

Fråga om det funnits laga skäl för avskedande eller i vart fall saklig grund för uppsägning. Arbetsdomstolen har funnit att arbetstagaren, en busschaufför, har utsatt arbetsgivarens egendom för skadegörelse och att laga skäl för avskedande funnits.

ARBETSDOMSTOLEN

DOM
2020-07-15
StockholmDom nr 45/20
Mål nr A 108/19**KÄRANDE**

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

SVARANDE

1. Sveriges Bussföretag, Box 5384, 102 49 Stockholm
2. Arriva Sverige Aktiebolag, 556351-9437, Liljeholmsstranden 5,
117 43 Stockholm
Ombud för båda: arbetsrättsjuristen Henrik Olander, Transportföretagen TF
AB, Box 186, 201 21 Malmö

SAKEN

ogiltigförklaring av avskedande m.m.

Bakgrund

Mellan parterna gäller kollektivavtal. B.P. är medlem i Svenska Kommunal-
arbetareförbundet (förbundet).

B.P. var anställd som bussförare hos Arriva Sverige Aktiebolag (bolaget).
Han arbetade vid bolagets driftsställe i Råsta, Stockholm. Den 31 maj 2019
avskedades han från anställningen.

Twist har uppkommit mellan parterna om avskedandet varit lagligen grun-
dat. Arbetsgivarparterna har gjort gällande att B.P., vid 16 tillfällen under
perioden november 2018–april 2019, har vandaliserat bussarnas färddator-
system, greenboxsystem, eller satt det ur funktion. Förbundet har bestritt att
B.P. skulle ha skadat greenboxarna eller satt dem ur funktion.

Parterna har tvisteförhandlat utan att kunna enas.

Yrkanden och inställning

Förbundet har yrkat att Arbetsdomstolen ska

1. förklara avskedandet av B.P. ogiltigt,
2. förplikta bolaget att till B.P. betala lön med 30 582 kr per månad för tiden
den 1 juni 2019–31 maj 2020 och med 25 136 kr för tiden den 1–25 juni
2020, och
3. förplikta bolaget att till B.P. betala allmänt skadestånd med 200 000 kr.

För det fall Arbetsdomstolen skulle finna att det inte funnits laga skäl för

avskedandet, men väl saklig grund för uppsägning, har förbundet i andra hand yrkat att Arbetsdomstolen ska förplikta bolaget att till B.P. betala

1. ekonomiskt skadestånd, avseende förlust av sex månaders uppsägningslön, med 34 558 kr för juni 2019, med 224 kr för juli 2019, med 4 681 kr för augusti 2019, med 4 053 kr för september 2019, med 3 620 kr för oktober 2019 och med 3 286 kr för november 2019, och
2. allmänt skadestånd med 80 000 kr.

Förbundet har yrkat ränta enligt 6 § räntelagen på de allmänna skadestånden från dagen för delgivning av stämning (den 9 oktober 2019) och på övriga belopp från den 25:e i respektive månad med början den 25 juni 2019, allt till dess betalning sker.

Arbetsgivarparterna har bestritt yrkandena och inte vitsordat några belopp avseende allmänt skadestånd som skäligen i och för sig. De har vitsordat att B.P. hade en snittlön om 30 582 kr per månad, men invänt att i vart fall ska avräkning ske om lön ska betalas. De har vidare vitsordat beloppen avseende ekonomiskt skadestånd samt sättet att beräkna ränta.

Förbundet har bestritt att avräkning ska ske avseende yrkandet om lön.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

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

Arbetsgivarparterna

Sammanfattning av grunderna för bestridandet

B.P. har vid 16 tillfällen under perioden november 2018–april 2019 under arbetspass i bussen vandaliserat bussens greenbox, dvs. bolagets egendom, eller medvetet fått den att inte fungera. Det är oacceptabelt i ett anställningsförhållande att avsiktligt vandalisera arbetsgivarens egendom eller sätta den ur funktion. B.P. har genom sitt beteende grovt åsidosatt sina åligganden mot arbetsgivaren. Det har därmed funnits laga skäl för avskedandet. I vart fall har det funnits saklig grund för uppsägning.

Om Arbetsdomstolen skulle finna att avskedandet ska ogiltigförklaras ska någon lön inte betalas för perioden den 1 juli 2019–30 april 2020, eftersom B.P. då arbetat heltid hos annan arbetsgivare och därmed inte stått till bolagets förfogande för arbete. I vart fall ska avräkning ske med de inkomster han haft under den tiden.

Bolaget

Bolaget ingår i Arrivagruppen som är en av Europas största operatörer på kollektivtrafikmarknaden. Bolaget har driftsställen runt om i Sverige. På depån i Råsta, där B.P. arbetade, arbetar omkring 560 hos bolaget anställda bussförare.

De s.k. greenboxarna

Med anledning av att Storstockholms lokaltrafik (SL) ville utveckla en mer miljövänlig körcykel installerades år 2010 ett färddatorsystem, s.k. greenboxar, i bolagets bussar. Boxarna är till för att förbättra och utveckla ett mer miljövänligt körsätt. Systemet registrerar accelerationer och inbromsningar under en given tur.

Greenboxen sitter till vänster på bussens instrumentbräda. När bussföraren sitter på förarsätet är det således omöjligt för någon annan att komma åt greenboxen utan att bussföraren märker det.

Bussföraren ska vid arbetspassets start logga in i färddatorsystemet och logga ut när han eller hon kört klart den aktuella turen. Oavsett om föraren loggar in i systemet eller inte registreras körningen i färddatorsystemet.

Bolagets kartläggning och kontroller

Kartläggning

Under våren 2019 upptäckte bolaget att greenboxar i bussarna på depån i Råsta ofta var satta ur funktion. När greenboxarna undersöktes i verkstaden visade det sig att de flesta av boxarna som var ur funktion hade vandaliserats. Någon hade brutit upp demasen (en del av greenboxen), tagit bort kretskortet och lagt dit papper så att demasen satt fast. Bolaget beslutade att undersöka vem som hade kört bussarna när greenboxarna hade slutat att fungera.

Personalutvecklaren P.K., anställd hos bolaget, kartlade dels vem som kört respektive buss när greenboxen senast hade fungerat, dels vem som kört bussen när boxen hade upphört att fungera. Bolaget utgick vid sin undersökning från tidpunkten då greenboxarna hade upphört att fungera, vilken framgår av utdrag från färddatorsystemet. Vid kartläggningen sökte man alltså inte efter B.P., utan det var hans namn som framkom vid utredningen.

Av kartläggningen framgick att greenboxar hade slutat att fungera vid 14 tillfällen, nämligen den 20 november 2018 (buss 7580), den 11 december 2018 (buss 7567), den 9 och 21 januari 2019 (buss 7590 och 7552), den 2 februari 2019 (buss 8106), den 8, 23 och 25 mars 2019 (buss 8020, 8029 och 7925), den 1 april 2019 vid två tillfällen (buss 7601 och 7591), den 2 och 9 april 2019 (buss 8019 och 7182) samt den 14 april 2019 vid två tillfällen (buss 8015 och 8021).

I samtliga fall var det B.P. – förare 222083 – som var förare av bussen när greenboxen hade upphört att fungera. Greenboxarna har inte varit trasiga vid några andra tillfällen under den aktuella perioden. Bolaget misstänkte därför att det var B.P. som hade vandaliserat greenboxarna.

Buss 8019, 8020 och 8029 hade felanmäls den 11 april 2019. Buss 7601 felanmäldes den 9 maj 2019. Buss 7567 felanmäldes den 15 maj 2019. Buss 7182 och 7591 felanmäldes den 21 maj 2019. Av verkstadens notering

på felanmälningsdokumenten framgår att greenboxen i aktuell buss var vandaliserad.

Anledningen till att det i vissa fall gått lång tid mellan att greenboxen slutat att fungera och rapportdatumet i felanmälan är att bolaget gjorde uppehåll med att reparera boxarna, eftersom det på grund av vandaliseringen saknades reservdelar och reparatören var upptagen med annat. Greenboxen i respektive buss har inte fungerat från och med det datum som framgår av kartläggningen att den slutade att fungera till dess att den reparerats.

Kontroller den 16 och 17 april 2019

Den 16 april 2019 säkerställde en av bolagets personalutvecklare, M.M., att greenboxen var i fullgott skick när B.P. påbörjade sitt arbetspass i bussen. Personalutvecklaren filmade greenboxen. B.P. körde bussen kl. 06.14–09.17. Omkring kl. 08.30 anropade trafikledningen B.P. för att meddela att han inte var inloggad i greenboxen. B.P. uppgav då att greenboxen var sönder. Samtalet överhördes av en enhetschef. Med anledning av B.P:s uppgift till trafikledningen ombads han att stanna bussen och invänta ett förarbyte. En reservförare kom och bytte av B.P. Reservföraren körde sedan bussen till depån i Råsta, där personalutvecklaren tillsammans med en enhetschef kontrollerade greenboxen. De kunde konstatera att greenboxen var vandaliserad. Ett plastskydd (skyddskåpan över demasen) var sönderbrutet, demasen var uppbruten och kretskortet var slängt på golvet. Den vandaliserade greenboxen filmades av personalutvecklaren.

Bolaget polisanmälde händelsen samma dag. Med anledning av polisanmälan fick polisen del av filmen från SL:s övervakningskamera inne i bussen. Det stämmer, som förbundet anför, att polisanmälan inte lett till någon förundersökning.

På morgonen dagen efter, den 17 april 2019, gjorde bolaget genom personalutvecklaren M.M. samma sak som dagen innan. När B.P. var klar med sitt arbetspass och klev ur bussen i depån kontrollerade en annan personalutvecklare greenboxen. Han kunde då konstatera att greenboxen hade utsatts för skadegörelse. Skyddskåpan som täcker demasen var bortbruten och demasen var lös men på plats. Greenboxen var dock denna gång inte satt ur funktion. B.P. hade kört bussen kl. 06.06–15.46. Ingen annan förare hade kört den aktuella bussen från det att B.P. klev in i bussen med fungerande greenbox till dess att bolaget konstaterade att greenboxen var vandaliserad.

Bolagets slutsats

Med anledning av resultatet av bolagets åtgärder den 16 och 17 april 2019 och då det enbart varit B.P. som varit förare på bussarna vid de ytterligare tillfällena då greenboxar hade vandaliserats eller upphört att fungera drog bolaget slutsatsen att det måste ha varit B.P. som vandaliserat greenboxarna vid samtliga aktuella tillfällen.

Efter att B.P. avskedats har greenboxarna inte vandaliserats eller satts ur funktion.

Löneyrkandet

Om Arbetsdomstolen skulle finna att avskedandet ska ogiltigförklaras ska någon lön trots det inte betalas för perioden den 1 juli 2019–30 april 2020. B.P. har då arbetat heltid hos annan arbetsgivare och har därmed inte stått till bolagets förfogande för arbete. I vart fall ska avräkning ske med de inkomster förbundet uppgett att han haft under den tiden, dvs. med 34 334 kr för juli 2019, med 29 877 kr för augusti 2019, med 30 505 kr för september 2019, med 30 938 kr för oktober 2019, med 31 272 kr för november 2019, med 31 230 kr för december 2019, med 32 248 kr för januari 2020, med 31 313 kr för februari 2020, med 30 198 kr för mars 2020 och med 15 310 kr för april 2020. Om avräkning inte skulle ske, skulle han bli överkompenserad.

Förbundet

Sammanfattning av grunderna för talan

B.P. har inte vandaliserat några greenboxar i bolagets bussar och inte heller på annat sätt fått dem att inte fungera. Han har därmed avskedats från sin tillsvidareanställning hos bolaget utan att det ens funnits saklig grund för uppsägning. Avskedandet ska därför ogiltigförklaras och bolaget ska betala lön till honom från avskedandetidpunkten, utan avräkning med inkomster som han haft därefter. Därutöver är bolaget skyldigt att betala allmänt skadestånd till honom.

Om Arbetsdomstolen skulle finna att det inte funnits laga skäl för avskedandet, men väl saklig grund för uppsägning, har B.P. rätt till ekonomiskt skadestånd avseende förlorad uppsägningslön i sex månader och rätt till allmänt skadestånd för den kränkning som det felaktiga avskedandet inneburit.

B.P. har inte skadat greenboxarna

B.P. har inte utsatt några greenboxar för någon form av skadegörelse.

Bussarnas greenboxar går sönder ibland, dvs. slutar att fungera. Det rör sig ofta om tekniska fel, men det finns en mängd olika förklaringar till att boxarna slutar fungera. Det kan handla om att en säkring har gått eller att det blivit kortslutning i någon av sladdarna eller att strömförsörjningen till boxen upphört att fungera.

Den kartläggning bolaget har gjort om vem som körde bussarna vid de tillfällena då greenboxarna har upphört att fungera visar inte varför de slutat att fungera, på vilket sätt de varit trasiga eller vad som har hänt vid tillfället. Det kan inte vitsordas att greenboxarna slutat att fungera vid de tidpunkter som arbetsgivarparterna har gjort gällande och inte heller att det var B.P. som körde de aktuella bussarna vid de påstådda tidpunkterna. AROS-system-

met, från vilka uppgifterna om förare som kört bussarna är hämtade, är ett manuellt fört system och det går inte att dra slutsatsen att uppgifterna om förare är korrekt. På vissa punkter är uppgifterna i kartläggningen oförenliga.

Det kan inte heller vitsordas att det var B.P. som var förare av de bussar som påstås ha kontrollerats den 16 och 17 april 2019.

Lönefordran alternativt ekonomiskt skadestånd

B.P. hade under perioden april 2018–april 2019 en genomsnittlig lön om 30 582 kr per månad. Enligt kollektivavtalet har han rätt till 13 procent av lönen i semesterersättning.

B.P. har efter avskedandet, under perioden den 1 juli 2019–19 april 2020, arbetat heltid hos en annan arbetsgivare. Han har inte haft något arbete efter den 19 april 2020.

Någon avräkning med de inkomster han har haft efter avskedandet ska inte ske såvitt avser förstahandsyrkandet om lön eftersom yrkandet, vid en ogiltigförklaring, avser en lönefordran och inte är ett skadeståndsyrkande. Det saknas lagstöd för att avräkning ska ske. B.P. får anses ha stått till bolagets förfogande. Han har utfört arbete för annan arbetsgivare endast på grund av att han blivit avskedad av bolaget. Hade han tillåtits att arbeta för bolaget skulle han ha gjort det. Att han sett sig nödgad att ta en annan anställning efter att han blivit avskedad innebär inte att han inte har stått till förfogande för arbete hos bolaget.

Yrkandet om ekonomiskt skadestånd avser den genomsnittliga inkomsten jämte semesterersättning om 13 procent, med avräkning för de inkomster B.P. haft.

Domskäl

Twisten

B.P. avskedades den 31 maj 2019 från sin tillsvidareanställning som busschaufför hos bolaget. Mellan parterna är det tvistigt om det funnits laga skäl för avskedandet eller i vart fall saklig grund för uppsägning. Om Arbetsdomstolen skulle finna att avskedandet ska ogiltigförklaras är det även tvistigt om B.P. har rätt till lön från bolaget för den tid han efter avskedandet har arbetat heltid hos annan arbetsgivare, eller om i vart fall avräkning ska ske med de inkomster han haft från annan arbetsgivare.

Arbetsgivarparterna har gjort gällande att B.P. vid 16 tillfällen under perioden november 2018–april 2019 under arbetspass har vandaliserat bussens greenbox, dvs. bolagets egendom, eller medvetet fått den att inte fungera.

Förbundet har bestritt att B.P. vidtagit någon åtgärd varigenom greenboxarna skadats eller slutat att fungera. Förbundet har bl.a. invänt att bolagets

kartläggning dels inte visar att greenboxarna slutat att fungera vid de tidpunkter som arbetsgivarparterna hävdar, dels inte visar att greenboxarna slutat att fungera på grund av vandalisering eller någon annan yttre påverkan, dels inte med säkerhet visar att det är B.P. som varit förare av bussen i fråga vid de aktuella tillfällena.

Utredningen

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. På förbundets begäran har det hållits förhör under sanningsförsäkran med B.P. och vittnesförhör med huvudskyddsombudet, J.K. På arbetsgivarparternas begäran har det hållits vittnesförhör med P.K. och M.M., båda personalutvecklare hos bolaget. Parterna har åberopat viss skriftlig bevisning. På arbetsgivarparternas begäran har det hållits syn av filmer från två av de i målet aktuella tillfällena, den 16 och 17 april 2019.

Rättsliga utgångspunkter

Enligt 18 § anställningsskyddslagen får avskedande ske om arbetstagaren grovt har åsidosatt sina åligganden mot arbetsgivaren. Ett avskedande får, som framhållits i motiven till bestämmelsen, endast ske i flagranta fall. Det ska vara fråga om ett sådant avsiktligt eller grovt vårdslöst förfarande, som inte rimligen ska behöva tålas i något rättsförhållande. Arbetsdomstolen har med hänvisning till uttalanden i förarbetena till anställningsskyddslagen (se prop. 1981/82:71 s. 72) i sin praxis tillämpat ett strängt betraktelsesätt i fråga om förmögenhetsbrott och andra slag av ohederlighet på arbetsplatsen. Frågan om det i det enskilda fallet finns laga grund för avskedande ska dock bedömas utifrån en samlad bedömning av såväl förseelsen som omständigheterna i övrigt.

Arbetsgivaren har bevisbördan för att arbetstagaren har begått en handling som är av sådant slag att ett avskedande är berättigat. Beviskravet kan vid påståenden om handlingar som utgör brott inte sättas lägre än i ett motsvarande brottmål (se t.ex. AD 2015 nr 22 och där gjorda hänvisningar). Det ska således vara ställt utom rimligt tvivel att arbetstagaren har agerat på det sätt som arbetsgivarsidan påstår.

Har B.P. medvetet skadat greenboxarna?

Det arbetsgivarparterna gjort gällande innebär ett påstående om att B.P. vid upprepade tillfällen medvetet skadat arbetsgivarens egendom, eller med andra ord gjort sig skyldig till skadegörelse av arbetsgivarens egendom. Den första frågan är således om arbetsgivarparterna visat att så är fallet.

Arbetsgivarparterna har till stöd för sitt påstående bl.a. åberopat en kartläggning som bolaget gjorde våren 2019, efter att man upptäckt att flera av greenboxarna inte fungerade. Kartläggningen genomfördes av P.K. och omfattade tidsperioden november 2018–april 2019. Enligt arbetsgivarsidan framgår det av kartläggningen att det under den aktuella perioden fanns 14 bus-

sar där greenboxen hade slutat fungera och att det i samtliga fall var B.P. som hade varit förare av bussen när greenboxen hade upphört att fungera.

Med anledning av resultatet från kartläggningen beslöt bolaget att kontrollera misstankarna mot B.P., genom att den 16 och 17 april 2019 säkerställa att greenboxen var i fullgott skick när han påbörjade sitt arbetspass i bussen och efter arbetspasset kontrollera greenboxen. Enligt arbetsgivarparterna visade det sig vid dessa kontroller att B.P. vandaliserat båda bussarnas greenbox.

Tillfällena den 16 och 17 april 2019

Enligt arbetsgivarparterna var alltså greenboxen i aktuell buss både den 16 och 17 april 2019 vandaliserad när bussen återkom till depån. De har gjort gällande följande. Den 16 april var skyddskåpan och demasen uppbruten och kretskortet borttaget och slängt på golvet. Greenboxen fungerade därmed inte. Den 17 april var skyddskåpan bortbruten och demasen lös men på plats. Greenboxen fungerade. I båda fallen var B.P. förare av bussen.

Förbundet har inte vidgått att B.P. körde aktuell buss den 16 och 17 april 2019 eller att greenboxen då skadats.

M.M. har berättat följande. Han fick i uppdrag att den 16 april 2019 kontrollera att greenboxen var i fullgott skick i den buss som B.P. skulle köra. Han kontrollerade och filmade greenboxen ca kl. 05.30. Greenboxen fungerade då. Han hade även fått i uppdrag att ha uppsikt över bussen fram till det att B.P. körde iväg i bussen, för att se att ingen annan förare gick på bussen. Han gick därför bort en bit och hade uppsikt över bussen. Det tog ca 30–45 minuter innan B.P. kom. Han såg B.P. kliva på bussen och köra iväg. Han gick till sitt kontor för att kontrollera om B.P. loggat in i greenboxen. Då denne inte var inloggad bad han och enhetschefen trafikledningen att anropa B.P. för att be honom logga in. Trafikledningen meddelade att B.P. hade svarat att han inte kunde logga in eftersom greenboxen var trasig. Mot bakgrund av det beslutades det om ett förarbyte. Förarbytet skedde vid Danderyds sjukhus. Reservföraren körde bussen till depån. Det rörde sig om en körning om ca 12–13 minuter. M.M. och kollegan kontrollerade greenboxen direkt när bussen kommit in till depån. Greenboxen fungerade inte och skyddskåpan var borta. Han tog bort demasen och letade efter kretskortet. Kretskortet fanns inte kvar. En bit papper hade tryckts in bakom demasen. Kretskortet hittade de på golvet bakom förarsätet. Morgonen den 17 april 2019 gjorde han på motsvarande sätt. Han hade således uppsikt över bussen fram till dess att B.P. klev på bussen och körde iväg. Han var dock inte med på kontrollen som gjordes av greenboxen efter avslutat arbetspass.

P.K. har uppgett följande. Han var med vid den kontroll som gjordes av greenboxen efter B.P:s arbetspass i bussen den 17 april 2019. Kontrollen gjordes bara några minuter efter att bussen kommit till depån. Det framstår därför som högst osannolikt att någon annan skulle ha varit inne i bussen efter att B.P. lämnade den. Han såg att skyddskåpan var borta och att demasen satt löst. Demasen fungerade dock. Han fotograferade greenboxen.

B.P. har uppgett att han inte skadat någon greenbox och att han, med tanke på hur många olika bussar han kört, inte har något minne av vilka bussar han körde den 16 och 17 april 2019.

Arbetsdomstolen gör följande bedömning.

Det finns inget i utredningen som talar för att de uppgifter som vittnena M.M. och P.K. lämnat inte skulle vara sanningsenliga. Arbetsdomstolen bedömer alltså uppgifterna som tillförlitliga och att de därmed kan läggas till grund för bedömningen.

Enligt Arbetsdomstolens mening är det därmed genom M.M:s uppgifter, som stöds av de åberopade filmerna, styrkt att greenboxarna var i fullgott skick på aktuell buss morgonen den 16 och 17 april 2019 samt att det var B.P. som därefter påbörjade sina arbetspass genom att kliva på bussen som förare den 16 och 17 april och att han var förare av bussen den 16 april till dess att han blev avlöst.

Arbetsdomstolen finner även, genom M.M:s uppgifter och åberopade filmer, styrkt att greenboxen den 16 april 2019 var vandaliserad på det sätt som arbetsgivarparterna påstått när bussen återkom till depån. Frågan är då om det kan ha varit någon annan än B.P. som skadat greenboxen. M.M. har berättat att B.P. till trafikledningen uppgav att greenboxen inte fungerade och att det var anledningen till att bussen återtog till depån genom att en reservförare levererade en ny buss till B.P. så att reservföraren kunde köra bussen tillbaka till depån. Det skulle alltså kunnat ha varit reservföraren som vidtog åtgärderna med greenboxen. Detta framstår dock, enligt Arbetsdomstolens mening, som så osannolikt att det kan lämnas utan avseende, särskilt med beaktande av att B.P. före förarbytet själv uppgett för trafikledningen att greenboxen inte fungerade.

Av utredningen framgår att det finns övervakningskameror inne i bussarna som bl.a. filmar föraren i bussen. Det är ostridigt att kamerorna används i syfte att utreda om brott begåtts och att det endast är SL som har tillgång till filmerna som ges ut till polisen vid brottsmisstankar. I aktuellt fall polisanmälde bolaget händelsen den 16 april 2019 och i ett mejl i juli 2019, till bolagets säkerhetsansvarige, anger en person hos polisen bl.a. följande. ”Filmen startar 07.34 och inte från tidigast 06.21 som den angivna brottstiden är.” Av mejlet framgår vidare att det av filmen framgår att föraren lämnade förarsätet vid två tillfällen, dels kl. 08.42–08.46 då föraren går fram och tillbaka i bussen, dels kl. 09.17 då det sker ett förarbyte.

Enligt arbetsgivarparterna började arbetspasset för den aktuella turen den 16 april kl. 06.14. M.M. har berättat att B.P. steg på bussen ca 30–45 minuter efter att han kom till depån, vilket var vid kl. 05.30. Frågan är då om detta är korrekt. J.K. har nämligen uppgett att filmkameran i bussen startar när föraren slår på strömmen till bussen, vilket sker utanpå bussen innan föraren stiger in. Arbetsdomstolen finner inte anledning att ifrågasätta den uppgiften men inte heller uppgifterna lämnade av M.M. om när B.P. klev på bussen och kan enbart konstatera att polisen inte synes ha fått del av någon

filmsekvens som avser tiden före kl. 07.34. Då det enligt Arbetsdomstolens mening är utrett att greenboxen fungerade när B.P. steg på bussen och påbörjade sitt arbetspass och att den när den återkom till depån varit utsatt för skadegörelse, varvid bl.a. kretskortet slitits loss och återfunnits bakom förarsätet, och då domstolen funnit uteslutet att reservföraren skadat greenboxen, kan Arbetsdomstolen inte dra någon annan slutsats än att det måste ha varit B.P. som vidtagit åtgärderna, även om det inte framgår av den filmsekvens som polisen fått del av.

Såvitt avser den 17 april 2019 har Arbetsdomstolen redan gjort bedömningen att det genom M.M:s uppgifter och åberopad film är utrett att greenboxen var hel och fungerade vid arbetspassets början då B.P. klev på bussen. Genom P.K:s uppgifter, som stöds av åberopat foto, är utrett att när bussen återkom till depån på eftermiddagen, med B.P. som förare, var demasen skadad men greenboxen fungerade. Det finns inget i utredningen som talar för att någon annan än B.P. varit förare av bussen under arbetspasset och av P.K:s uppgifter framgår att bussen bara hade varit i depån några minuter när den kontrollerades och det upptäcktes att demasen var skadad. Det är inte sannolikt att någon annan än B.P. gått på bussen och gjort åverkan på skyddskåpan eller att den skulle ha ramlat av utan någon åverkan.

Arbetsdomstolens sammanvägda bedömning är att det är ställt utom rimligt tvivel att B.P. den 16 och 17 april 2019 skadat de två greenboxarna på sätt arbetsgivarparterna påstått.

De 14 tillfällena som omfattas av bolagets kartläggning

Frågan är om det därutöver är styrkt att B.P. skadat greenboxen eller på annat sätt fått greenboxen att inte fungera vid de 14 uppgivna tillfällena perioden den 20 november 2018–14 april 2019, som omfattas av bolagets kartläggning.

P.K. har om kartläggningen uppgett följande. Han undersökte först vilka bussar som hade haft en greenbox som slutat fungera. Han gick därefter in i Traffilog – greenboxsystemet – för att se när greenboxen hade upphört att sända signaler, dvs. slutat fungera. När han hade fått fram den tidpunkten gick han in i bolagets personalsystem, AROS, för att se vilken chaufför som då hade varit förare av bussen. Han fann att under den kartlagda perioden var det 14 bussar där greenboxen slutat fungera och att det i samtliga fall var B.P. som då, enligt uppgifterna i AROS, varit bussens förare.

Av bolagets kartläggning, som ingivits i form av bl.a. utdrag från Traffilog, framgår att greenboxen upphört att sända signaler vid ett visst klockslag vid de i målet aktuella datumen då greenboxen påstås ha vandaliserats eller satts ur funktion. Arbetsgivarparterna har förklarat att greenboxen sänder signaler till Traffilog även i de fall en förare inte är inloggad i systemet. P.K. har bekräftat att så är fallet. Uppgiften har inte ifrågasatts av förbundet. Enligt Arbetsdomstolens mening finns det inte anledning att betvivla uppgiften som får stöd av P.K. och det är därmed utrett att greenboxen i de olika bus-

sarna upphört att fungera vid de av arbetsgivarparterna angivna 14 tidpunkterna.

Frågan är dock vad orsaken varit till att greenboxarna slutat fungera vid de aktuella tillfällena.

Av bolagets kartläggning går enbart att dra slutsatsen att greenboxen slutat att fungera, dvs. att den inte längre sändt signaler eller att systemet inte registrerat några signaler.

Bolaget har beträffande sju av de 14 aktuella greenboxarna åberopat de felanmälningar som gjorts till verkstaden och vad verkstaden däri antecknat. Några motsvarande felanmälningar har, enligt arbetsgivarparterna, inte återfunnits i resterande sju fall.

Enligt förbundet finns det flera tänkbara orsaker till att en greenbox slutar att fungera, t.ex. tekniska fel. Skyddsombudet J.K., som arbetar som busschaufför på depån i Täby, och P.K. har båda berättat om sådana tekniska fel. P.K. har sagt att det då oftast rör sig om ett gps-fel och att greenboxen i de fallen slutar att sända signaler.

Arbetsdomstolen finner mot bakgrund av de uppgifter som J.K. och P.K. har lämnat att det inte är visat att greenboxen slutat fungera av de skäl som arbetsgivarparterna gjort gällande, såvitt avser de sju tillfällen där felanmälningar saknas. Det kan inte uteslutas att greenboxarna slutat att fungera av något annat skäl än att de utsatts för någon form av skadegörelse. Det är därmed inte ens styrkt att greenboxarna vid dessa sju tillfällen utsatts för någon skadegörelse.

I de sju fall felanmälningar finns gör Arbetsdomstolen följande bedömning.

Av kartläggningen och felanmälningarna framgår följande. Greenboxen i buss 8019 slutade fungera den 2 april 2019, i buss 8020 den 8 mars 2019 och i buss 8029 den 23 mars 2019. Felanmälan gjordes den 11 april 2019. Greenboxen i buss 7601 slutade fungera den 1 april 2019 och felanmälades den 9 maj 2019. Greenboxen i buss 7567 slutade fungera den 11 december 2018 och det finns en felanmälan daterad den 15 maj 2019. Greenboxen i buss 7182 slutade fungera den 9 april 2019 och i buss 7591 den 1 april 2019. Dessa greenboxar felanmälades den 21 maj 2019.

Av felanmälningarna framgår således att det i vissa fall gått relativt lång tid mellan att greenboxen slutat att fungera enligt kartläggningen och att den felanmälts. Arbetsgivarparterna har förklarat detta med att bolaget gjorde ett uppehåll med att reparera greenboxarna då det saknades reservdelar och reparatören – den som fanns att tillgå för att reparera greenboxar – var upptagen med annat. Enligt förbundet kan det inte uteslutas att greenboxen börjat fungera igen för att därefter på nytt sluta att fungera under nämnda mellantid. P.K. har dock i förhöret med honom uppgett att han i samtliga sju fall kontrollerat i Traffilog att greenboxarna inte sändt några signaler från och med det att de upphört att göra så de aktuella datumen enligt kartläggningen

fram till dess att de reparerades. Enligt Arbetsdomstolen, som finner P.K:s uppgifter såväl trovärdiga som tillförlitliga, är det därigenom utrett att greenboxarna inte har fungerat från och med den tidpunkt som framgår av bolargets kartläggning till dess att de reparerades.

I de sju felanmälningarna anger verkstaden att greenboxen är vandaliserad. I ett fall anges ”Y-kabel vandaliserad”, i tre fall anges ”DMAS och Y-kabel vandaliserad” och i tre fall anges ”DMAS och skyddskåpa vandaliserad”. Det framgår emellertid inte närmare vad som avses med ”vandaliserad”, utan det tycks vara en slutsats som reparatören i fråga har gjort. Reparatören har inte hörts i målet. Arbetsdomstolen finner dock att ordet i sig, utifrån vedertaget språkbruk, måste anses ge uttryck för att greenboxen utsatts för åverkan och således inte har upphört att fungera på grund av något tekniskt fel. Arbetsdomstolen finner därmed utrett att greenboxen utsatts för skadegörelse, såvitt avser de sju greenboxar som felanmäls.

Nästa fråga är om det är visat att det är B.P. som skadat de sju greenboxarna i fråga.

Enligt arbetsgivarparterna måste så vara fallet, eftersom det är B.P. som, enligt AROS, varit bussarnas förare när greenboxarna slutat att fungera.

Förbundet har gjort gällande att personalsystemet AROS inte är tillförlitligt. Enligt förbundet är det inte ovanligt att förarbyten inte registreras i AROS, vilket innebär att B.P. i systemet kan ha angetts som förare trots att någon annan bussförare faktiskt har kört bussen. Förbundet har därutöver pekat på två tillfällen, den 20 november och 11 december 2018, där det, enligt förbundet, av kartläggningen framgår att den aktuella bussen den angivna tidpunkten befunnit sig på helt olika platser vid en jämförelse mellan utdraget från Traffilog – greenboxens gps-system – och AROS. Såvitt avser tillfället den 20 november 2018 har domstolen redan funnit att det inte ens är utrett att greenboxen slutade fungera på grund av vandalisering, varför det tillfället inte behandlas vidare.

Av utredningen framgår att AROS är ett manuellt fört system. Eventuella ändringar av schemat samt förarbyten ska läggas in manuellt i systemet av trafikledarna. Enligt arbetsgivarparterna är det mycket ovanligt att ändringar inte förs in i AROS, ens vid plötsliga schemaändringar och förarbyten, eftersom AROS ska spegla det faktiska utfallet. J.K. har berättat att det har hänt att fel förare registrerats i AROS, till följd av den mänskliga faktorn.

Vad gäller det tillfälle som förbundet särskilt pekat på den 11 december 2018, har P.K. uppgett följande. AROS visar inte var bussen faktiskt befinner sig, utan där anges den plats där bussen är schemalagd att vara. Det är Traffilog som med gps visar var bussen befunnit sig. Gps:en är dock inte så exakt att den kan ange precis adress.

Enligt Arbetsdomstolens mening finns det en viss osäkerhet när det gäller kartläggningens tillförlitlighet i fråga om det sistnämnda fallet som förbun-

det särskilt pekat på. Arbetsdomstolen finner därför inte tillförlitligen utrett att B.P. varit den som skadat greenboxen vid detta tillfälle.

När det gäller övriga sex tillfällen har förbundet inte pekat på någon omständighet som skulle tyda på att AROS skulle ha angett fel förare vid just dessa tillfällen. Det har inte heller framkommit något i utredningen som talar för att så skulle vara fallet. Detta särskilt mot bakgrund av att bolagets kartläggning inte givit träff på någon annan förare än B.P., vilket framgår av vad P.K. har berättat. Det kan enligt Arbetsdomstolens mening därmed hållas för visst att det var B.P. som var bussens förare vid dessa sex tillfällen.

Sammanfattningsvis finner Arbetsdomstolen utrett att B.P. vid sex tillfällen där felanmälningar finns, under sitt arbetspass i bussen medvetet har skadat bussens greenbox.

Har det funnits laga skäl för avskedandet?

Arbetsdomstolen har alltså funnit visat att B.P. vid upprepade tillfällen utsatt greenboxar i bussarna för skadegörelse. Han har alltså medvetet skadat arbetsgivarens egendom. Enligt Arbetsdomstolen har B.P. härigenom grovt åsidosatt sina åligganden mot bolaget på sådant sätt att det funnits laga skäl för avskedandet. Avskedandet ska därför inte ogiltigförklaras. Därmed har B.P. inte heller rätt till vare sig lön eller ekonomiskt eller allmänt skadestånd.

Förbundets talan ska alltså avslås.

Rättegångskostnader

Förbundet har förlorat målet och ska därför betala arbetsgivarparterna för rättegångskostnader. Om beloppet råder ingen tvist.

Domslut

1 Arbetsdomstolen avslår Svenska Kommunalarbetsförbundets talan.

2 Arbetsdomstolen förpliktar Svenska Kommunalarbetsförbundet att ersätta Sveriges Bussföretag och Arriva Sverige Aktiebolag för rättegångskostnader med 227 450 kr exklusive mervärdesskatt, varav 210 000 kr avser ombudsarvode, med ränta enligt 6 § räntelagen på det förstnämnda beloppet från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Ledamöter: Cathrine Lilja Hansson, Inger Andersson, Per Ewaldsson, Gabriella Forssell, Daniela Eriksson, Torbjörn Hagelin och Elisabeth Mohlkert. Enhälligt.

Rättssekreterare: Malin Simon Holm