprenadavtal med SCA att gälla. Detta innebar att också Pålgård och Söner Kran AB:s underentreprenadavtal upphörde att gälla. I stället för BT träffade SCA avtal med en ny entreprenör, Kalmar Industrier AB. Detta bolag anlät inte någon underentreprenör. Vid detta tillfälle togs samtliga anställda över från Pålgård och Söner Kran AB.

Verksamheten vid sågverket

Truckverksamheten vid sågverket i Tunadal utgör enligt förbundets mening en sammanhållen ekonomisk enhet, vilket är av betydelse för frågan om det förekommit en övergång av verksamhet i enlighet med 6 b § anställningsskyddslagen. Sågverkets verksamhet som helhet kan beskrivas enligt följande.

Sågverket är uppdelat i två delar, den våta sidan och den torra sidan. Timret vattnas före sågningen och torkas efter sågningen. Timret kommer först till timmermottagningen, där det sedan läggs i timmerlager. Därefter sker barkningen och sorteringen. Timret förs sedan till sågbordet, som utgör början på sågavdelningen. Efter sågningen flyttas virket via en högbana till sorteringsverket. Efter sortering förs virket till torkning, antingen i en kammartork eller i en vandringsstork. När virket är torkat flyttas virket så småningom till justerverket eller till hyvlingen. Virket förpackas sedan i virkespaket och flyttas till ett färdigvarulager. Virkespaketen lastas ut till lastbilar, tåg och fartyg. Sågverket har fungerat på detta sätt under hela den tid då BT bedrev verksamhet där. Övergången från Sundsvalls Hamn till Proffice innebar inte någon förändring av den yttre ramen för truckverksamheten.

Truckförarna ansvarar för att rätt timmer förs till och från de olika anläggningarna. De ansvarar också för all lagerhållning, lastning och lossning av inkommande timmer och utgående virke. Det finns 13 truckar i truckverksamheten. De bemannades vid tidpunkten för övergången av 23 arbetstagare. Arbetsstyrkan har dock varierat mellan 23 och 29 under 2000-talet. De flesta truckförarna arbetar tvåskift på vardagar, men det finns även de som arbetar kontinuerligt tvåskift, dvs. arbetar tvåskift även under lördagar och söndagar. Fyra av arbetstagarna arbetar enbart under dagtid.

Arbetet som truckförare är stressigt och kräver stor erfarenhet. Det finns stor risk för skador, i synnerhet vid hanteringen av timmermaskinerna. Truckförarna ska hålla reda på vem som äger timret. De svarar för att det finns timmer respektive virke vid anläggningarna, för att tömningen sker kontinuerligt av de olika lagren och anläggningarna och för att rätt timmer respektive virke lagras på avsedd plats. Truckförarna dokumenterar en stor

del av dessa åtgärder i en dator som finns installerad i förarhytten. Truckföraren hanterar också information via GPS och dator för att kunna utföra dessa arbetsuppgifter.

Beträffande arbetsledningen kan konstateras att det har funnits s.k. förstemän i truckverksamheten i varje fall sedan 1990-talet. Det är förstemännen som har ansvarat för arbetsledningen av truckverksamheten. Numera har de också titeln arbetsledare.

Truckförarna arbetar i hög utsträckning självständigt under eget ansvar. Det finns dock även ett stort behov av samordning och beslutsfattande vid problem under den dagliga driften. Detta sköts av förstemännen, av vilka en är placerad på den våta sidan och en är placerad på den torra sidan. Förstemännen utses inom kollektivet och uppbär lönetillägg för detta arbete. De ombesörjer även administrativa uppgifter som tidrapportering och beslut om ledigheter. Det är förstemännen som bestämmer bemanningen av truckarna. De bestämmer också om en timmerlastare eller en gaffeltruck ska flyttas till ett annat område av sågverket. Det är också de som vidtar åtgärder om en truck har gått sönder. De har även rätt att beordra övertid. Det är till förstemannen som truckförarna ska ringa för att göra en sjukanmälan. Förstemannen kontaktar då en ersättare och ger besked till denne om när han ska arbeta och vilken truck han ska köra under arbetets gång. Förstemannen har tillgång till fri telefon i hemmet. När truckförarna söker korttidsledigheter tar de kontakt med förstemannen och får besked om ledighet. Sommarsemestrarna planeras av förstemannen, som har tillgång till fem semestervikarier. Förstemannen sammanställer den tidrapportering som varje enskild arbetstagare för över nedlagt arbete. Sammanställningen lämnas in till lönekontoret.

Av avtalet mellan SCA och BT framgår att BT ska, om det är nödvändigt för arbetets utförande, hålla arbetsledning på plats på sågverket. I avtalet anges att underentreprenör inte får anlitas utan SCA:s godkännande. Som redan nämnts är ett systerbolag till SCA delägare i Sundsvalls Hamn. Både BT och SCA var medvetet om detta när avtalet undertecknades. Det kan mot den bakgrunden konstateras att kravet på godkännande av underentreprenör var av rent formell karaktär.

Redan när BT tog över verksamheten i augusti 2004 fanns en person på sågverket som benämndes platschef. Den titeln fanns kvar under den tid då BT hade entreprenaden. Platschefen hette C.F. Han var även områdesansvarig för BT i Sundsvallsregionen. Han hade kontor både i Sundsvall och ute på sågverket. Han var på sågverket någon dag i veckan och tog aldrig någon aktiv del i truckverksamheten.

BT försökte att inrätta någon form av arbetsledning på sågverket. De anställde fyra arbetsledare för truckverksamheten under den tid de innehade entreprenaden. Tre av dessa arbetade under den tid som Sundsvalls Hamn var underentreprenör och en arbetade under den tid som Proffice hade underentreprenaden. Under långa tider fanns inte någon arbetsledare anställd av BT på sågverket. Den första arbetsledaren var Y.E., som började i augusti 2004 när BT tog över entreprenaden. Hon arbetade till december 2004. Den

andra arbetsledaren hette R.H. och arbetade under perioden januari – september 2005, dvs. enbart under tid då Sundsvalls Hamn var underentreprenör. Därefter blev L.Bt. arbetsledare. Han arbetade bara under november och december 2005. Han blev sedan sjukskriven och återkom aldrig i tjänst. Varken Y.E. eller R.H. hade någon tidigare erfarenhet av truckverksamhet. De tog inte någon aktiv del i driften av verksamheten. L.Bt. hade tidigare erfarenhet av truckverksamhet. Han tjänstgjorde dock på sågverket under en mycket kort tid under Proffices tid och kom aldrig att utföra någon arbetsledning. Under den här perioden fanns de båda förstemännen på den våta och torra sidan, och de skötte som tidigare arbetsledningen inom kollektivet.

Av avtalet mellan SCA och BT framgår att båda dessa företag var medvetna om att arbetsledare på BT inte var nödvändiga för driften av truckverksamheten. När Proffice tog över verksamheten den 1 januari 2006 skrevs det visserligen in i avtalet att BT skulle arbetsleda all kollektivpersonal i bemanningen. När Proffice tog över verksamheten lät man dock förstemannen på den våta sidan M.H. ha kvar sin titel, sitt lönetillägg och sina administrativa arbetsuppgifter. På den torra sidan anställdes inte den tidigare förstemannen L.B. Proffice stod då utan försteman där. Det fanns inte heller någon av BT anställd arbetsledare i detta läge eftersom L.Bt. var sjukskriven. Först i februari 2006 kom en ny arbetsledare, L.Bm. Han arbetade i omkring ett år som arbetsledare på BT, dvs. under återstoden av Proffices tid vid sågverket. Inte heller L.Bm. hade någon tidigare erfarenhet av arbete på sågverk eller truckverksamhet. Han var den förste som fick tillgång till tjänstebil för att kunna förflytta sig inom sågverksområdet. L.Bm:s bristande erfarenhet ledde till problem med driften när Proffice tog över dels på grund av att man sagt upp arbetstagare, dels på grund av att truckförare placerades på fel ställe. Det var framför allt utlastningen som inte fungerade, eftersom samtliga truckförare där hade sagts upp. Redan en månad efter det att L.Bm. tillträtt sin tjänst tillfrågade han H.W. om denne ville bli försteman på den torra sidan. I juni 2006 tillträdde H.W. som försteman. Proffice gav honom och M.H. ett lönetillägg på 6 900 kr för att de arbetade som försteman.

Under den inledande delen av Proffices tid låg kompetensen att driva truckverksamheten inom kollektivet, hos förstemännen och truckförarna. Sådan var situationen under hela Proffices tid vid sågverket. Detta låg också i linje med den arbetsbeskrivning som fanns i avtalet mellan BT och Proffice. När Pålgård och Söner Kran AB övertog verksamheten den 1 mars 2007, fram till dess att BT upphörde med entreprenaden vid årsskiftet 2007/2008, fanns det ingen arbetsledare över huvud taget från BT:s sida.

Omständigheter som talar för att det var fråga om en övergång av verksamhet

Avgörande för frågan om 6 b § anställningsskyddslagen är tillämplig är om verksamheten i fråga har bevarat sin ekonomiska identitet. I EG-domstolens s.k. Spjikers-dom av den 18 mars 1986 i mål C-24/85 uttalas att en helhetsbedömning ska göras för att avgöra denna fråga. I domen betonas sju omständigheter som särskilt viktiga vid bedömningen.

Beträffande *arten av företag eller verksamhet* kan i detta fall konstateras att truckverksamheten utgör en stabil, organiserad verksamhet som bevarat sin ekonomiska identitet efter det att Proffice övertagit ansvaret för truckverksamheten. Av avtalet mellan BT och Proffice framgår hur priskonstruktionen såg ut. Det framgår att det inte har varit frågan om betalning per arbetad timme. Proffice har tillsammans med BT räknat fram en prisbild per månad och inkluderat en fiktiv ersättning för t.ex. sjukvård. Därutöver ska BT betala övertid och OB-ersättning. Vidare framgår att en vinstdelning ska göras mellan BT och Proffice. Sammantaget är prismodellen en konstruktion av helt annat slag än den som brukar förekomma vid bemanning. Detta tyder på att det är en entreprenad som Proffice gått in i. Entreprenad innebär att man går in och ansvarar för ett arbete, medan bemanning innebär inhyrning per timme av personal som ska arbeta i beställarens sedvanliga verksamhet. Förbundet gör gällande att truckverksamheten är avgränsad på ett sådant sätt att den utgör en egen enhet inom sågverket och att truckförarna inte arbetat som en del av SCA:s personal.

Beträffande frågan om företagets *materiella tillgångar tagits över* vill förbundet framhålla följande. Samma omfattande materiella tillgångar som utnyttjades av den tidigare entreprenören, Sundsvalls Hamn, ställdes vid övergången till Proffices förfogande av BT och SCA. Truckarna och sågverksanläggningen är desamma efter övergången. Att Proffice eller Sundsvalls Hamn inte ägde dessa tillgångar har ingen betydelse för bedömningen.

Beträffande *värdet av övertagna immateriella tillgångar* vid överlåtelsepunkten kan konstateras att detta kriterium enligt EG-domstolens praxis inte är avgörande för överlåtelsedirektivets tillämplighet. I detta fall, där verksamheten är specifikt riktad mot en och samma kund, måste ett visst goodwillvärde anses inkluderad i överlåtelsen.

I frågan om *majoriteten av de anställda tagits över eller inte* är följande av betydelse. Vid övergången övertog Proffice 10 av de 23 tidigare anställda hos Sundsvalls Hamn, alltså ungefär 43 procent av personalstyrkan. Proffice valde att utöver dessa anställa fem truckförare som tidigare hade varit anställda vid Sundsvalls Hamn. Detta innebar att 65 procent av de anställda hos Proffice hade tidigare erfarenhet av truckverksamheten och utgjorde en kärna i verksamheten. Förstemannen M.H. var en av de tio personer som togs över. Den andre förstemannen H.W., som senare utsågs på den torra sidan, fanns också bland de tio anställda som togs över. Detta innebar att Proffice tog över en mycket central kompetens när verksamheten övertogs.

Beträffande frågan om *kunder tagits över eller inte* kan konstateras att SCA var ägare till sågverket och BT var huvudentreprenör även efter det att Proffice tagit över efter Sundsvalls Hamn.

Det finns en hög grad av *likhet mellan verksamheterna före och efter övergången*. Det blev nämligen inte någon skillnad av betydelse i truckverksamheten eller sågverkets verksamhet efter det att Proffice tagit över efter Sundsvalls Hamn. SCA som ägare var densamma, BT som huvudentreprenör

var densamma, truckarna var desamma och hela sågverkets infrastruktur var densamma. Vidare har förstemännen haft sin arbetsledande roll såväl före som efter den 1 januari 2006. Personaladministrationen sköttes på samma sätt i fråga om både Proffice och Sundsvalls Hamn, bortsett från en kortare övergångsperiod. Proffice och Sundsvalls Hamn har tagit på sig arbetsgivarens skyldigheter gentemot truckförarna på samma sätt. Sett ur arbetstagarernas perspektiv har arbetet varit detsamma såväl före som efter övergången. Arbetstagarerna använde i sitt dagliga arbete samma betydande materiella tillgångar som redan tidigare varit nödvändiga för verksamheten.

Slutligen kan konstateras att *verksamheten inte har legat nere* under någon tid i det aktuella skedet.

Sammanfattning

I första hand görs gällande att en övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen har ägt rum den 1 januari 2006 från Sundsvalls Hamn till Proffice. I andra hand görs gällande att en sådan övergång av verksamhet har förekommit från Sundsvalls Hamn till BT.

Teknikarbetsgivarna och BT

Händelseförloppet

BT är ett dotterbolag inom BT-koncernen. Bolaget sysslar med s.k. ”renting”. Detta innebär att BT tillhandahåller truckar och utrustning samt service och underhåll av dessa truckar. BT har inte några förare anställda.

När SCA lade ut en förfrågan om att hitta ny samarbetspartner tog BT kontakt med SCA. I de förhandlingar som kom att föras mellan BT och SCA krävde SCA inledningsvis att BT skulle anställa truckförarna. Bakgrunden till detta krav var de kontrakt som hade tecknats med återanställningsrätt i SCA för truckförare som i samband med byte från entreprenören Gatu- och Trädgårdstjänst inte fick behålla sin anställning hos den nye leverantören av tjänsterna. BT klagade på att det inte ingick i BT:s verksamhet att ha truckförare anställda och att BT inte var berett att anställa truckförarna. BT kontaktade emellertid Sundsvalls Hamn som kunde tänka sig att stå för bemanningen av arbetsuppgifterna att föra truck. Ett avtal utarbetades mellan SCA och BT som byggde på att BT skulle anlita Sundsvalls Hamn som leverantör av personal för att föra truckarna. Tanken från BT:s sida var att avtalet skulle löpa under samma tidsperiod som avtalet mellan BT och SCA. Sundsvalls Hamn ville dock inte binda sig för en så lång kontraktstid.

I efterhand kan BT konstatera att avtalet med SCA blev en dålig affär. Efter några månader begärde Sundsvalls Hamn ytterligare betalning för förartjänsterna. Det förekom också diskussioner mellan BT och SCA om prisberäkningen, men BT var bundet av avtalet med fast pris. I juni 2005 klagade Sundsvalls Hamn att dess uppdrag skulle avslutas vid årsskiftet 2005/06. Under sommaren 2005 klagade Sundsvalls Hamn också att det inte skulle levereras någon ersättare när de ordinarie förarna var sjuka eller frånvarande

av andra skäl. BT började därför redan under år 2005 en relation med Proffice för att finna ersättare till truckförarna. Gentemot SCA var BT ansvarigt för tillhandahållande av den maskinella utrustningen men också för utförande av alla förartjänster vid sågverket. Det stod också klart redan från början att bemanningen skulle lösas genom att BT hyrde in personal.

Verksamheten vid sågverket

Verksamheten var uppdelad i två delar, den torra sidan och den våta sidan. BT har tillhandahållit totalt 20 maskiner, varav tio maskiner och tio ordinarie förare på den våta sidan samt tio maskiner och tretton ordinarie förare på den torra sidan. Därutöver har det funnits en personalpool som har kunnat rycka in vid behov.

Sågverkets verksamhet är densamma varje dag och den styr truckverksamheten. När timret har anlänt vägs det av en från sågverket fristående organisation. Därefter lastas timret av och läggs i högar. Vid slutet av barkanläggningen läggs timret på bord. Vid mätstationen sorteras timret i olika dimensioner. Förarna hämtar timret med truckar och lägger det i högar. I samband med detta får förarna via kommunikationsradio som tillhandahålls av BT besked om hur timret ska sorteras. Därefter går timret genom sågen, vilket förarna inte har något att göra med. När timret är sågat och sorterat körs det av truckförarna till torkanläggningen. Efter torkningen körs virket till mellanlagret, där det packas av sågverkspersonal och ges ett särskilt nummer. Truckförarna får information via datorutrustning som tillhandahålls av SCA om var i lagret respektive virkespaket ska ställas. Därefter körs virket till uttransporterna. Dessa transportuppgifter inom sågverket har alltså Sundsvalls Hamn och senare Proffice bemannat. Samtliga arbetsuppgifter är sedvanliga truckföraruppgifter, vilka inte kan betraktas som en egen fristående verksamhet.

I samband med att BT bytte leverantör av arbetskraft till Proffice steg kostnaderna för BT med 20-30 procent, eftersom Proffice tog betalt per timme. Betalningen från SCA utgick i form av ett fast pris. Av denna anledning ville BT ha en mycket noggrann kontroll över kostnaderna för entreprenaden. Därför har BT från början haft arbetsledning på plats. Det fanns också ett kontor på plats för detta ändamål. Regionchefen vid BT, C.F., var mycket engagerad i verksamheten och var under långa perioder den som haft den direkta arbetsledningen. BT har haft arbetsledare på plats under hela den tid som BT innehaft entreprenaden. När L.Bt. blev sjukskriven gick C.F. in som arbetsledare på plats från den 2 december 2005 till den 5 februari 2006. Därefter var L.Bm. ansvarig arbetsledare på plats från den 6 februari 2006 till den 25 mars 2007. Därefter var åter L.Bt. arbetsledare från den 26 mars 2007 till dess att BT gick ur åtagandet vid årsskiftet 2007/2008.

Av avtalet mellan BT och Proffice avseende inhyrningen framgår tydligt att Proffice erbjuder kompetent personal och att det är BT som arbetsleder personalen. Det är uteslutet att personal vid Proffice låtit beordra övertid. Det skulle ha inneburit att Proffice kunde bestämma omfattningen av betalningen.

Det är riktigt att det under delar av perioden har funnits s.k. förstemän. En av dessa var M.H. Han arbetade som operativ maskinförare. Han arbetade dagtid och var alltså inte närvarande under hela driftstiden. Detta förhållande motsäger starkt förbundets påstående om förstemännens intensiva arbetsledning. Det är riktigt att M.H. tog emot sjukanmälningar och därvid har anmält till BT när extrapersonal behövde tillkallas.

BT har hela entreprenadtiden haft det avtalsrättsliga ansvaret gentemot SCA för tillhandahållande av den maskinella utrustningen och logistiken vid sågverket. BT har därvid anlitat Proffice, som endast har tillhandahållit personal för arbetsuppgiften att föra truck. Varken Sundsvalls Hamn eller Proffice har haft något annat åtagande gentemot BT än att tillhandahålla ett visst antal förare för att utföra vissa i avtal definierade arbetsuppgifter.

Rättsliga grunder för bestridandet

Ett byte av bemanningsföretag inte är att betrakta som en övergång av verksamhet. I annat fall skulle det inte vara möjligt att bedriva bemanningsverksamhet. En kund som inte är nöjd med sitt bemanningsföretag och därför vill byta bemanningsföretag skulle på så sätt vara tvungen att övertyga en ny kontraktspart att ta över den tidigare personalen som varit sysselsatt i just det uppdraget.

Verksamheten kretsar kring de materiella tillgångarna, både vad avser såg- och truckverksamheten. EG-domstolen har avseende uthyrning av arbetskraft uttalat att den kännetecknas av att arbetstagarna tas i anspråk av de företag som använder sig av dem så att arbetstagarna utför arbetsuppgifter enligt det sistnämnda företagets behov och anvisningar. När arbetstagarna utför dessa arbetsuppgifter kan det givetvis inträffa att de använder den maskinella utrustning som kundföretaget har. Detta innebär naturligtvis inte att kundföretaget, i detta fall BT, har ställt utrustningen till bemanningsföretagens förfogande. Det har heller inte påståtts att det skulle vara otillåtet för BT att hyra in personal från vare sig Sundsvalls Hamn eller Proffice.

Hur prissättningen för den uthyrda personalen varit bestämd är rättsligt irrelevant. I detta fall har det funnits en viss grundbemanning och man har räknat ut vad denna bemanning kostar. Därutöver har det ibland krävts extra bemanning som man har betalat per timme.

Det bestrids sammanfattningsvis att det byte av bemanningsföretag som BT tvingades göra vid årsskiftet 2005/2006, då uppdraget att bemanna truckarna flyttades från Sundsvalls Hamn till Proffice, utgjorde en övergång av verksamhet från Sundsvalls Hamn till BT.

Bemanningsföretagen och Proffice

Proffice är ett bemanningsföretag vars verksamhetsområde består i personaluthyrning (bemanning), rekrytering samt karriär- och utvecklingsprogram. Personaluthyrning innebär att Proffice bistår kunder med personal. I ett annat

bolag, Proffice Industrial Solutions AB, bedrivs verksamhet inom ytterligare ett verksamhetsområde genom s.k. outsourcing. Detta innebär att bolaget tar över ansvaret för hela funktioner i ett kundföretag, dvs. såväl bemanning, arbetsledning, drift, utveckling som personalvård för att kundföretaget ska kunna fokusera på sin kärnverksamhet.

Av avtalet mellan Proffice och BT framgår under rubriken *Uppdraget* att BT haft en totalentreprenad avseende truckar och truckförare på SCA:s anläggning i Tunadal. Avsikten var att Proffice skulle bemanna entreprenaden med 23 truckförare. Uppdraget skulle skötas enligt befintligt arbetsschema och dess skiftgångar. Det framgår också att Proffice skulle arbeta i enlighet med de arbetstider som BT tillämpar på arbetsplatsen. BT upprättade arbetsbeskrivning för truckförarna. Vidare framgår att BT skulle arbetsleda all kollektivpersonal i bemanningen. Proffice, på sin sida, förband sig att ersätta personal vid sjukdom, semester och annan ledighet.

Avtalet mellan Proffice och BT är ett rent bemanningsavtal, till skillnad från s.k. outsourcing eller entreprenadavtal. Proffice har följaktligen inte åtagit sig att ansvara för driften av verksamheten. Proffice har enbart åtagit sig att hyra ut truckförare till BT för att utföra arbetsuppgifter. Proffice har därvid inte haft något ekonomiskt intresse av att utveckla truckverksamheten eller att försöka hålla nere kostnader för maskiner eller bränsle. Proffice har tillhandahållit det antal arbetstagare som BT har angett som sitt behov. Det i samma koncern som Proffice ingående bolaget, Proffice Industrial Solutions AB, övervägde att genomföra en entreprenadaffär som skulle ha inneburit att detta bolag skulle ha övertagit hela driftsansvaret för truckverksamheten. Detta skulle alltså ha inkluderat bemanning, arbetsledning, drift, utveckling, personalvård m.m. Någon sådan affär blev emellertid inte av, eftersom det aktuella bolaget inte ansåg sig ha tillräcklig erfarenhet av sådan verksamhet.

För att kunna fullgöra avtalet gentemot BT genomförde Proffice en rekryteringsprocess varvid sammanlagt 23 personer anställdes som ambulerande med placering på BT. Av dessa arbetstagare hade tio tidigare arbetat i Sundsvalls Hamn med motsvarande arbetsuppgifter under den tid då Sundsvalls Hamn hyrde ut truckförare till BT. En anställning som ambulerande i bemanningsbranschen innebär att arbetstagaren har sin grundanställning i bemanningsföretaget, medan arbetsplatserna varierar över tiden beroende av bemanningsföretagets affärsavtal med olika kunder. Den ambulerande anses inom kollektivavtalet arbetskyldig åtminstone inom primärkommunen eller, i storstadsregioner, inom staden med angränsade kommuner. De som anställdes som ambulerande och hyrdes ut som truckförare till BT hade alltså teoretiskt kunnat bli uthyrda till andra bolag inom ett tjänstgöringsområde som i anställningsavtalen definierades som Sundsvall med grannkommuner. Så blev dock ej fallet under det dryga år som Proffice bemannade truckverksamheten.

De hos Sundsvalls Hamn anställda truckförare som sades upp på grund av arbetsbrist när Sundsvalls Hamn sagt upp avtalet med BT uppmanades av Proffice att söka anställning i Proffice. Uppmaningarna gjordes dels vid ett stormöte, dels genom skriftlig information. En enda truckförare ansökte

innan ansökningstiden gick ut. För att klara av sitt åtagande i förhållande till BT anställde då Proffice 13 personer med annan bakgrund. Därefter ändrade arbetstagarna vid Sundsvalls Hamn inställning och ansökte om anställning i Proffice. Tio av dem erhöll anställning. Då hade Proffice sammanlagt anställt 23 arbetstagare. Att fler inte erhöll anställning berodde på att Proffice vid den aktuella tidpunkten inte var i behov av fler personer för att klara av sitt åtagande gentemot BT.

Förbundet har gjort gällande att truckverksamheten vid sågverket har övergått genom en verksamhetsövergång mellan Sundsvalls Hamn och Proffice. Truckverksamheten vid Tunadal har dock bedrivits av BT i enlighet med dess entreprenadavtal med SCA. Enligt avtalet har BT ensamt haft SCA:s uppdrag att sköta truckverksamheten vid Tunadals sågverk. BT ska bl.a. svara för all truck- och traktorhantering av sågade och förädlade produkter. I detta ligger att BT måste ha erforderlig maskinutrustning för uppdragets utförande och att BT håller utrustningen i gott skick. BT har under hela den period då Proffice varit avtalspart ägt de truckar som använts i sågverket, utfört service och underhåll samt svarat för reservdelar, reservmaskiner och bränsle. BT använde utrustningen för att fullgöra sina åtaganden gentemot SCA och det entreprenadavtal som förelåg.

Proffice har inte tagit över truckverksamheten. Avtalet mellan Proffice och BT är ett personaluthyrningsavtal, till skillnad från ett entreprenadavtal. Det Proffice åtagit sig är att hyra ut 23 truckförare till BT för arbetsuppgiften att köra truckarna. Proffice har alltså inte åtagit sig att sköta någon verksamhet eller ansvara för drift av någon verksamhet. Det åligger alltså inte Proffice att upprätthålla full service för tillverkningsprocessen, att säkerställa att erforderliga resurser finns för arbetets utförande, att hålla arbetsledning på plats för tjänsterna på sågverket, att anskaffa och bekosta erforderlig maskinutrustning för uppdragets fullföljande, att följa SCA:s fastställda miljöpolicy för maskiner, tillhandahålla reservmaskiner för att säkerställa sågens drift eller att hålla maskinerna/fordon och annan utrustning i fullgott skick och försäkrade samt någon ansvarsförsäkring för entreprenadens utförande. Inte heller har Proffice åtagit sig något särskilt garantiåtagande eller ansvar för skada som kan orsakas i samband med utförandet av arbete eller annan prestation på grund av entreprenadavtalet.

Till bemötande av vad förbundet anfört till stöd för att en verksamhetsövergång skett enligt 6 b § anställningsskyddslagen anförs ytterligare följande.

Proffice har inte stått för *arbetsledningen* av truckförarna. Av avtalet om inhyrning av truckförare mellan Proffice och BT framgår att BT upprättar arbetsbeskrivningen och att BT arbetsleder all kollektivpersonal i bemanningen. BT har även i praktiken skött arbetsledningen av truckförarna och har för detta ändamål hela tiden haft en person som varit ansvarig för arbetsledningen av truckförarna. Under den period som Proffice bemannat BT:s truckar har L.Bm. haft detta ansvar, med undantag för januari 2006 då C.F. svarade för arbetsledningen. Innan Proffice tog över bemanningen var det Y.E. som skötte arbetsledningen. BT:s arbetsledare hade kontor på Tunadal. Arbetsledaren planerade och styrde den dagliga verksamheten och hade

direktkontakt med uppdragsgivaren SCA. BT:s arbetsledare deltog i på förhand inplanerade veckomöten med SCA. I tjänsten som arbetsledare ingick även planering av truckverksamheten, såsom att tillse att rätt antal förare fanns på plats och att de hade rätt utbildning, att rätt information gick ut till förarna, att följa upp och åtgärda eventuella skador, att rapportera till SCA, att tillse att regler och överenskommelser följs samt att attestera truckförarnas tidrapporter och ledighetsansökningar.

Det är riktigt att det bland Proffices anställda har funnits s.k. förstemen. Under den övervägande delen av inhyrningen var M.H. försteman. Från halvårsskiftet 2006 var även H.W. försteman. Förstemannen var inte arbetsledare, utan en kollektivanställd truckförare som fungerade som någon form av lagbas. I sin förartjänst hade han utrustats med en mobiltelefon och fungerade som en länk mellan arbetsledaren och de övriga truckförarna. Förstemannen utgjorde truckförarnas förste kontaktperson. Han hade ett ansvar gentemot övriga truckförare att vidarebefordra instruktioner och se till att ålagda arbetsuppgifter blev utförda. Förstemannen arbetade vardagar mellan kl. 06.00 och 15.00.

Tidrapporter lämnades av truckförarna i pausrummet på avsedd plats och attesterades sedan av arbetsledaren, som lämnade rapporterna till Profficekontoret. Förstemännen hade inte någon rätt att beordra övertid, utan detta gjordes av BT.

Beträffande graden av *likhet mellan verksamheten före och efter* det att Proffice bemannade truckverksamheten kan sägas att de arbetsuppgifter som arbetstagare anställda av Proffice utfört inte skiljer sig åt jämfört med de arbetsuppgifter som arbetstagarna vid Sundsvalls Hamn tidigare utfört. Att några förändringar inte ägt rum är inte anmärkningsvärt eftersom BT hela tiden haft ansvar för truckverksamheten enligt ett och samma entreprenadavtal.

Reglerna om verksamhetsövergång är dispositiva. Vad som har förekommit i avtalen mellan SCA och Gatu- och Trädgårdstjänst samt olika arbetstagare saknar alltså betydelse för frågan om det har förekommit en övergång av verksamhet mellan Sundsvalls Hamn och Proffice.

Proffice har inte tagit över några *materiella tillgångar*. SCA äger och driver sågverket medan BT äger och ansvarar för maskinerna vid sågverket. BT har utfört service och underhåll samt svarat för reservdelar till maskinerna. Det förhållandet att arbetstagarna hos Proffice kört truckarna innebär inte att truckarna överförts till Proffice i den bemärkelse som avses i Spijkersdomen. Det är i och för sig riktigt att det av EG-domstolens praxis följer att äganderätten inte har någon omedelbar betydelse för att fastställa huruvida materiella tillgångar har övergått eller inte vid exempelvis ett entreprenörbyte. Ett bemanningsföretag vars arbetare utför arbetsuppgifter hos en entreprenör kan dock inte anses ha tagit över den materiella utrustningen enbart för att de utför arbetsuppgifter hos entreprenören och därvid nyttjar utrustningen. Här ägs utrustningen av BT som även är ansvarig för driften av verksamheten. Truckverksamheten är helt beroende av maskinutrustningen samt

service och underhåll av densamma. Verksamheten är alltså inte sådan att driftskapitalet är av underordnad betydelse i förhållande till arbetstagarnas kompetens.

Några *immateriella tillgångar* har inte övertagits av Proffice.

Proffice har inte övertagit *majoriteten av de anställda* från Sundsvalls Hamn. Proffice har hyrt ut 23 truckförare till BT. Av dessa var tio tidigare anställda vid Sundsvalls Hamn. Sundsvalls Hamn hyrde i sin tur ut mellan 23 till 29 truckförare till BT. Av de tio anställda som anställdes av Proffice och som tidigare varit anställda hos Sundsvalls Hamn fungerade M.H. och H.W. som förstemän, den senare först efter halva uthyrningsperioden. BT har inte vid något tillfälle ställt krav på Proffice att uthyrda truckförare skulle ha erfarenhet från Sundsvalls Hamn. Det enda BT var intresserat av var att ett antal truckförare med grundläggande kvalifikationer hyrdes in. Det ska även noteras att Proffice inte anställde någon annan personal från Sundsvalls Hamn än just truckförare.

Det helt avgörande för kriteriet om det är fråga om entreprenad eller bemanning är vem som har driftsansvaret. Med en *stabil ekonomisk enhet* avses enligt praxis en fast organiserad gruppering av tillgångar vars syfte är att bedriva ekonomisk verksamhet oavsett om denna utgör huvud- eller sidoverksamhet. Proffice har åtagit sig att bemanna de av BT ägda truckarna inom ramen för entreprenaden mellan SCA och BT. Detta innebär att de arbetsuppgifter som tidigare utfördes av arbetstagare vid Sundsvalls Hamn under en period utfördes av arbetstagare anställda vid Proffice. Det förhållandet att arbetsuppgifter övergått från Sundsvalls Hamn till Proffice är inte tillräckligt för att en övergång i överlåtelsedirektivets och anställningsskyddslagens mening har ägt rum. En ekonomisk enhet kan enligt praxis inte reduceras till att innebära den verksamhet som den bedriver, dess identitet följer av andra omständigheter såsom personal, arbetsledning, organisation av arbetet, driftmetoder och i förekommande fall det driftkapital som den förfogar över.

Verksamheten har *inte legat nere*. Påståendet att Proffice skulle övertagit SCA som kund stämmer inte. Truckverksamheten vid Tunadals sågverk bedrevs av BT. Proffice har inte några åtaganden gentemot SCA. SCA är BT:s kund och uppdragsgivare.

Något *entreprenörsbyte* har inte ägt rum avseende truckverksamheten. SCA har ett entreprenadavtal med BT beträffande truckverksamheten. Proffice har svarat för bemanningen av truckarna. Hela ansvaret för truckverksamheten och driften av denna har hela tiden funnits hos BT. Proffice har inte haft något intresse av att effektivisera truckverksamheten genom att exempelvis försöka hålla nere de maskinella kostnaderna. Proffice har i stället tillhandahållit det antal arbetstagare som BT har behövt. Att påstå att Proffice utgör en ny entreprenör eller en underentreprenör överensstämmer alltså inte med verkligheten. En sådan överenskommelse hade sett helt annorlunda ut, och Proffice hade haft helt andra ekonomiska incitament i en sådan affär.

Förbundet har påstått att det inte innebär någon skillnad att det är fråga om bemanningsverksamhet för frågan om övergång av verksamhet har skett, dvs. att bemanningsverksamhet är att likställa med normal entreprenadverksamhet. Här är det dock frågan om en ren personaluthyrning mellan Proffice och BT. Proffice har inte åtagit sig att ansvara för någon drift av någon verksamhet. Proffice har i stället tillhandahållit det antal arbetstagare som BT har ansett sig behöva för verksamheten. Proffice har inte haft några ekonomiska incitament för att utveckla truckverksamheten.

Sammanfattning av de rättsliga grunderna för bestridandet

Truckverksamheten vid SCA:s anläggning i Tunadal har inte övergått genom en verksamhetsövergång enligt 6 b § anställningsskyddslagen mellan Sundsvalls Hamn och Proffice. Truckverksamheten på sågverket har bedrivits av BT i enlighet med ett omfattande entreprenadavtal mellan SCA och BT. Sundsvalls Hamn har hyrt ut truckförare till BT. Sedan detta avtal har upphört har Proffice på motsvarande sätt hyrt ut truckförare till BT. Proffice har anställt 10 av 23 truckförare från Sundsvalls Hamn. Proffice har inte åtagit sig att sköta någon verksamhet eller ansvara för driften av någon verksamhet. Proffice har inte övertagit några materiella tillgångar. Att truckförarna har använt BT:s truckar och maskinpark innebär inte att Proffice har tagit över den maskinella utrustningen eftersom BT hela tiden varit ansvarig för truckverksamheten. Enbart uthyrning av arbetskraft till en kund avseende utrustningskrävande verksamhet kan inte utgöra en ekonomiskt stabil enhet. Den utgör en övergång av arbetsuppgifter, vilket utesluter att reglerna om verksamhetsövergång blir tillämpliga.

Skogsindustrierna och SCA

Skogsindustrierna och SCA har ingen annan syn på de faktiska omständigheterna än den som redovisats av övriga arbetsgivarparter och åberopar därför samma omständigheter som de.

Skogsindustriernas och SCA:s inställning kan sammanfattas enligt följande.

Under sommaren 2004 träffade SCA avtal med BT om att utföra all truck- och traktorhantering på sågverket i Tunadal. BT skulle enligt avtalet tillhandahålla för uppdraget erforderliga fordon och personal samt arbetsledning. I uppdraget ingick även service och underhållsarbete på fordonen. Vid förhandlingarna om avtalet var SCA införstått med att BT skulle anlita Sundsvalls Hamn. BT:s avsikt var att Sundsvalls Hamn i förhållande till BT skulle stå för all personal utom den som åtgick för arbetsledningen. Sundsvalls Hamn skulle alltså bemanna truckarna. SCA har inte haft något avtal med Sundsvalls Hamn, utan enbart med BT. Sundsvalls Hamn sade sedan upp avtalet i maj 2005. I samband därmed träffade BT avtal med Proffice. Även i detta fall var det BT:s syfte att Proffice i förhållande till BT skulle stå för all personal förutom den som åtgick för arbetsledningen. BT träffade alltså ett avtal med Proffice om bemanning av truckarna från och med den 1 januari 2006. SCA har följaktligen inte haft något avtalsförhållande med Proffice, utan endast med BT. I kontakten mellan BT och SCA

har SCA i och för sig inte haft någon erinran mot att BT anlidade Proffice för bemanningen. Det kan dock noteras att BT enligt avtalet med SCA inte har varit skyldigt att inför anlitage av Proffice inhämta SCA:s godkännande eftersom det då endast var fråga om inhyrning av personal. Om det hade varit fråga om byte av underentreprenör hade det krävts ett formellt godkännande enligt punkten 13 i avtalet. Detta innebär att SCA under den i målet aktuella tiden, dvs. före och efter tidpunkten då påstådd övergång av verksamheten ska ha skett, har haft nämnda avtal med BT. Detta avtalsförhållande med BT har inte förändrats under den här tiden. Avtalet har också under hela tiden tillämpats på det sätt parterna var överens om när det träffades. Skogsindustrierna och SCA instämmer därför i den beskrivning som har lämnats av övriga arbetsgivarparter i den här delen angående t.ex. service, underhåll, fordon, personal, arbetsledning och ersättningsfrågor.

Sammanfattning av de rättsliga grunderna

Det bestrids att en övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen har skett från Sundsvalls Hamn till Proffice eller från Sundsvalls Hamn till BT. Skogsindustrierna och SCA åberopar de bestridandegrunder som övriga arbetsgivarparter redogjort för och instämmer i de rättsliga bedömningar som övriga arbetsgivarparter gjort av åberopade omständigheter.

Förbundet

Bemanningsföretagen och Proffice har anfört att ansökningshandlingarna för tjänsterna som truckförare hos Proffice gavs in för sent. Arbetstagarna fyllde i ansökningshandlingarna mellan den 4 och 7 november 2005. Dessa handlingar inlämnades den 6 och 7 november 2005 till personaladministratören vid Sundsvalls Hamn, U.R. Hon skickade sedan ansökningshandlingarna till Proffice. Den 11 november 2005 ägde en förhandling rum. Från Proffices sida upplystes om att några ansökningshandlingar inte givits in från någon av truckförarna vid Sundsvalls Hamn. L.B. informerade då Proffice om att samtliga truckförare hade sökt anställning hos Proffice och lämnat in ansökningshandlingarna till Sundsvalls Hamn för vidarebefordran till Proffice. Det visade sig sedan att U.R. troligen hade antecknat fel adress varför ansökningshandlingarna i stället faxades över måndagen därpå, den 14 november 2005. Proffice blev således innan ansökningstiden gått ut informerat om att samtliga truckförare hade sökt anställning. Det bestrids att ansökningstiden gick ut den 29 september 2005. Däremot gavs det in intresseanmälningar i slutet av september 2005. Alla truckförare utom en gav in intresseanmälan.

Domskäl

Bakgrunden till tvisten är i huvudsak följande. Sedan år 1993 har truckverksamheten vid SCA:s sågverk i Tunadal varit utlagd på entreprenad. Fr.o.m. den 1 augusti 2004 var det BT som enligt avtal med SCA ansvarade för truckverksamheten. BT anlidade därvid Sundsvalls Hamn för bemanningen av truckarna. Under år 2005 sade Sundsvalls Hamn upp avtalet med BT till upphörande den 31 december 2005. I juni 2005 sade Sundsvalls Hamn upp

samtliga truckförare med sex månaders uppsägningstid. BT träffade i december 2005 avtal med Proffice om bemanningen av truckarna. Den närmare omfattningen av Proffices åtagande är tvistig i målet. Proffice anställde tio av de truckförare som tidigare varit anställda vid Sundsvalls Hamn. Totalt anställdes 23 truckförare. Varken Proffice eller BT har i detta skede tillämpat reglerna om övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen. Proffices avtalsförhållande med BT löpte ut den 28 februari 2007.

Tvisten gäller frågan om det i samband med Proffices inträde som medverkande företag vid sågverket har förekommit brott mot kollektivavtal och mot anställningsskyddslagens regler. För ställningstagandet i tvisten är det enligt vad parterna är ense om en avgörande fråga huruvida en övergång av verksamhet skett från Sundsvalls Hamn till Proffice, alternativt från Sundsvalls Hamn till BT på ett sådant sätt att 6 b § anställningsskyddslagen är tillämplig. Arbetsdomstolen har i samråd med parterna beslutat att genom mellandom pröva dessa frågor.

Utredningen i målet

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på förbundets begäran hållits vittnesförhör med förstemanen H.W., f.d. förstemanen L.B., fackklubbsordföranden vid SCA L.W., ombudsmannen R.J. och f.d. leveranschefen G.U. På arbetsgivarparternas begäran har hållits förhör under sanningsförsäkran med personalchefen vid BT H.R., regionchefen vid BT C.F., arbetsledaren vid BT L.Bm., HR-specialisten vid Proffice M.R., konsultchefen vid Proffice M.He. och f.d. konsultchefen vid Proffice C.H. Parterna har även åberopat viss skriftlig bevisning.

Den rättsliga bakgrunden

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 till den nya arbetsgivaren. Bestämmelsen infördes i lagen för att genomföra EG-direktivet av den 14 februari 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av verksamheter (77/187/EEG), det s.k. överlåtelse-direktivet. Direktivet ändrades genom rådets direktiv 98/50/EG av den 29 juni 1998 och ersattes därefter av rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001. Bestämmelserna i direktivet är avsedda att skapa ett skydd för arbetstagarna vid byte av arbetsgivare, särskilt för att säkerställa att deras rättigheter skyddas. Bestämmelsen i 6 b § anställningsskyddslagen ska tolkas i enlighet med överlåtelsedirektivet och de tolkningsbesked rörande direktivet som EG-domstolen lämnat i sina avgöranden.

Av överlåtelsedirektivets första artikel framgår att direktivet är tillämpligt vid överlåtelse av ett företag, en verksamhet eller del av ett företag eller en verksamhet till en annan arbetsgivare genom lagenlig överlåtelse eller fusion. Överlåtelse definieras enligt artikel 1 punkten 1. b) i direktivet 2001/23/EG

som överlåtelse av en ekonomisk enhet, som behåller sin identitet och varmed förstås en organiserad gruppering av tillgångar vars syfte är att bedriva ekonomisk verksamhet, vare sig denna utgör huvud- eller sidoverksamhet. Av ingressen till direktivet framgår att definitionen syftar till att klargöra det rättsliga begreppet och att klargörandet alltså inte ändrar direktivets räckvidd, såsom denna har uttolkats av EG-domstolen. Tidigare rättspraxis från EG-domstolen är därmed fortfarande vägledande.

Vid avgörande av frågan huruvida något utgör en bestående ekonomisk enhet, som har bibehållit sin identitet, ska enligt EG-domstolens praxis göras en helhetsbedömning mot bakgrund av samtliga omständigheter vid övergången. I den s.k. Spijkers- domen (mål 24/85, REG 1986 s. 1119) uppställde EG-domstolen sju kriterier som får särskild betydelse vid denna bedömning:

1. arten av företag eller verksamhet,
2. frågan om företagets materiella tillgångar, såsom byggnader och lösöre, har överlåtits eller inte,
3. värdet av överlåtna immateriella tillgångar vid överlåtelsepunkten,
4. om majoriteten av de anställda har tagits över av den nya arbetsgivaren eller inte,
5. om kunderna har tagits över eller inte,
6. graden av likhet mellan verksamheten före och efter överlåtelsen och
7. i förekommande fall den tidsperiod under vilken verksamheten har legat nere.

Överlåtelsebegreppet i överlåtelsedirektivet ska enligt EG-domstolens praxis tolkas på ett vidsträckt sätt. Överlåtelsedirektivet kan enligt denna praxis vara tillämpligt även i en situation där ett företag överför en av sina entreprenader till ett annat företag i syfte att det senare företaget ska färdigställa entreprenaden.

En sådan situation var för handen i den s.k. Rygaard- domen den 19 september 1995 (mål C 48/94, REG 1995, s. I-2745), där EG-domstolen fastslog att en sådan övergång kan omfattas av överlåtelsedirektivet endast om den innefattar en övergång av en organiserad helhet av beståndsdelar som gör det möjligt att på ett stabilt sätt fortsätta överlåtarens aktiviteter. EG-domstolen bedömde att direktivet inte var tillämpligt när, förutom själva entreprenaden i fråga, det som övergick begränsade sig till en anställd, två lärlingar och visst byggmaterial.

Även i den s.k. Süzen- domen den 11 mars 1997 (mål C-13/95, REG 1997, s. I-1259) var det fråga om en entreprenad. Målet gällde en situation där en uppdragsgivare, som hade givit städningsuppdrag avseende sina lokaler till en första företagare, sade upp det avtal som han slutit med denne och slöt ett nytt avtal med en andra företagare, för utförande av liknande uppdrag. EG-domstolen uttalade att överlåtelsedirektivet inte ska tillämpas om en sådan process inte är förenad med vare sig en överlåtelse av betydande materiella eller immateriella tillgångar mellan de båda företagen eller ett övertagande, av den nye företagaren, av en huvuddel – i förhållande till antal och kompe-

tens – av personalstyrkan som hans föregångare avdelade för att fullgöra sitt avtal.

Det kan vidare nämnas att EG-domstolen i dom den 13 september 1997 (mål C-458/05, Jouini m.fl.) har uttalat att överlåtelsedirektivet kan vara tillämpligt för företag som bedriver uthyrning av arbetskraft. I domen behandlades situationen där en del av ett bemanningsföretags administrativa personal och en del av den uthyrda personalen hade övergått till ett annat företag som också bedrev uthyrning av arbetskraft för att där utöva samma arbeten för samma kunders räkning. I ett sådant fall är överlåtelsedirektivet enligt domen tillämpligt när de tillgångar som omfattas av övergången i sig är tillräckliga för att möjliggöra ett fortsatt tillhandahållande av de tjänster som är typiska för den ekonomiska verksamheten i fråga. I det målet handlade det alltså om övergång av en del av bemanningsföretagets verksamhet till ett annat bemanningsföretag, och för domstolens ställningstagande synes det ha varit av betydelse att övergången omfattade även en del av det förstnämnda företagets administration.

Vid ett övervägande av övergångsreglernas betydelse vid personaluthyrning kan mot bakgrund av det anförda till en början konstateras att en tillämpning av EG-domstolens kriterier leder till att det inte är fråga om övergång av verksamhet i normalfallet då ett bemanningsföretag hyr ut personal som tillsammans med personalen vid det inhyrande företaget utför vissa arbetsuppgifter. Den uthyrda personalen ställs då till beställarens förfogande och utför arbetet på samma arbetsvillkor som beställarens egna anställda. Det kan emellertid tänkas att beställaren, liksom i den föreliggande tvisten, väljer att hyra in all den personal som ska utföra en viss arbetsuppgift. Enligt domstolens mening blir den situationen principiellt sett att bedöma på samma sätt. Det avgörande är i ett sådant fall att bemanningsföretaget inte har tagit på sig ansvaret för att bedriva en verksamhet som avser något annat än att just hyra ut personalen och därmed ställa den till beställarens förfogande. Saken kan emellertid vara att bedöma på ett annat sätt om bemanningsföretaget tar på sig ett längre gående ansvar gentemot beställaren. Bedömningen av övergångsfrågan blir då beroende på det närmare ansvar som bemanningsföretaget har tagit på sig. Om åtagandet går längre än att enbart tillhandahålla personal och tar sikte på att gentemot beställaren svara för resultatet av den uthyrda personalens verksamhet, torde det i vissa fall kunna bli fråga om en övergång av verksamhet. Situationen kan då beskrivas så att bemanningsföretaget har tagit över en del av beställarens verksamhet för att gentemot denne svara för resultatet (jfr NJA 1989 s. 629).

Det nu anförda torde enligt domstolens mening gälla på motsvarande sätt i fall då en beställare för vissa arbetsuppgifter har anlitat ett bemanningsföretag som sedan ersätts av ett annat bemanningsföretag, vilket ställer personal till beställarens förfogande för samma arbetsuppgifter. Om bemanningsföretagets ansvar har begränsat sig till att tillhandahålla personal, torde EG-domstolens kriterier normalt inte leda till slutsatsen att det har varit fråga om en övergång av verksamhet från det ena bemanningsföretaget till det andra. För en sådan slutsats krävs antingen att bemanningsföretagets åtagande gentemot beställaren har haft en mer långtgående innebörd, så att det kan sägas ha varit

fråga om ett slags entreprenad, eller att övergången liksom i den sistnämnda domen från EG-domstolen reellt sett har avsett en del av det ena bemanningsföretagets verksamhet.

Har det ägt rum en övergång av verksamhet från Sundsvalls Hamn till Proffice?

Förbundet har gjort gällande att det, även om det har varit fråga om personaluthyrning, i detta fall föreligger tillkommande omständigheter som innebär att det sammantaget har varit fråga om ett entreprenadliknande uppdrag och därmed en övergång av verksamhet. Arbetsgivarparternas bestridande grundas på synsättet att Proffices verksamhet vid sågverket inte har innefattat något utöver en ren personaluthyrning och att omständigheterna inte heller i övrigt har varit sådana att det är fråga om en övergång av verksamhet till Proffice.

Förbundet har till en början pekat på att avtalet mellan BT och Proffice innehöll bestämmelser om priset för tjänsten som innebär att en vinstdelning under vissa förutsättningar skulle göras mellan BT och Proffice. Enligt förbundets mening tyder detta på att Proffice har agerat mer som en underentreprenör än som bemanningsföretag. Arbetsgivarparterna har anfört att sättet att bestämma ersättningen till Proffice för den inhyrda personalen saknar betydelse för bedömningen.

Avtalet mellan BT och Proffice innebar att BT skulle betala Proffice enligt ett fast pris som beräknats som ett fast belopp per månad för den uthyrda personalen. Beloppet utgjorde enligt vad som kan utläsas av avtalet en summa av olika komponenter avseende inte bara den uthyrda personalens löner utan också olika administrativa kostnader. Enligt avtalet kunde särskild ersättning utges för inhyrning per timme utöver den ordinarie arbetsstyrkan, för övertid, för OB-tid och för skiftformstillägg och tidbank. Enligt avtalet skulle det också vid en eventuell, närmare angiven överproduktion göras en beräkning av vinstdelning efter break-evennivå. Det anförda innebär som förbundet har anfört att priset för Proffices tjänst inte skulle beräknas uteslutande med ledning av det antal timmar som den uthyrda personalen arbetat. Enligt Arbetsdomstolens mening kan denna omständighet emellertid inte tillmätas någon självständig betydelse för frågan om det har förekommit en övergång av verksamhet. Det avgörande är som framgått i det föregående i stället den närmare innebörden av det åtagande som Proffice gjort gentemot BT.

Förbundet har vidare gjort gällande att de hos Proffice anställda s.k. förstemännen har bedrivit arbetsledningen av den uthyrda personalen. Enligt förbundets mening innebär detta att Proffices åtagande gick längre än att enbart ställa personal till BT:s förfogande. Arbetsgivarparterna har bestritt förbundets påstående i denna del.

Avtalet mellan BT och Proffice kan ses mot bakgrund av det entreprenadavtal som den 8 juli 2004 ingicks mellan SCA och BT. Av det avtalet framgår att BT åtog sig att vid sågverket i Tunadal utföra bl.a. all truck- och traktor-

hantering och samtliga interna transporter. Vidare framgår att BT skulle, om det var nödvändigt för uppdragets utförande, hålla arbetsledning på plats. Det framgår också att BT skulle anskaffa, samt under avtalstiden disponera och bekosta, erforderlig maskinutrustning för uppdragets utförande samt sköta service och underhåll av densamma. Underentreprenörer fick inte anlitas utan SCA:s godkännande.

Det i december 2005 ingångna avtalet mellan BT och Proffice avsåg enligt sin rubricering inhyrning av truckförare. I avtalstexten anges under rubriken *Uppdraget* att BT har en totalentreprenad avseende truckar och truckförare på SCA:s anläggning i Tunadal samt att BT med avtalet avser att Proffice ska bemanna entreprenaden med 23 truckförare. Uppdraget skulle enligt avtalet skötas enligt befintligt skiftschema och dess skiftgångar. Proffice skulle arbeta i enlighet med de arbetstider BT har på arbetsplatsen. BT skulle enligt avtalet upprätta en arbetsbeskrivning för truckförarna som fogades som bilaga till avtalet, och BT skulle arbetsleda all kollektivpersonal i bemanningen. Proffice förband sig att ersätta personal vid sjukdom, semester och annan ledighet.

Enligt Arbetsdomstolens mening ger såväl avtalet mellan SCA och BT som avtalet mellan BT och Proffice en tydlig bild av hur BT:s respektive Proffices åtaganden såg ut. BT skulle gentemot SCA svara för driften av truckverksamheten i stort, medan Proffice gentemot BT skulle bemanna truckarna med truckförare. Av särskild betydelse är att BT enligt avtalet med Proffice har förbehållit sig rätten att arbetsleda den inhyrda personalen. Det bör i det sammanhanget anmärkas att det av avtalets bilaga med prisbestämmelser framgår att ”arbetsledning” utgjorde en komponent vid bestämmande av priset. Förbundet har pekat på formuleringen och menat att detta utvisar att arbetsledningen enligt avtalet ålåg Proffice. Arbetsdomstolen finner dock ingen anledning att ifrågasätta vad BT och Proffice har anfört i målet om att den ”arbetsledning” som avses i prisbestämmelsen avser den administrativa arbetsledning som skedde hos Proffice i dess egenskap av arbetsgivare till personalen. Mot bakgrund av avtalstextens klara formulering om BT:s arbetsledning kan domstolen inte finna att bilagans formulering skapar någon oklarhet om avtalets innebörd såvitt gällde arbetsledningen.

Förbundet har emellertid i målet påstått att arbetsledningen, trots formuleringarna i avtalet mellan BT och Proffice, sköttes inom kollektivet av de s.k. förstemännen och att BT i realiteten inte bedrev någon arbetsledning. Enligt förbundet bestod uppdraget som försteman, förutom i att köra truck, även i att bestämma bemanningen av truckarna, beordra övertid, ta emot sjukanmälningar, skaffa ersättare när en truckförare var sjuk, bevilja korttidsledigheter och planera sommarsemestrar. Enligt förbundets mening tog de arbetsledare som tjänstgjort hos BT inte någon aktiv del i driften av verksamheten. Arbetsgivarparterna har på sin sida framhållit att arbetsledare funnits på plats under hela den tid som BT innehåft entreprenaden. Vidare har arbetsgivarparterna bestämt bestritt att förstemännen skulle ha tillåtits att beordra övertid. Det var enligt dem arbetsledarna som attesterade tidrapporter och ledighetsansökningar.

Av utredningen framgår följande ostridiga förhållanden. Under den i målet aktuella tiden, dvs. fr.o.m. januari 2006 – februari 2007, var C.F. platschef hos BT med ansvar bl.a. för bolagets åtagande vid sågverket. Under perioden februari 2006 – februari 2007 var L.Bm. anställd hos BT som arbetsledare med särskilt ansvar för truckverksamheten. Av de hos Proffice anställda truckförarna var M.H. under den aktuella tiden försteman på den våta sidan. På den torra sidan saknades försteman fram till juni 2006, då H.W. tog på sig den uppgiften.

H.W. har inför domstolen uppgett bl.a. följande. Som försteman fördelade han arbetsuppgifterna mellan truckförarna. Han tog emot sjukanmälningar och lade ut förarnas semestrar. Han samarbetade dagligen med L.Bm. under den aktuella tiden, men denne kunde inte så mycket om sågverk och skötte mest administrativa göromål. H.W. kunde beordra övertidsarbete, varefter L.Bm. bekräftade beslutet.

C.F. har berättat bl.a. följande. Som platschef vistades han vid sågverket under endast omkring hälften av arbetstiden och han anställde L.Bm. som arbetsledare eftersom det var SCA:s krav att en sådan skulle finnas på arbetsplatsen. Det var ytterst alltid han själv som attesterade tidrapporterna och fakturorna. Proffice hade ingen arbetsledare vid sågverket. De båda förstemännen M.H. och H.W. fungerade som lagbasar, alltså som en länk mellan gruppen av arbetstagarna och L.Bm. Förstemännen löste praktiska problem exempelvis genom att skaffa ersättare vid sjukfrånvaro. Vid behov av övertid kunde de fatta beslut efter att ha stämt av med C.F. eller L.Bm.

L.Bm. har berättat att han efter det att han anställdes fr.o.m. februari 2006 fungerade som arbetsledare för Profficepersonalen med dagligt ansvar för verksamheten och med daglig kontakt med förstemännen. Han har inför domstolen lämnat uppgifter som i huvudsak överensstämmer med dem som lämnats av C.F.

Av det anförda framgår att BT genom L.Bm. hade en arbetsledare som fanns på arbetsplatsen och som hade ansvar för den verksamhet som bedrevs av truckförarna. Utredningen i målet tyder visserligen på att åtskilliga beslut i den dagliga verksamheten på det praktiska planet hanterades av de båda förstemännen. Förstemännen fyllde ungefär samma funktion som en lagbas. Detta ändrar dock inte bilden att den egentliga arbetsledningsrätten hela tiden låg hos de båda hos BT anställda tjänstemännen, särskilt hos L.Bm. som närmast ansvarig arbetsledare. Att arbetsledningsrätten låg hos BT framstår som helt naturligt. Det kunde för att ta ett exempel inte rimligen vara anställda hos Proffice som hade beslutanderätten i fråga om övertidsarbete, eftersom Proffice slutligen skulle fakturera BT i detta bolags egenskap av beställare av arbetet.

Arbetsdomstolen anser mot bakgrund av det anförda att Proffices åtagande i förhållande till BT vid sågverket i Tunadal inte var av annan natur än vad som klart anges i det mellan BT och Proffice träffade avtalet. Situationen var alltså den att BT gentemot SCA ansvarade för driften och tillhandahållandet av truckarna, medan Proffices åtagande gentemot BT inte avsåg mer än att

ställa ett antal truckförare till BT:s förfogande med rätt för BT att bl.a. utöva arbetsledningen. Det anförda innebär att Proffices roll inte kan beskrivas som ett slags underentreprenör till BT med ansvar för truckverksamheten. Det var i stället fråga om en ren personaluthyrning. Detta förhållande utesluter visserligen inte i sig att det har varit fråga om en övergång av verksamhet. För en övergång av verksamhet krävs då emellertid att omständigheterna har varit av det slag som anges i EG-domstolens dom i Jouini-målet, exempelvis att även delar av den administrativa funktionen hos Sundsvalls Hamn har gått över till Proffice. Det har inte framkommit att omständigheterna har varit sådana, och förbundet har för övrigt inte heller gjort gällande detta.

Vid den helhetsbedömning av omständigheterna som enligt EG-domstolens praxis ska göras vid ställningstaganden av det aktuella slaget kommer Arbetsdomstolen till slutsatsen att det i detta fall inte har övergått någon bestående ekonomisk enhet från Sundsvalls Hamn till Proffice. Någon övergång av verksamhet i den mening som avses i 6 b § anställningsskyddslagen har det alltså inte varit fråga om.

Har det ägt rum en övergång av verksamhet från Sundsvalls Hamn till BT?

Parternas argumentation i målet har nästan uteslutande gällt frågan om det har ägt rum en övergång från Sundsvalls Hamn till Proffice. Argumentationen i fråga om förbundets andrahandsståndpunkt, dvs. att det har förekommit en övergång från Sundsvalls Hamn till BT, har däremot varit knapphändig. Arbetsdomstolen anser att de omständigheter som i det föregående har anförts i frågan om en eventuell övergång till Proffice föranleder motsvarande slutsats i frågan om det har förekommit en övergång av verksamhet från Sundsvalls Hamn till BT. Domstolen finner alltså att det inte heller i förhållande till BT har förekommit någon övergång av verksamhet.

Sammanfattande slutsats

Arbetsdomstolens ställningstaganden i det föregående innebär att frågorna huruvida det har förekommit en sådan övergång av verksamhet som avses i 6 b § anställningsskyddslagen från Sundsvalls Hamn till Proffice eller från Sundsvalls Hamn till BT ska besvaras nekande.

Domslut

Arbetsdomstolen förklarar att någon övergång av verksamhet enligt 6 b § anställningsskyddslagen inte har skett vare sig från Sundsvalls Hamn AB till Proffice Sverige AB eller från Sundsvalls Hamn AB till Toyota Material Handling Sweden AB (med tidigare firma BT Svenska Aktiebolag).

Ledamöter: Michaël Koch, Lars Dirke, Berndt Molin, Agne Werneskog, Håkan Torngren, Eva-Lena Danielsson och Bo Almgren. Enhälligt.

Sekreterare: Emma Cardell