

**Sammanfattning**

Enligt bussbranschavtalet ska lönetillägg betalas till bussförare anställda hos bussbolag och busstationer, vilka utför linjetrafik för AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) under tid bussföraren utför sådan trafik. Ett bolag utför i vissa områden i Stockholm busstrafik i form av s.k. närtrafik, som innefattar service- och flexlinjer, enligt avtal som efter upphandlingsförfarande träffades med dåvarande färdtjänstnämnden hos Stockholms läns landsting. Under avtalstiden fördes den verksamhet som omfattar den av färdtjänstnämnden upphandlade närtrafiken över till SL. De bussförare som kör i närtrafiken har inte fått något lönetillägg. Fråga bl.a. om avtalet ska tolkas så att det innebär att bussförarna ska anses utföra trafik för SL endast i de fall SL också har upphandlat trafiken. Även fråga om närtrafiken är linjetrafik i kollektivavtalets mening.

**ARBETSDOMSTOLEN**DOM  
2012-02-15  
StockholmDom nr 18/12  
Mål nr A 175/10**KÄRANDE**

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

**SVARANDE**

1. Bussarbetsgivarna, Box 5384, 102 49 Stockholm  
2. Traveller Buss Aktiebolag, 556407-3970, Vretvägen 1, 142 34 Skogås  
Ombud för 1 och 2: arbetsrättsjuristen Eva Glückman, Transportgruppen TGS  
Service AB, Box 5384, 102 49 Stockholm

**SAKEN**

kollektivavtalsbrott

---

Mellan Bussarbetsgivarna och Svenska Kommunalarbetareförbundet (förbundet) gäller det s.k. bussbranschavtalet. Traveller Buss Aktiebolag (bolaget) är genom medlemskap i Bussarbetsgivarna bundet av bussbranschavtalet.

I avtalsbilaga C till bussbranschavtalet finns särskilda regler om lönetillägg enligt följande.

**Avtalsbilaga C – Särskilda regler för trafik i Stockholm**

Överenskommelse rörande separat lönetillägg avseende de anställda vid till arbetsgivarförbundet anslutna bussföretag och busstationer, vilka utför linjetrafik för AB Storstockholms Lokaltrafik. Överenskommelsen gäller endast den tid de anställda utför linjetrafik för AB Storstockholms Lokaltrafik.

**Lön**

## Lönetillägg

Till bussförare som omfattas av detta avtal utges ett särskilt tillägg enligt nedanstående tabell. För deltidsanställd proportioneras beloppet i motsvarande mån.

-----

Färdtjänstnämnden i Stockholms läns landsting (färdtjänstnämnden) har efter upphandlingsförfarande ingått fyra olika avtal med bolaget om att utföra buss- trafik i form av närtrafik. Närtrafiken utgörs av s.k. service- och flexlinjer. Under pågående avtalsperiod beslöt landstingsfullmäktige att bl.a. den verksamhet som omfattades av avtalen skulle överföras till AB Storstockholms Lokaltrafik (SL). Denna ordning kom att gälla från och med den 1 juli 2009. Tvist har uppkommit mellan parterna om bolaget brutit mot avtalet genom att inte betala

ut lönetillägg enligt avtalsbilaga C till bussbranschavtalet till de bussförare som utför arbete enligt de fyra avtalen.

Förbundet har väckt talan mot Bussarbetsgivarna och bolaget (arbetsgivarparterna) och yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till

1. förbundet betala allmänt skadestånd med 300 000 kr jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning, den 28 september 2010, tills betalning sker,
2. var och en av H.I., S.M.W., S.Å., M.F., B.B., Bj.B., N.C., T.L., D.N., J.J. och B.M. betala allmänt skadestånd med 20 000 kr jämte ränta på beloppen enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämning, den 28 september 2010, tills betalning sker,
3. H.I. betala 18 474 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 9 938 kr från den 31 december 2010 och på 8 536 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
4. S.M.W. betala 32 234 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 21 078 kr från den 31 december 2010 och på 11 156 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
5. S.Å. betala 10 827 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 3 165 kr från den 31 december 2010 och på 7 662 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
6. M.F. betala 17 675 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 8 743 kr från den 31 december 2010 och på 8 932 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
7. B.B. betala 41 192 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 26 022 kr från den 31 december 2010 och på 15 170 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
8. Bj.B. betala 35 456 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 23 730 kr från den 31 december 2010 och på 11 726 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
9. N.C. betala 40 181 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 25 601 kr från den 31 december 2010 och på 14 580 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
10. T.L. betala 38 037 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 24 635 kr från den 31 december 2010 och på 13 402 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
11. D.N. betala 41 883 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 26 830 kr från den 31 december 2010 och på 15 053 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,

12. J.J. betala 18 607 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 13 424 kr från den 31 december 2010 och på 5 183 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker, och

13. B.M. betala 28 685 kr, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 20 719 kr från den 31 december 2010 och på 7 966 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt yrkandena. Inget belopp såvitt avser allmänt skadestånd har vitsordats som skäligt i och för sig. För det fall Arbetsdomstolen skulle finna att skadeståndsskyldighet föreligger, har arbetsgivarparterna yrkat att de allmänna skadestånden ska jämkas till i första hand noll. Sättet att beräkna de ekonomiska skadestånden har vitsordats i och för sig. Om Arbetsdomstolen kommer fram till att lönetillägg ska betalas ska tillägget i vart fall bara betalas till och med den 31 december 2010. Om Arbetsdomstolen skulle finna att lönetillägg ska betalas för arbete utfört enbart på servicelinjerna, har bolaget vitsordat 75 procent av de yrkade beloppen för M.F. och Bj.B. Om Arbetsdomstolen skulle finna att lönetillägg ska betalas endast för arbete som omfattas av de tre senast ingångna avtalen har bolaget av de yrkade beloppen vitsordat belopp motsvarande 33 procent för N.C., 50 procent för S.Å., M.F. och D.N., 66 procent för S.M.W., T.L. och J.J. samt inget belopp för B.B. och Bj.B. Sättet att beräkna ränta har vitsordats.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

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

## **Förbundet**

### *Bakgrunden till överenskommelsen om lönetillägg*

SL är ett av Stockholms läns landsting (landstinget) helägt bolag. Överenskommelsen om lönetillägg har sitt ursprung i överenskommelser från åren 1993 och 1996 och den togs in i avtalsbilaga C i bussbranschavtalet när detta avtal tillkom år 2003. Vid den tidpunkten var det endast SL som upphandlade kollektivtrafik. Eftersom parterna inte förutsåg att detta skulle kunna förändras diskuterades inte vad som skulle gälla för det fall en annan aktör än SL skulle komma att upphandla kollektivtrafiken. Inför avtalsförhandlingarna år 2003 var det viktigt för förbundet att alla bussförare i Stockholm garanterades ett lönetillägg mot bakgrund av den påfrestning som körning i storstadsmiljö innebär.

### *Utvecklingen inom landstinget*

Under år 2004 överläts ansvaret för upphandling av färdtjänsttrafiken från SL till färdtjänstnämnden. Efter beslut av landstingsfullmäktige återgick dock ansvaret för all verksamhet inom färdtjänsten som inte var myndighetsutövning till SL fr.o.m. den 1 juli 2009. Med myndighetsutövning avses själva beslutet om vem som ska ha rätt till färdtjänst. Sedan den 1 juli 2009 kör bolaget därför färdtjänst-

trafik för SL på 26 olika busslinjer inom närtrafiken. Av dessa busslinjer är cirka 1,5 flexlinjer och resterande linjer är servicelinjer.

Den 1 januari 2012 träder den nya lagen (2010:1065) om kollektivtrafik (kollektivtrafiklagen) i kraft. Kollektivtrafiklagen är en anpassning till EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007 av den 23 oktober 2007. Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som ska fatta beslut om allmän trafikplikt inom länet. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kommer i Stockholms län att vara landstinget. Det är dock ett nyinrättat organ, trafiknämnden, som kommer att handha de uppgifter som åligger landstinget. Enligt 2 kap. 12 § kollektivtrafiklagen är det den regionala kollektivtrafikmyndigheten som upphandlar och samordnar persontransporter och samordningstjänster för sådana transportändamål som ska tillgodoses av kommunerna eller landstinget. Av 3 kap. 2 § kollektivtrafiklagen framgår att den regionala kollektivtrafikmyndigheten har möjlighet att överlämna sin befogenhet att ingå avtal om allmän trafik samt att upphandla och samordna sådana tjänster till ett aktiebolag. Som framgår av prop. 2009/10:200 s. 64 har lagstiftarens avsikt varit att tillvarata de fördelar som finns inom de landsting där aktiebolag utför kollektivtrafik. Det är ordningen i Stockholms län som har varit lagstiftarens förebild och SL är ett sådant aktiebolag som avses i bestämmelsen. Trafiknämnden kommer att med stöd av 3 kap. 2 § kollektivtrafiklagen överlämna sin befogenhet att upphandla och samordna tjänster till SL. Även om det inom landstinget pågår arbete med att genomföra de förändringar som är föranledda av den nya kollektivtrafiklagen är det dock alltså SL som har huvudmannskapet för all färdtjänst, förutom den del som utgör myndighetsutövning, fram till dess att lagen träder i kraft. Det är således SL som ansvarar för upphandling, trafikplanering, beställningsmottagning, resegaranti, trafikfrågor och kundservice. Det framgår t.ex. av upphandlingsavtalet för taxitransporter som ingicks i augusti 2011 att det då alltså var SL som upphandlade trafiken.

#### *De fyra avtalen om närtrafik*

Bolaget kör busstrafik i form av närtrafik enligt fyra skilda avtal som avser olika områden i Stockholm. Avtalen ingicks i juli 2004, oktober 2005, maj 2006 samt januari 2007 med bolagets moderbolag Bergkvarabuss Aktiebolag (Bergkvarabuss). Samtliga avtal har upphandlats av färdtjänstnämnden. Avtalen innehåller likalydande definitioner av utbudskilometer och utbudstimme samt en text om utvecklingen av den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. De två senast ingångna avtalen innehåller därutöver även en definition av närtrafik. Bussförarna är arbetskyldiga för bolagets samtliga busslinjer och är således inte knutna till något specifikt avtal.

Arbetsgivarparterna har gjort gällande att färdtjänstnämnden har överlåtit huvudmannskapet för färdtjänsten till SL i strid med det avtal som ingicks i juli 2004. Bussförarna som trafikerar de linjer som avses i det avtalet skulle därför enligt arbetsgivarparterna under alla förhållanden inte vara berättigade till lönetillägg. Frågan om huvudmannskapet har överlåtit i strid med avtalet är dock en sak mellan parterna i avtalet. Det påverkar inte det faktum att huvudmannskapet faktiskt övergick till SL den 1 juli 2009.

### *Närtrafik utgör linjetrafik*

Närtrafik utgör linjetrafik enligt 1 kap. 3 § 1 yrkestrafiklagen (1998:490). Närtrafiken är ett alternativ till traditionell färdtjänst och är anpassad för äldre och handikappade. Den trafikeras av mindre bussar som kan köra på gator där vanliga bussar inte kommer fram. Bussarna går mellan centrum, vårdcentraler, servicehus och sjukhus. Närtrafiken är öppen för alla som har ett giltigt färdbevis i form av t.ex. SL-kort eller som har färdtjänstkort. Ett färdtjänstkort är även giltigt på all övrig SL-trafik. Såväl service- som flexlinjerna har linjenummer, linjesträckning och hållplatser samt går enligt tidtabell. Det som skiljer dem åt är att flexlinjerna är anropsstyrda vilket innebär att passagerare ringer och talar om vilken hållplats man vill åka ifrån, vid vilken tid man vill åka utifrån en fastställd tidtabell samt vid vilken hållplats man vill stiga av. Traditionell färdtjänst kan däremot endast utnyttjas av den som har färdtjänstkort. Traditionell färdtjänst är helt anropsstyrd, har inte linjenummer, linjesträckning eller hållplatser samt kör inte efter tidtabell.

I vissa fall delar närtrafiken hållplatser med övrig SL-trafik och i vissa fall är hållplatserna avsedda för endast närtrafiken. De bussar som trafikerar närtrafiken och de hållplatser som är avsedda uteslutande för närtrafiken är markerade med såväl färdtjänstens som SL:s logotyp. På bussarna anges även att de kör för SL.

### *Sammanfattning av grunderna för talan*

Bussförarna utför fr.o.m. den 1 juli 2009 linjetrafik för SL och är därmed berättigade till lönetillägg enligt bussbranschavtalets avtalsbilaga C. Genom att inte betala lönetilläggen har bolaget brutit mot kollektivavtalet. Bolaget ska därför förpliktas att betala allmänt skadestånd till förbundet och de berörda bussförarna. Bolaget ska även åläggas att betala lönetilläggen till bussförarna.

### **Arbetsgivarparterna**

#### *Bakgrunden till överenskommelsen om lönetillägg*

Bussarbetsgivarna och förbundet träffade år 2003 ett gemensamt bussbranschavtal. Tidigare hade det funnits flera olika kollektivavtal inom branschen. Anledningen till att parterna enades om ett gemensamt kollektivavtal var att alla bolag skulle ha samma personalkostnader vid ett upphandlingsförfarande. När SL började upphandla kollektivtrafiken kunde de bussföretag som hade lägre löner lägga ett lägre anbud och vinna upphandlingen. Detta innebar att de bussförare som hade arbetat åt SL förlorade lön när de ”följde med” till det bussföretag som vunnit upphandlingen. Detta förhållande ledde till konflikter. För att bussförarna inte skulle drabbas av lönesänkningar träffade förbundet och Swebus år 1993 en överenskommelse om lönetillägg. Det var dock SL, och inte Swebus, som betalade lönetillägget. En likalydande överenskommelse träffades sedan år 1996 mellan förbundet och dåvarande Biltrafikens arbetsgivarförbund. Den omtvistade överenskommelsen om lönetillägg i avtalsbilaga C har således sitt ursprung i överenskommelserna från åren 1993 och 1996. Överenskommelsen, med i huvudsak samma ordalydelse som överenskommelserna från åren 1993 och 1996, fördes in i bussbranschavtalet när detta ingicks år 2003. Det

ursprungliga syftet med överenskommelsen var alltså att motverka lönesänkningar för de förare som utförde den trafik som upphandlades av SL.

Då det numera inte förekommer löneskillnader, eftersom alla omfattas av bussbranschavtalet, gör sig den ursprungliga avsikten med överenskommelsen inte längre gällande. När bussbranschavtalet ingicks upphandlades all trafik av SL och det diskuterades därför inte mellan parterna vad som skulle ske om SL inte längre upphandlade kollektivtrafiken. Formuleringen i avtalet ”att trafiken ska utföras av SL” innebär därför att trafiken ska ha upphandlats av SL.

Eftersom trafiken i de nu aktuella avtalen inte har upphandlats av SL ska lönetillägget inte betalas. Om trafiken, efter att nu gällande avtal har gått ut, kommer att upphandlas av SL gäller omvänt att lönetillägg ska betalas. Detta gäller oavsett om ansvaret för upphandlingen därefter övergår till en annan part än SL under pågående avtalsperiod.

#### *Utvecklingen inom landstinget*

Det är landstinget som ansvarar för kollektivtrafiken till land, till sjöss och för personer med funktionsnedsättning, dvs. färdtjänsten. Tidigare upphandlades all kollektivtrafik inklusive färdtjänsttrafiken av SL för landstingets räkning. I januari 2004 överläts dock ansvaret för upphandling av färdtjänsttrafiken till färdtjänstnämnden. I samband härmed utvecklades flera nya trafikkoncept, däribland närtrafik. Landstingsfullmäktige beslutade sedan att all verksamhet inom färdtjänsten, förutom den del som utgör myndighetsutövning, återigen skulle flyttas över till SL från den 1 juli 2009. Verksamheten med upphandling av färdtjänsttransport, trafikplanering, beställningsmottagning, resegaranti, trafikfrågor samt kundservice övergick därför till SL. Under år 2010 inrättades trafiknämnden och sedan den 1 januari 2011 är det trafiknämnden som ansvarar för kollektivtrafiken inklusive färdtjänsten. Trafiknämnden fattar de politiska besluten avseende kollektivtrafiken och ansvarar för planering och upphandling av den. Anledningen till att trafiknämnden har inrättats är att en ny kollektivtrafiklag träder i kraft den 1 januari 2012. Av SL:s hemsida framgår att både SL:s och trafiknämndens styrelser utses av landstingsfullmäktige. Det framgår även att trafiknämnden sedan den 1 januari 2011 ansvarar för upphandling och planering av kollektivtrafiken.

Då trafiknämnden har övertagit ansvaret för färdtjänsten från SL från den 1 januari 2011 är förarna i vart fall inte berättigade till något lönetillägg för tiden efter den 31 december 2010.

### *De fyra avtalen*

Bolaget, som ägs av Bergkvarabuss, bedriver beställnings-, linje- och skolskjutstrafik och har ungefär 120 anställda. Bolaget har ingått fyra avtal med färdtjänstnämnden om närtrafik som började gälla mellan januari 2005 och september 2007. Efter att bolaget vunnit en upphandling har bussförare anställts för att bemanna de busslinjer som upphandlingen avsett. Bussförarna är således knutna till ett specifikt avtal. Landstingsfullmäktiges beslut att överlåta huvudmannskapet för färdtjänsten till SL fattades under de pågående avtalsperioderna som gällde mellan bolaget och färdtjänstnämnden.

Av de tre senast ingångna avtalen framgår att det inte krävs något skriftligt godkännande från parten innan överlåtelse kan ske i de fall då politiskt beslut fattats som innebär att ansvaret för närtrafiken överflyttas till annan juridisk person än färdtjänstnämnden. I det först ingångna avtalet finns dock inget undantag från skriftligt godkännande för att den parten ska ha rätt att överlåta avtalet till annan. Enligt det första avtalet krävdes således att bolaget hade lämnat sitt skriftliga godkännande innan avtalet kunde överlåtas till SL. Bolaget har inte lämnat något sådant skriftligt godkännande. Det första avtalet har alltså överlåtit till SL i strid med avtalets bestämmelser. Bolaget har därför i vart fall ingen skyldighet att betala lönetillägg avseende den trafik som regleras i det första avtalet.

### *Närtrafik utgör inte linjetrafik*

Färdtjänsten är avsedd för äldre och personer med funktionshinder. Närtrafiken består av servicelinjer och flexlinjer och är ett alternativ till traditionell färdtjänst. Bussarna är mindre än vanliga bussar för att de ska kunna köra nära bostäder, servicehus, köpcenter och sjukhus. Bussarna är handikappanpassade och har färdtjänstens logotyp. Det är i första hand passagerare med färdtjänstkort som åker med närtrafiken men även passagerare med vanligt SL-kort får åka med. Om bussen är full har bussföraren dock möjlighet att avhysa vanliga passagerare eftersom bussarna i första hand är avsedda för dem som har färdtjänstkort. Flexlinjen är anropsstyrd, dvs. det krävs att någon i förväg beställt påstigning. Om det inte görs någon beställning så körs inte flexlinjen. Passagerarna ges gott om tid för av- och påstigning och bussföraren kan hjälpa till vid behov. Högst två till tre bussförare ska dela på en viss linje eftersom passagerarna ska kunna känna igen bussförarna.

Linjetrafik definieras enligt 1 kap. 3 § 1 yrkestrafiklagen som sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. Eftersom service- och flexlinjen är ett alternativ till färdtjänst används de linjerna i första hand av personer med färdtjänstkort. För personer med färdtjänstkort är resan gratis och linjerna uppfyller därför inte kravet på att ersättningen ska bestämmas särskilt för varje passagerare för sig. Servicelinjen och flexlinjen utgör därför inte linjetrafik.

När bussbranschavtalet tillkom fanns inte begreppet närtrafik och inte heller service- eller flexlinjer. Närtrafiken kom först år 2004, dvs. efter att bussbranschavtalet hade ingåtts. När överenskommelsen om lönetillägg ingicks

avsåg avtalsparterna den vanliga linjetrafiken och inte närtrafiken. Service- och flexlinjerna utgör således inte sådan linjetrafik som avses i överenskommelsen om lönetillägg. I vart fall är inte flexlinjen linjetrafik eftersom den utgör beställningstrafik. Av de berörda bussförarna arbetar M.F. och Bj.B. 25 procent på flexlinjen.

#### *Jämkning av det allmänna skadeståndet*

Den nu omtvistade överenskommelsen om lönetillägg har redan prövats i Arbetsdomstolen, se AD 2007 nr 13. Förutsättningarna i den tvisten är desamma som i den nu aktuella tvisten, dvs. det är färdtjänstnämnden och inte SL som har upphandlat trafiken. Detta medför att bolaget inte har brutit mot kollektivavtalet och att varken allmänt skadestånd eller lönetillägg ska betalas. Om domstolen kommer fram till att bolaget är skadeståndsskyldigt ska de allmänna skadestånden jämkas till noll eftersom bolaget inte har medvetet brutit mot avtalet utan utgått från att avtalet ska tolkas i enlighet med det tidigare avgörandet. Bolaget har inte heller haft några möjligheter att påverka det politiska beslutet att överlåta ansvaret för färdtjänsten till SL. Vidare har bolaget inte kunnat ta hänsyn till lönetillägget vid upphandlingen eftersom det inte var SL som upphandlade de fyra avtalen. Eftersom bolaget vid sina beräkningar inför anbudsförandet utgick från att något lönetillägg inte skulle betalas lade bolaget ett lägre anbud än vad det hade kunnat göra om lönetillägget tagits med vid beräkningen.

#### *Sammanfattning av grunderna för bestridandet*

Lönetillägget enligt avtalsbilaga C i bussbranschavtalet ska endast betalas till de bussförare som utför linjetrafik för SL. Närtrafiken utgör inte linjetrafik och de fyra aktuella avtalen har inte upphandlats av SL. Överenskommelsen om lönetillägg är alltså inte tillämplig och bolaget har därför inte gjort sig skyldigt till kollektivavtalsbrott. Om Arbetsdomstolen kommer fram till att de aktuella bussförarna är berättigade till lönetillägg ska detta gälla bara för perioden den 1 juli 2009 till och med den 31 december 2010, dvs. under den tid SL varit ansvarigt för upphandlingen. I alla händelser ska flexlinjerna inte anses utgöra linjetrafik, vilket innebär att M.F. och Bj.B. endast har rätt till 75 procent av de till dem yrkade lönebeloppen. Lönetillägg ska inte heller betalas till de bussförare som utför det arbete som regleras i det första avtalet eftersom färdtjänstnämnden överlåtit avtalet till SL i strid med avtalets bestämmelser. Om Arbetsdomstolen kommer fram till att bolaget är skadeståndsskyldigt ska de allmänna skadestånden jämkas till noll. Bolaget har nämligen inte uppsåtligt brutit mot avtalet, inte kunnat påverka de politiska besluten samt inte heller haft skäl att ta hänsyn till lönetillägget i anbudsförandet.

### **Domskäl**

#### *Tvisten och dess bakgrund*

Mellan parterna gäller bussbranschavtalet som ingicks ursprungligen år 2003. Enligt avtalets bilaga C ska ett lönetillägg betalas till sådana bussförare som är

anställda hos bussföretag och busstationer, vilka utför linjetrafik för SL under den tid bussförarna utför sådan trafik.

När bussbranschavtalet ingicks upphandlade SL all kollektivtrafik, inklusive färdtjänst, för landstingets räkning. År 2004 överfördes ansvaret för upphandling av färdtjänst till färdtjänstnämnden. I samband med den förändringen utvecklades också nya trafikkoncept för färdtjänsten såsom den s.k. närtrafiken som innefattar service- och flexlinjer. Bolaget utför busstrafik i form av närtrafik i vissa områden i Stockholm enligt fyra skilda avtal som efter upphandlingsförfaranden träffades med färdtjänstnämnden i juli 2004, oktober 2005, maj 2006 samt januari 2007.

Fr.o.m. den 1 juli 2009 flyttades, efter beslut av landstingsfullmäktige, all verksamhet inom färdtjänsten som inte utgjorde myndighetsutövning över från färdtjänstnämnden till SL. Från och med den 1 januari 2011 finns inom landstingets organisation ett nytt politiskt organ för trafikfrågor, trafiknämnden. Den 1 januari 2012 trädde lagen (2010:1065) om kollektivtrafik i kraft.

Twist har uppstått om bolaget, genom att inte betala lönetillägg till berörda bussförare inom närtrafiken, har brutit mot överenskommelsen i avtalsbilaga C om lönetillägg. Vid prövningen av tvisten har Arbetsdomstolen att ta ställning till om bussförarna har utfört trafik för SL i den mening som avses i överenskommelsen dels fr.o.m. den 1 juli 2009 då verksamheten inom färdtjänsten överfördes till SL, dels efter den 31 december 2010 då det nya organet trafiknämnden hade inrättats. Vidare har domstolen att ta ställning till om närtrafiken, dvs. service- och flexlinjerna, utgör linjetrafik i den mening som avses i överenskommelsen. En särskild tvistefråga är om lönetillägg ska betalas för den trafik som omfattas av bolagets första avtal om närtrafik med färdtjänstnämnden, som ingicks i juli 2004, även om detta avtal har överlåtits till SL i strid med avtalets bestämmelser.

### *Utredningen*

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Vid denna har på förbundets begäran vittnesförhör hållits med M.F. och B.J.B., båda anställda hos bolaget, samt med ombudsmännen J-E.P. och T.A. På arbetsgivarparternas begäran har vittnesförhör hållits med Bussarbetsgivarnas förhandlare A-L.E., med bolagets trafikchef J.S. samt med bolagets ekonomichef S.K. Därutöver har parterna åberopat viss skriftlig bevisning.

### *Har bussförarna utfört trafik för SL fr.o.m. den 1 juli 2009?*

Förbundets ståndpunkt är att avtalsbilaga C till bussbranschavtalet innebär att lönetillägg ska betalas till de berörda bussförarna eftersom de fr.o.m. den 1 juli 2009 har utfört linjetrafik för SL. Detta följer enligt förbundet av att ansvaret för färdtjänsten då övergick till SL från färdtjänstnämnden. Enligt förbundet krävs det inte att trafiken också ska vara upphandlad av SL för att bussförarna ska anses utföra trafiken för SL och alltså vara berättigade till lönetillägget.

Arbetsgivarparterna har anfört att bussförarna inte har rätt till lönetillägget eftersom den aktuella trafiken inte har upphandlats av SL. Att verksamheten inom färdtjänsten övergått till SL fr.o.m. den 1 juli 2009 innebär inte enligt arbetsgivarparterna att bussförarna utför linjetrafik för SL i den mening som avses i överenskommelsen.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Av utredningen har framkommit följande omständigheter som får bilda en bakgrund till bedömningen. Överenskommelsen om lönetillägget togs, som angetts ovan, in i bussbranschavtalet år 2003, när det avtalet träffades. Överenskommelsen hade sitt ursprung i överenskommelser från åren 1993 och 1996. Syftet var då att lönetillägget skulle ge bussförare som körde linjetrafik för SL samma lönevillkor oberoende av om de var anställda hos SL eller ett privat bolag. Det gällde nämligen vid den tiden olika kollektivavtal med olika lönenivåer för dem som var anställda hos SL och anställda i andra bolag. Den ursprungliga avsikten med lönetillägget var alltså att uppnå konkurrensneutralitet mellan de aktörer som konkurrerade om att utföra linjetrafiken. Detta syfte med lönetillägget får anses ha blivit överspelat när bussbranschavtalet tillkom som ett gemensamt avtal för hela branschen. De uppgifter som J-E.P., T.A. och A-L.E. har lämnat tyder emellertid på att överenskommelsen om lönetillägg inte diskuterades i någon större omfattning vid avtalsförhandlingarna inför ingåendet av bussbranschavtalet. Det syns dock som att motivet för att behålla det särskilda lönetillägget var att de bussförare som körde buss i Stockholm skulle kompenseras för den belastning som storstadskörning ansågs innebära. Såväl vid tidpunkten för de ursprungliga överenskommelserna som när bussbranschavtalet tillkom var det SL som upphandlade all kollektivtrafik. Av de nämnda förhörsparternas uppgifter framgår att frågan om vem som ansvarade för upphandlingen inte berördes vid avtalsförhandlingarna inför bussbranschavtalet och att det inte diskuterades vad som skulle gälla för det fall att någon annan part än SL skulle komma att upphandla trafiken.

Bedömningen av tvistefrågan i den här delen är beroende av vad som ligger i uttryckssättet i avtalsbilagan att trafiken ska utföras "för AB Storstockholms Lokaltrafik". Den frågan har Arbetsdomstolen prövat i ett tidigare avgörande mellan samma parter (AD 2007 nr 13). Tvisten då föranleddes av förändringen år 2004 som innebar att ansvaret för färdtjänsten överfördes till färdtjänstnämnden som kom att upphandla den s.k. närtrafiken. Förbundets ståndpunkt då var att parterna med överenskommelsen avsett att täcka all linjetrafik som utfördes för landstingets räkning oavsett om trafiken upphandlades av SL eller av annan, i det senare fallet om trafiken tidigare varit upphandlad av SL. Arbetsgivarparterna anförde i den tvisten att partsavsikten när överenskommelsen träffades var att lönetillägget skulle betalas till anställda hos bolag som bedrev linjetrafik för just SL och framhöll att detta också klart framgick av avtalets ordalydelse.

Arbetsdomstolen fann i domen att ordalydelsen "för AB Storstockholms Lokaltrafik" var klar och entydig. Den kunde, enligt domstolens bedömning, inte förstås på annat sätt än att därmed avsågs företag som utför trafik för SL:s räkning eller på uppdrag av SL. Arbetsdomstolen ansåg alltså att ordalydelsen i

sig inte talade för den tolkning som förbundet hade förespråkade utan att den klart talade för den ståndpunkt som arbetsgivarparterna hade framfört. Efter en genomgång av vad som hade framkommit om avtalsbilagans bakgrund och avtalsförhandlingarna om den gjorde Arbetsdomstolen följande sammanfattande bedömning i tolkningsfrågan.

Av utredningen framgår att parterna inte förutsett den situation som inträffat år 2004, nämligen att landstinget skulle föra över ansvaret för viss trafik till landstingets egna nämndorganisation. Enligt Arbetsdomstolens mening kan inte avtalet nu, på grund av de ändrade förhållandena, ges en annan innebörd än enligt sin ordalydelse. Det naturliga i den uppkomna situationen hade enligt Arbetsdomstolens mening varit att förhandla i frågan och reglera vad som skulle gälla med anledning av den nya organisationen där inte längre SL var den enda upphandlande parten. Arbetsdomstolens sammanfattande bedömning är att ordalydelsen är klar och tydlig och anger att den trafik som omfattas av avtalet är den som utförs för SL, att det inte är visat att parterna med formuleringen avsåg trafik utförd för landstinget och att ordalydelsen inte heller kan tolkas så att den numera avser även trafik som upphandlas av landstinget, om den tidigare varit upphandlad av SL.

Arbetsdomstolens sammanfattande slutsats blev att överenskommelsen om lönetillägg i bilaga C inte var tillämplig i det fallet eftersom bolaget då utförde trafik för landstinget på uppdrag av färdtjänstnämnden och inte för SL. Denna slutsats innebär i sin tur att bolaget inte var skyldigt att betala det omtvistade lönetillägget.

Frågan nu är alltså vad som ska gälla när den verksamhet som omfattar bl.a. den av färdtjänstnämnden upphandlade närtrafiken fördes över till SL den 1 juli 2009.

Det har ostridigt inte skett någon förändring av innehållet i avtalsbilagan efter 2007 års dom i de delar som har betydelse för den bedömning som nu ska göras. Arbetsdomstolen finner inte skäl att göra någon annan bedömning av ordalydelsen än den som domstolen kom fram till i den tidigare domen. Ordalydelsen anger alltså klart och tydligt att den trafik som omfattas är den som utförs för SL:s räkning eller på uppdrag av SL. Enligt Arbetsdomstolens mening finns det heller inget i den utredning om överenskommelsens bakgrund och syfte som har lagts fram i det här målet som leder till att den nu ska ges en annan innebörd än enligt ordalydelsen. Det är alltså inte visat att parterna med formuleringen ”för AB Storstockholms Lokaltrafik” avsåg att trafiken måste ha varit upphandlad av SL för att omfattas av avtalet.

Det anförda innebär att bolaget fr.o.m. den 1 juli 2009, när ansvaret för närtrafiken fördes över till SL, får anses utföra den trafiken för SL i den mening som avses i överenskommelsen om lönetillägg i avtalsbilaga C.

*Är närtrafiken linjetrafik i avtalets mening?*

Arbetsgivarparterna har invänt att avtalsbilaga C inte är tillämplig även om bolaget fr.o.m. den 1 juli 2009 anses utföra trafik för SL eftersom den omtvistade närtrafiken inte är linjetrafik i avtalets mening. Enligt arbetsgivarparterna är varken service- eller flexlinjerna linjetrafik och i vart fall är inte flexlinjerna sådan trafik. Till stöd för den inställningen har arbetsgivarparterna framhållit att service- eller flexlinjerna i första hand är avsedda för personer med färdtjänstkort som alltså reser gratis. Enligt arbetsgivarparterna saknas därför en av förutsättningarna för att det ska vara fråga om linjetrafik, nämligen kravet att ersättningen ska bestämmas särskilt för varje passagerare för sig. I fråga om flexlinjen har arbetsgivarparterna dessutom särskilt pekat på att den är anropsstyrd och alltså inte, som linjetrafik ska göra, går enligt tidtabell.

Förbundets ståndpunkt är att såväl service- som flexlinjerna utgör linjetrafik i den mening som avses i överenskommelsen i avtalsbilaga C.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Det är ostridigt att den busstrafik i form av närtrafik som bolaget utför utgörs av servicelinjer och flexlinjer. I de två senast ingångna avtalen om närtrafiken har begreppet närtrafik också uttryckligen definierats som ett samlingsbegrepp för servicelinjer och flexlinjer.

Det har inte presenterats någon utredning om vad kollektivavtalsparterna avsåg med begreppet linjetrafik vare sig i de ursprungliga överenskommelserna om lönetillägget eller i den nu aktuella bilagan C till bussbranschavtalet. Det enda som framkommit med viss bäring på den frågan är de uppgifter som J-E.P., T.A. och A-L.E. har lämnat om att i vart fall begreppet närtrafik inte diskuterades vid bussbranschavtalets ingående eftersom begreppet inte existerade vid den tidpunkten. Det går alltså inte att fastställa någon gemensam partsvilja om innebörden av begreppet linjetrafik som kan läggas till grund för ett ställningstagande i tolkningsfrågan. Det är inte heller möjligt att utifrån en rent språklig tolkning av begreppet linjetrafik sluta sig till om det omfattar den omtvistade närtrafiken eller inte. Mot den här bakgrunden, och då det får förutsättas att kollektivavtalsparterna träffat överenskommelsen i medvetande om att begreppet linjetrafik förekom i lag, ligger det enligt Arbetsdomstolens mening nära till hands att hämta ledning från den definition av begreppet som finns i yrkestrafiklagen (1998:490). Den definitionen motsvarar i sak den definition som fanns i tidigare gällande yrkestrafiklag från år 1988 och var alltså densamma redan när de ursprungliga överenskommelserna om lönetilläggen för linjetrafik tillkom. I 1 kap. 3 § yrkestrafiklagen anges sålunda att linjetrafik är sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig om trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang med annat huvudsyfte än själva transporten. Det anges vidare att beställningstrafik med buss är sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med bl.a. buss som inte är linjetrafik.

Av utredningen har framkommit att service- och flexlinjerna i huvudsak är till för att öka tillgängligheten till kollektiva färdmedel för äldre och personer med

funktionshinder, att linjerna trafikeras med mindre bussar än de som normalt används i den kollektiva busstrafiken för att kunna köras även på trängre gator och komma längre in i bostadsområdena samt att linjerna framför allt täcker lokala centrum och serviceinrättningar som t.ex. vårdcentraler. Vidare har framkommit att färdtjänstkort kan användas som färdbevis, liksom även färdbevis som är giltiga inom SL:s kollektivtrafik i övrigt. M.F. och Bj.B. har vidare berättat bl.a. följande om arbetet som bussförare på service- och flexlinjerna. Linjerna har linjenummer, linjesträckning och kör enligt tidtabell. Det som skiljer linjerna åt är att passagerare som ska åka med flexlinjen ringer och beställer sin resa utifrån de turtider som bestämts för den linjen. Passagerarna får vid beställningen tala om vid vilken hållplats eller, som det ibland kallas, mötesplats som de vill åka ifrån och till vilken hållplats de ska. De som har bokat är garanterade plats på bussen. Flexlinjen är alltså anropsstyrd. Om det inte görs någon beställning körs inte flexlinjen. Det är inte heller nödvändigt att köra till sådana hållplatser som ingen passagerare på en viss tur har beställt att åka till eller från. M.F. har uppgett att endast en mindre del av passagerarna har färdtjänstkort och Bj.B. har uppgett att ungefär hälften av passagerarna har färdtjänstkort.

Skillnaderna mellan en servicelinje och en flexlinje beskrivs även i de aktuella avtalen om närtrafik. I de avtalen finns en särskild punkt som har rubriken Utveckling av den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Där anges att skillnaden mellan servicelinje och flexlinje är att en flexlinje trafikeras av en yta och att resenären beställer sin resa. Därmed, anges det vidare, beror flexlinjens sträckning på vilka resebeställningar som är gjorda inför en viss avgång. En servicelinje har i stället, anges det, en fast linjesträckning.

Den beskrivning av de båda linjetyperna som sålunda har framkommit av utredningen leder enligt Arbetsdomstolens mening till slutsatsen att åtminstone servicelinjerna inte gärna kan betecknas som annat än linjetrafik. Det framgår således att en servicelinje har hållplatser och är tidtabellsbunden. Det förhållandet att linjerna kan brukas av personer med färdtjänstkort ändrar enligt Arbetsdomstolens mening inte bedömningen. Var och en som åker måste uppvisa någon form av färdbevis. Vidare kan konstateras att busslinjerna kan trafikeras även av personer med sedvanliga färdbevis som gäller för kollektivtrafiken i övrigt och, som framgått av utredningen, i stor utsträckning faktiskt trafikeras av passagerare utan färdtjänstkort. Ersättningen bestäms alltså särskilt för varje passagerare för sig, bl.a. beroende på om passagerarna har färdtjänstkort och åker gratis eller inte.

När det gäller flexlinjerna finns det enligt Arbetsdomstolens mening anledning att beakta vad som anfördes i förarbetena till 1988 års yrkestrafiklag om definitionen av linjetrafik, som i sak oförändrad tagits in i nu gällande yrkestrafiklag (prop. 1987/88:78 s. 47):

I definitionen av linjetrafik anges [...] de två moment som är utmärkande för sådan trafik, nämligen att den går enligt tidtabell och ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare. Till tidtabellsbunden trafik får hänföras även sådan trafik som utförs endast på begäran av passagerare men som efter en sådan begäran går efter tidtabell, s. k. efterfrågestyrd kompletteringstrafik. Denna trafik, som oftast utförs med taxifordon förekommer framför allt när det inte föreligger underlag för att hålla en regelbunden linjetrafik men anledning finns att ge den service som kompletteringstrafiken innebär.

Enligt Arbetsdomstolens bedömning får bolagets trafik på flexlinjerna anses utgöra sådan efterfrågestyrd kompletteringstrafik som enligt förarbetena får hänföras till linjetrafik.

Arbetsdomstolen kommer sammanfattningsvis till den slutsatsen att den trafik som utförs på service- och flexlinjerna ska anses som linjetrafik i avtalsbilagans mening.

*Ska lönetillägg betalas för tiden efter den 31 december 2010?*

Arbetsgivarparterna har invänt att lönetillägg i vart fall inte ska betalas efter den 31 december 2010 eftersom ansvaret för färdtjänsten övergick från SL till trafiknämnden vid den tidpunkten. Bussförarna kan därför enligt arbetsgivarparterna inte anses ha utfört trafik för SL efter den 31 december 2010.

Förbundet har anfört att trafiknämnden kommer att överta ansvaret för färdtjänsten först den 1 januari 2012 när den nya kollektivtrafiklagen träder i kraft. Trafiknämnden kommer i samband därmed enligt förbundet att med stöd av 3 kap. 2 § kollektivtrafiklagen överlämna ansvaret för färdtjänsten till SL.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Som framgått av det ovan anförda är det ostridigt att den verksamhet som omfattas av avtalen om närtrafik övergick från färdtjänstnämnden till SL den 1 juli 2009. Detta framgår också av det protokollsutdrag från landstingsfullmäktige som har förevisats i målet.

Arbetsgivarparterna har till stöd för sin uppfattning åberopat ett utdrag från SL:s hemsida där det anges att trafiknämnden från den 1 januari 2011 ansvarar för kollektivtrafiken på land, till sjöss och för personer med funktionsnedsättning. Förbundet har å sin sida åberopat ett utdrag från SL:s hemsida avseende en färdtjänstupphandling av taxitransporter från augusti 2011 där SL anges som upphandlande myndighet. Någon övrig utredning kring vem som ansvarar för färdtjänsten efter den 31 december 2010 har inte presenterats.

Enligt Arbetsdomstolens mening är den utredning som finns inte klargörande för om ansvaret för färdtjänsttrafiken verkligen övergick till trafiknämnden från den 1 januari 2011. Som anförts ovan är det ostridigt att SL övertog verksamheten den 1 juli 2009. Det får därför anses åligga arbetsgivarparterna att visa att det därefter skett ytterligare en förändring när detta bestrids av förbundet. Enligt Arbetsdomstolens mening kan arbetsgivarparterna inte genom den utredning som företetts anses ha visat att ansvaret för färdtjänsttrafiken övergått till

trafiknämnden från och med den 1 januari 2011. De berörda bussförarna får därmed anses utföra trafik för SL i den mening som avses i överenskommelsen även efter den 31 december 2010.

*Ska lönetillägg betalas även för det arbete som omfattas av det första avtalet om närtrafik från juli 2004?*

Arbetsgivarparterna har gjort gällande att det första avtalet om närtrafik som ingicks i juli 2004 överfördes till SL i strid med avtalet eftersom det enligt avtalets bestämmelser krävs att bolaget skriftligen hade godkänt överlåtelsen. Något sådant godkännande har bolaget enligt arbetsgivarparterna inte lämnat. Arbetsgivarparterna hävdar därför att bussförarna, som enligt dem är knutna till specifika avtal, i vart fall inte har rätt till lönetillägg för det arbete som utförs på de busslinjer som omfattas av det första avtalet.

Förbundet har anfört att den omständigheten att avtalet må ha överlåtits till SL i strid med avtalets bestämmelser är en sak mellan avtalets parter. Detta påverkar enligt förbundet inte det förhållandet att avtalet faktiskt har överlåtits till SL från den 1 juli 2009. Vidare har förbundet anfört att bussförarna är arbetskyldiga för bolagets samtliga busslinjer och att de således inte är knutna till något specifikt avtal.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

I punkten 18 i det avtal som ingicks i juli 2004 anges följande. ”Ingendera parten äger rätt att överlåta detta avtal eller rättigheter eller skyldigheter under detta avtal till annan utan andra partens skriftliga godkännande.”

S.K. har uppgivit att bolaget inte blev informerat om den politiska förändring som skedde när ansvaret för färdtjänsten överläts från färdtjänstnämnden till SL den 1 juli 2009.

Arbetsdomstolen kan inledningsvis konstatera att något skriftligt godkännande från bolagets sida om att avtalet och dess rättigheter och skyldigheter kunde överlåtas till SL inte finns i utredningen. Arbetsdomstolen kan emellertid också konstatera att den verksamhet som avtalet omfattar överfördes till SL redan den 1 juli 2009 och att färdtjänstnämnden därefter inte bedriver verksamheten. Arbetsgivarparterna har inte ens påstått att bolaget vid något tillfälle härefter invänt att det aktuella avtalet inte skulle vara giltigt. Annat har inte heller framkommit, eller gjorts gällande, än att det är SL som rent faktiskt har verkat som bolagets motpart från juli 2009 när det fortsatt att bedriva den aktuella trafiken. Arbetsdomstolens slutsats är därför att de berörda bussförarna får anses utföra trafik för SL i den mening som avses i avtalsbilagan om lönetillägg även avseende de busslinjer som omfattas av det första avtalet. Det saknas därmed skäl för Arbetsdomstolen att ta ställning till frågan om de berörda arbetstagarna varit knutna till ett specifikt avtal om närtrafik.

### *Sammanfattande bedömning och slutsatser*

Arbetsdomstolen har i det föregående kommit fram till att bolaget fr.o.m. den 1 juli 2009 har utfört trafik för SL:s räkning i den mening som avses i avtalsbilaga C till bussbranschavtalet. Domstolen har också funnit att detta har gällt för hela den tid som är aktuell i målet samt enligt alla de fyra omtvistade avtalen om närtrafik. Vidare har domstolen gjort den bedömningen att den närtrafik som utförts är linjetrafik i kollektivavtalets mening.

Det anförda betyder att de berörda bussförarna är berättigade till lönetillägg enligt avtalsbilagan. Bolaget ska därför förpliktas att betala de yrkade lönetilläggen till bussförarna.

Genom att inte ha betalat lönetilläggen har bolaget brutit mot överenskommelsen i avtalsbilaga C. Bolaget är därför också skyldigt att betala allmänt skadestånd till de berörda bussförarna och till förbundet. Arbetsgivarparterna har hävdad att detta ska jämkas i första hand till noll. De har till stöd för sin begäran om jämkning anført att bolaget inte uppsåtligen har brutit mot avtalet, inte har kunnat påverka de politiska besluten samt inte heller kunnat ta hänsyn till lönetillägget i anbudsförandet.

Bolaget har brutit mot kollektivavtalet genom att betala för låg lön till de berörda bussförarna. Arbetsdomstolen finner inte att omständigheterna varit sådana att det finns skäl att jämka de allmänna skadestånden till bussförarna. De allmänna skadestånden till dem ska därför bestämmas till yrkade belopp som är skäliga.

När det gäller att bestämma storleken av det allmänna skadeståndet till förbundet anser Arbetsdomstolen att det kan finnas skäl att ta viss hänsyn till de omständigheter som arbetsgivarparterna har fört fram till stöd för sitt yrkande om jämkning. Vid en sammanvägd bedömning av dessa omständigheter och det förhållandet att kollektivavtalsbrottet avsett en lönebestämmelse bestämmer Arbetsdomstolen det allmänna skadeståndet till förbundet till 50 000 kr.

### *Rättegångskostnader*

Vid den nu angivna utgången får förbundet betraktas som helt vinnande part. Arbetsgivarparterna ska därför ersätta förbundet för dess rättegångskostnader. Arbetsdomstolen finner att den yrkade ersättningen är skälig.

### **Domslut**

1. Arbetsdomstolen förpliktar Traveller Buss Aktiebolag att till Svenska Kommunalarbetareförbundet betala allmänt skadestånd med 50 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 28 september 2010 till dess betalning sker.
2. Arbetsdomstolen förpliktar Traveller Buss Aktiebolag att till var och en av H.I., S.M.W., S.Å., M.F., B.B., Bj.B., N.C., T.L., D.N., J.J. och B.M. betala allmänt skadestånd med 20 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 28 september 2010 tills betalning sker.

3. Arbetsdomstolen förpliktar Traveller Buss Aktiebolag att till

- a) H.I. betala 18 474 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 9 938 kr från den 31 december 2010 samt på 8 536 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
- b) S.M.W. betala 32 234 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 21 078 kr från den 31 december 2010 samt på 11 156 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
- c) S.Å. betala 10 827 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 3 165 kr från den 31 december 2010 samt på 7 662 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
- d) M.F. betala 17 675 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 8 743 kr från den 31 december 2010 samt på 8 932 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
- e) B.B. betala 41 192 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 26 022 kr från den 31 december 2010 samt på 15 170 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
- f) Bj.B. betala 35 456 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 23 730 kr från den 31 december 2010 samt på 11 726 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
- g) N.C. betala 40 181 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 25 601 kr från den 31 december 2010 samt på 14 580 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
- h) T.L. betala 38 037 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 24 635 kr från den 31 december 2010 samt på 13 402 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
- i) D.N. betala 41 883 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 26 830 kr från den 31 december 2010 samt på 15 053 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
- j) J.J. betala 18 607 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 13 424 kr från den 31 december 2010 samt på 5 183 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker,
- k) B.M. betala 28 685 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen på 20 719 kr från den 31 december 2010 samt på 7 966 kr från den 31 oktober 2011, allt tills betalning sker.

4. Arbetsdomstolen förpliktar Bussarbetsgivarna och Traveller Buss Aktiebolag att med hälften vardera betala ersättning för Svenska Kommunalarbetareförbundets rättegångskostnader med 190 302 kr, varav 186 156 kr för ombuds-

arvode, jämte ränta på det förstnämnda beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom tills betalning sker.

Ledamöter: Carina Gunnarsson, Sören Öman, Christer Måhl, Kerstin Brodowsky, Charlott Richardson, Torbjörn Johansson och Matts Jutterström.  
Enhälligt.

Sekreterare: Sofia Andersson