



Borgarting lagmannsrett - Dom - LB-2020-42083

Instans	Borgarting lagmannsrett – Dom
Dato	2021-01-07
Publisert	LB-2020-42083
Stikkord	Arbeidsrett. Virksomhetsoverdragelse. Arbeidsmiljøloven § 16-1. Arbeidsmiljøloven kapittel 16.
Sammendrag	Vilkårene for virksomhetsoverdragelse ble ansett oppfylt etter at kontrakt for drift av luftambulanses virksomhet på tre baser etter anbudskonkurranse ble overført til nytt selskap. Piloter og redningsmenn ble ansett å ha rettigheter etter arbeidsmiljøloven kapittel 16. Blant annet lagt vekt på at deres virksomhet er svært spesialisert. Det var derfor ikke avgjørende at det overtakende selskapet ikke overtok helikoptrene, som hadde en betydelig verdi. Uttalelser om EU-domstolens dommer «Liikeene» og «Grafen».
Saksgang	Oslo tingrett TOSLO-2019-37239 – Borgarting lagmannsrett LB-2020-42083 (20-042083ASD-BORG/01).
Parter	Stig Arne Hansen, Sten Magne Nordal, Kjetil Lillaas, Tommy Kraknes, Tommy Richard Waldemar, Leif Henrik Loe-Olsen, Otto Magnar Grotle, André Aasberg Rasmussen, Dag Ketil Henriksen, Frode Belsby og Inge Skjevik (for disse: advokat Vetle Wetlesen Rasmussen og advokat Christen Horn Johannessen) mot Norsk Luftambulans AS (advokatfullmektig Hannah Osberg Andresen og advokat Tarjei Thorkildsen).
Forfatter	Lagmann Christian Lund, lagdommer Vibeke Løvold og lagdommer Elisabeth Wittemann. Meddommere: HR Manager Anne Stakkestad Westland og faglig sekretær Kjell Finvåg.

Innholdsfortegnelse

Borgarting lagmannsrett - Dom - LB-2020-42083	1
Innholdsfortegnelse	2
De ankende parter, Stig Arne Hansen m.fl., har i det vesentlige anført:	4
Ankemotparten, Norsk Luftambulans AS, har i det vesentlige anført:	6
Lagmannsretten bemerker:	7
Sakskostnader.....	12

Saken gjelder spørsmål om overtakelse av ansatte har skjedd på en måte som oppfyller vilkårene for virksomhetsoverdragelse, jf. arbeidsmiljøloven § 16-1.

Den nasjonale luftambulansetjenesten er underlagt de fire helseforetakene som oppdragsgiver. Helseforetakene har det medisinske ansvaret for tjenesten. Legene som tjenestegjør i luftambulansetjenesten er ansatt i helseforetakene. På luftambulansetjenestens baser tjenestegjør piloter og redningsmenn i tillegg til legene. På hvert oppdrag deltar en pilot, en redningsmann og en lege. Pilotene og redningsmennene er ansatt i selskapet som leverer luftambulansetjenester til helseforetakene.

I perioden 2008 til 2018 var basene for luftambulansen delt mellom Lufttransport RW AS (LT) og Norsk Luftambulanse AS (NLA). LT hadde ansvaret for de tre basene Ålesund, Brønnøysund og Tromsø, mens NLA hadde ansvaret for landets øvrige åtte baser. LT hadde i tillegg ansvaret for redningshelikoptertjenesten til Svalbard (SAR), og drev rutenflyvning på ruten Bodø-Værøy. NLA har også ansvaret for fire helikopterbasert i Danmark. NLA eies av Stiftelsen Norsk Luftambulanse.

Den 17. desember 2015 ble anskaffelse av luftambulansetjeneste for perioden 1. juni 2018 til 31. mai 2024 lagt ut på anbud. Konkurranses grunnlaget hadde omfattende kravspesifikasjoner. Tjenesten som skulle leveres skulle, som tidligere, i tillegg til helikoptertjenesten også omfatte legebiler. Det skulle leveres en komplett tjeneste, inkludert teknisk og operativ drift.

Både LT og NLA innga tilbud. NLA innga et revidert endelig tilbud den 2. mai 2016. Av tilbudet fremgikk det at NLA skulle anskaffe nye helikoptre. NLA vant anbudskonkurransen, og avtale om leveranse av ambulanshelikoptertjenester ble inngått mellom Luftambulansetjenesten ANS (LAT HF) og NLA 18. juli 2016. Etter avtalen har LAT HF en opsjon til forlengelse av avtaleperioden på seks år med to pluss to år, slik at samlet avtaleperiode kan bli inntil 10 år.

I nyhetsbrev fra LAT HF 0.0.2016, som omtalte kontraktstildelingen, het det om overføring av personell:

«Både eksisterende og ny operatør er gjennom avtalene forpliktet til aktivt å ivareta beredskap og flysikkerhet, og å bidra til at overgangen skjer så smidig og effektivt som mulig. NLA AS har gjennom sitt tilbud forpliktet seg til å lage en tilpasset løsning for dagens ansatte på de basene som selskapet overtar. Målet for NLA AS er å få med så mange som mulig fra dagens operatør inn i egen organisasjon, samt kvalitetssikre at dette personalet tilfredsstiller myndighetskrav, kontraktskrav og bedriftsinterne krav. NLA AS planlegger å sende et informasjonsskriv til de ansatte, arrangere ansattsamling samt gjennomføre personlige samtaler med dem det gjelder.»

Fra NLAs side er det under ankeforhandlingen bemerket at NLA ikke etter kontrakten med LAT HF var forpliktet til å overta ansatte, men at NLA likevel kan ha gitt uttrykk for at det var deres intensjon å gjøre det.

Sommeren 2016 ble piloter og redningsmenn i LTs luftambulansetjeneste invitert til informasjonsmøte hos NLA, og de ble informert om at NLA jkønsket å ansette dem. NLA ga uttrykk for at deres kompetanse var verdifull. Etter en kompetansekartlegging høsten 2016 ble sju piloter (av de 12 som var ansatt i LT) og 11 redningsmenn (av 13), ansatt i NLA. Fire piloter og en redningsmann hos LT takket nei til tilbud om ansettelse i NLA. En pilot og en redningsmann ble ikke tilbudt ansettelse, da NLA mente de manglet kvalifikasjoner. Etter opptrening og kursing i bruk av nye helikoptre begynte de som ble ansatt å arbeide for NLA, blant annet på de tre overtatte basene, fra 1. juni 2018.

De ankende parter er piloter og redningsmenn som tidligere var ansatt i LT. Foruten en pilot og en redningsmann som ikke fikk tilbud om ansettelse, ble de øvrige av de ankende parter ansatt i NLA.

Luftambulansetjenesten er regulert i forskrift 20. mars 2015 nr. 231 om krav til og organisering av kommunal legevaktordning, ambulansetjeneste, medisinsk nødmeldetjeneste mv. (akuttmedisinforskriften). Forskriftens formål er å bidra til at befolkningen ved behov for øyeblikkelig hjelp mottar forsvarlige og koordinerte akuttmedisinske tjenester utenfor sykehus, jf. forskriften § 1 første ledd. Det følger av forskriften § 11 tredje ledd annet punktum at ambulanshelikoptre skal være bemannet med lege og redningsmann med nødvendig kompetanse. Etter forskriften § 10 første ledd har de regionale helseforetakene blant annet ansvar for «å bringe kompetent personell og akuttmedisinsk utstyr raskt frem til alvorlig syke eller skadde pasienter» (bokstav a), «å bringe syke eller skadde pasienter med behov for overvåking og/eller behandling til forsvarlig behandlingssted og mellom behandlingssteder (bokstav c), og «å delta i enkle søk og redningsoperasjoner» (bokstav f).

Luftambulansetjenesten ANS (LAT HF) er et heleid datterskap av helseforetakene. Selskapet har det operative ansvaret for luftambulanssevirkomheten. Selskapet har kontrakter med operatører for både ambulanshelikopter og ambulansfly. LAT HF er en del av spesialisthelsetjenesten.

Det er utarbeidet en nasjonal standard for redningsmenn som er godkjent av Justis- og beredskapsdepartementet og av Helse- og omsorgsdepartementet. Den gjeldende standarden er fra juni 2019 og gjelder for redningsmenn i luftambulansetjenesten, redningshelikoptertjenesten og SAR-offshoretjenesten. I standarden er det beskrevet minimumskrav til seleksjon, utdanning, kompetanse og trening for redningsmennene. Om redningsmenn i luftambulansetjenesten heter det i standarden punkt 1.1.2.1:

«Redningsmenn i luftambulansetjenesten inngår som besetningsmedlem på ambulanshelikoptre sammen med anestesilege og pilot. Redningsmannen har hovedansvaret for det redningstekniske arbeidet og har i tillegg en sentral rolle i cockpit og assisterer piloten med navigasjon, kommunikasjon og andre flyoperative oppgaver under alle helikopteroppdrag. Luftambulansetjenesten utfører hovedsakelig medisinske oppdrag, men også regelmessig søk- og redningsoppdrag på land og kystnært. En stor andel av pasientene som redningsmannen møter på oppdrag er svært syke eller skadde, og det stilles derfor store krav til medisinske kunnskaper og ferdigheter. Luftambulansetjenesten HF har det overordnede ansvaret for tjenesten og lokale helseforetak har det medisinske ansvaret. Den operative delen av tjenesten settes ut på anbud. Redningsmannen er også fører av tjenestens legebil, og dette utgjør for noen baser en vesentlig del av oppdragene.»

Det følger også av standarden at redningsmenn er helsepersonell. Standarden har en rekke krav til fysiske ferdigheter og til hva redningsmennene skal kunne. Det finnes ikke noen egen utdanning for redningsmenn.

Bakgrunnen for at de ankende parter valgte å gå til søksmål om virksomhetsoverdragelse, var at de ikke fikk beholde samme lønn og ansiennitet som hos LT, samt at to av dem ikke fikk ansettelse i NLA. Det ble tatt ut stevning mot NLA for Oslo tingrett 6. mars 2019 med krav om fastsettelsesdom for at overføringen av de ansatte var en virksomhetsoverdragelse, jf. arbeidsmiljøloven § 16-1. NLA innga tilsvaer og påsto seg frifunnet.

Oslo tingrett avsa 20. desember 2019 dom med slik *domsslutning*:

1. Norsk Luftambulans AS frifinnes.
2. Stig Arne Hansen, Sten Magne Nordal, Andre Aasberg Rasmussen, Kjetil Lillaas, Dag Ketil Henriksen, Tommy Kraknes, Frode Belsby, Leif Henrik Loe-Olsen, Otto Magnar Grotle, Tommy Richard Waldemar og Inge Skjevik dømmes in soludium til å erstatte Norsk Luftambulans AS sine saksomkostninger med totalt 400 000-firehundretusen--kroner innen 2-to-uker fra forkynnelse av dommen.

Stig Arne Hansen, Sten Magne Nordal, André Aasberg Rasmussen, Kjetil Lillaas, Dag Ketil Henriksen, Tommy Kraknes, Frode Belsby, Leif Henrik Loe-Olsen, Otto Magnar Grotle, Tommy Richard Waldemar og Inge Skjevik har i rett tid anket dommen. Norsk Luftambulans AS har inngitt tilsvaer og påstått anken forkastet.

Ankeforhandling ble holdt i Borgarting lagmannsretts hus 30. november – 4. desember 2020. De ankende partene Stig Arne Hansen, Otto Magnar Grotle, Dag Ketil Henriksen, Tommy Kraknes og André Aasberg Rasmussen møtte under hele eller deler av ankeforhandlingen sammen med sine prosessfullmektiger. De ankende partene Sten Magne Nordal, Tommy Richard Waldemar, André Aasberg Rasmussen, Kjetil Lillaas, Leif Henrik Loe-Olsen fulgte deler av ankeforhandlingen per videolink. Henriksen, Hansen, Kraknes, Grotle og Rasmussen avga forklaringer. Fra Norsk Luftambulans AS møtte flygersjef Lars Erik Brakstad sammen med selskapets prosessfullmektiger. Brakstad avga forklaring. Det ble i tillegg hørt sju vitner og gjennomgått skriftlig dokumentasjon.

De ankende parter, Stig Arne Hansen m.fl., har i det vesentlige anført:

Overføringen av luftambulansetjenesten levert av LT fra basene Ålesund, Brønnøysund og Tromsø til NLA fra 1. juni 2016 var av en slik karakter at reglene om virksomhetsoverdragelse kommer til anvendelse. Alle de tre hovedvilkårene for virksomhetsoverdragelse – overføringsvilkåret, enhetsvilkåret og identitetsvilkåret – er oppfylt.

Det følger av EU-domstolens og Høyesteretts praksis at arbeidsmiljøloven § 16-1 skal tolkes i samsvar med direktiv 2001/23/EF, og at formålet med direktivet, som er å beskytte arbeidstakerne og å ivareta deres rettigheter ved skifte av arbeidsgiver, har stor betydning ved tolkningen. Det skal altså skje en formålsstyrt

tolkning i favør av arbeidstakerne. Rettspraksis viser en stadig utvikling av virksomhetsoverdragelsesbegrepet, styrt av formålsrettet tolkning.

Enhetsvilkåret og identitetsvilkåret må behandles adskilt. For enhetsvilkåret er spørsmålet om luftambulansetjenesten i LT var en selvstendig enhet før overføringen. Dersom det som overføres var en organisert og selvstendig enhet hos overdrageren, vil dette være utgangspunktet for vurderingen av enhetsvilkåret, jf. Rt-2015-718. Med ankemotpartens tolkning av enhetsvilkåret ville direktivet bli lite effektivt. Forholdene i saken her ligger langt fra den nedre grense for å oppfylle enhetsvilkåret som fremgår bl.a. av EU-domstolens avgjørelser C-48/94 Rygaard og C-13/95 Süzen.

Luftambulansetjenesten i LT var organisert på en stabil måte, og var ikke begrenset til utførelsen av en nærmere bestemt entrepriser. Ressursene og de ansatte gjorde det mulig å utøve en økonomisk virksomhet med et selvstendig formål. Luftambulansetjenesten hadde tilstrekkelig funksjonell uavhengighet fra den øvrige organisasjonen hos LT, og det er ikke tvilsomt at de ansatte var tilstrekkelig knyttet til enheten. Luftambulansetjenesten i LT ble bare drevet på de tre basene. Denne del av LTs virksomhet bortfalt da kontrakten med LAT HF ble overført. Det ble ført egne regnskaper for luftambulansetjenesten i LT. Basene var utstyrt med helikoptre og andre driftsmidler som var tilstrekkelig til å selv motta og utføre oppdrag. At LT som sådan måtte ha en godkjenning (AOC) fra Luftfartstilsynet for å drive luftfartsvirksomhet, er ikke relevant for den arbeidsrettslige vurderingen. I det daglige var crewet på den enkelte basen operative alene, sammen med legen fra helseforetaket, uavhengig av støttefunksjoner i LT.

Det er ikke avgjørende om ambulansetjenesten med helikopter som leveres for Luftambulansetjenesten HF klassifiseres som ren transport eller levering av en avansert prehospital tjeneste. Kontrakten med LAT HF krever at hver enkelt base er en selvstendig operativ leverandør av tjenesten. Det er dette som er substansen i tjenesten.

Ved vurderingen av om identitetsvilkåret er oppfylt må det tas utgangspunkt i om rammen av arbeidsforholdet er overført, slik at NLA kunne fortsette virksomheten. Som det fremgår av Rt-2006-71, må det legges særlig vekt på om erververen faktisk fortsetter driften i form av de samme økonomiske aktiviteter. Som det fremgår av Rt-2001-248, må det ved vurderingen av identitetsvilkåret tas hensyn til karakteren av den virksomhet som er overdratt. En tjenesteytende virksomhet vil i større grad være preget av selve ytelsen og dermed av personene som utøver den. Arbeidet som pilot eller redningsmann på et ambulanshelikopter krever høy kompetanse. Kravene til kompetanse hos redningsmennene er høyere enn for ordinære ambulansarbeidere.

I EU-domstolens dom C-172/99 Liikenne ble det lagt vekt på at erververen ikke overtok bussene ved overtakelse av kontrakt om bussruter. Dommen kan ikke forstås slik at det ved overføring av kontrakt på transporttjenester er avgjørende om transportmidlene følger med eller ikke. I Liikenne-saken fulgte heller ikke personellet med. Som det fremgår av EU-domstolens dom C-298/18 Grafe, kan det ikke utledes av Liikenne-dommen at manglende overtakelse av materielle aktiva skal være det eneste momentet i vurderingen. Det vises til Generaladvokatens uttalelse i Liikenne-saken, der det fremgår at vurderingen kunne blitt annerledes hvis den aktuelle transportvirksomheten hadde krevet særlig kompetanse hos personalet, som for eksempel ved transport av farlig gods. I et slikt tilfelle hindret, ifølge Generaladvokaten, ikke manglende overtakelse av materielle aktiva at vilkårene for virksomhetsoverdragelse kunne være oppfylt.

I Grafe-dommen var erververens beslutning om ikke å overta bussene «diktet av eksterne begrensninger», nærmere bestemt rettslige, miljømessige og tekniske krav til bussene som fulgte av anbudet.

I saken her førte dynamikken i anbudsprosessen til at NLA ikke kunne bruke de eldre helikoptrene til LT. Når NLA innga anbud, med tilbud om nye helikoptre, ble selskapet avtalerettslig forpliktet, slik at de ikke kunne ta over LTs helikoptre. Det ville vært rettslig umulig. I en slik situasjon kan det, på samme måte som i Grafe-dommen, ikke legges avgjørende vekt på at helikoptrene ikke ble overtatt.

Legebilene, som tidligere var eiet av Stiftelsen Norsk Luftambulans, skulle etter kontrakten finansieres av det offentlige. Det var da ikke mulig å fortsette å bruke de gamle bilene.

Saksforholdet i Liikenne-dommen er ikke sammenlignbart. Luftambulansetjenesten er en annen type virksomhet med særlige krav til kompetanse hos de ansatte, og NLA overtok betydelig infrastruktur og øvrige aktiva.

Det må legges vekt på de elementene som fremgår av EU-domstolens dom 8. mars 1986, Spijkers, herunder overtakelse av immaterielle verdier, hvor stor del av arbeidsstyrken som overtas, overtakelse av kundekretsen, i

hvilken grad de økonomiske aktivitetene er den samme som før, og hvor lenge virksomhetens drift eventuelt har vært innstilt.

Det må i saken her legges vekt på at pilotene og redningsmennene er høykompetent personale. Dette gjelder ikke bare i form av utdanning, men særlig i form av erfaring med arbeidet på luftambulanshelikoptrene, der oppdragene utføres i nært samarbeid mellom pilot, redningsmann og lege.

Tjenesten ble uavbrutt videreført som den var tidligere. For pasientene og helseforetakene er innholdet av tjenesten uendret. Partene har forklart at de arbeider sammen med de samme legene som før. De ansattes samhandling med AMK og sykehusene er som før. Tjenesten er kontraktsstyrt og operatøruavhengig. Det følger av Rt-2010-330 at det skal legges vekt på om de samme oppgavene fortsatt utføres.

Størsteparten av de ansatte som jobbet på luftambulansebasene til LT ble overtatt av NLA. Dette gjelder både når man regner etter antall og etter kvalifikasjoner. Som det følger av parts- og vitneforklaringer, var treningen før overgangen til NLA ikke så omfattende som tingretten har lagt til grunn.

NLA overtok hangarene, landingsplassene og infrastrukturen på de tre basene. På to av basene ble også boligfasilitetene, selve basebygget, overtatt.

Det medisinske utstyret i helikoptrene og legebilene og på basene, som eies av helseforetakene, ble beholdt og til dels flyttet over i de nye helikoptrene. Virksomheten er underlagt samme flyoperative regelverk som LTs virksomhet.

Som det følger av Rt-2006-71, er det ikke avgjørende at en tredjepart eier lokalene eller utstyr. Det relevante er om det fysiske rammeverket for virksomheten er det samme.

NLA overtok VFR-rutenettet som var utarbeidet i LT. Utarbeidelsen var basert på lang erfaring, bl.a. lokalkunnskap, og det er klart at rutene hadde et nytteverdi.

De ankende parter har nedlagt slik *påstand*:

1. De ankende parters rettigheter og plikter som fulgte av arbeidsavtalene i Lufttransport RW AS er overført til Norsk Luftambulans AS.
2. Norsk Luftambulans AS dømmes til å betale saksomkostninger for tingrett og lagmannsrett.

Ankemotparten, Norsk Luftambulans AS, har i det vesentlige anført:

To av vilkårene for virksomhetsoverdragelse, enhetsvilkåret og identitetsvilkåret, er ikke oppfylt i denne saken.

Ved vurderingen av om vilkårene for virksomhetsoverdragelse er oppfylt, må man også se hen til hensynet til de ansatte i NLA, dvs. hensynet til likebehandling av ansatte og respekt for den tariffavtale de NLA-ansatte hadde.

Ambulanshelikoptertjenesten må ses i en større kontekst. Tjenesten som LT tidligere hadde, og som nå er overtatt av NLA, utgjør den operative delen av luftambulansetjenesten. Dette er en delleveranse til helseforetakene.

Basene kan ikke drives uavhengig av resten av organisasjonen. NLA er avhengig av en ansvarlig operatør for å kunne inneha tillatelse til å fly. Om ledelsen i NLA blir satt ut av funksjon, vil selskapets luftambulanshelikoptre ikke kunne fly.

Når helikoptrene drar på oppdrag, er det viktigste å bringe legen frem til pasienten. Det er altså i hovedsak en transporttjeneste som leveres. Om lag 90 % av oppdragene består i bare å hente pasientene.

Det følger av Rt-2011-1755 at det ikke er tilstrekkelig for å oppfylle vilkårene for virksomhetsoverdragelse at aktiviteten er den samme som før og at kundene er de samme. At oppdraget er overtatt etter en anbudsinnbydelse, er heller ikke noen indikasjon for at det foreligger virksomhetsoverdragelse.

Til enhetsvilkåret bemerkes at det som skal vurderes, er hva som er overført til erververen. Det som er overført (den anførte enhet) må være tilstrekkelig til å kunne drive operatørvirksomheten. Spørsmålet er om det som er overført til NLA er tilstrekkelig til at NLA kan levere tjenesten.

NLA overtok bare sju piloter og 11 redningsmenn, hangarer samt basebygg på to baser. Ingen helikoptre er overtatt. Når det sies at 72 % av de ansatte ble overtatt, har man utelukket øvrige ansatte som teknisk personell mv.

Den flyoperative organisasjonen med nøkkelpersonell er helt nødvendig for å drive operatørvirksomhet. Ingen del av dette ble overtatt av NLA. Det ble ikke overtatt systemer, prosedyrer, manualer, sjekklister mv. som er helt avgjørende for å kunne drive operatørvirksomhet. Heller ikke treningsorganisasjonen eller teknisk vedlikehold mv. som LT benyttet ble overtatt. Det er ikke riktig å betegne dette som «støttefunksjoner», dette er selve ryggraden i et operatørselskap.

LTs operative organisasjon, systemer mv. betjente hele deres flyoperative virksomhet, også Bodø-Værøy-ruten og Redningshelikoptertjenesten SAR (Svalbard). LT fortsatte sin operative virksomhet også etter at NLA tok over ambulanshelikopterkontrakten.

Alt flygende personell i LT var omfattet av felles tariffavtale og var del av en felles ansiennitetsliste.

Til identitetsvilkåret bemerkes at det følger bl.a. av rettspraksis at erververen må overta en vesentlig del av ressursene som karakteriserer eller preger virksomheten. Det går et hovedskille mellom virksomheter som karakteriseres av fysiske og immaterielle aktiva og de som karakteriseres av ansatte.

Det må legges stor vekt på at NLA ikke overtok helikoptre fra LT. Verdien av de nye helikoptrene NLA anskaffet er anslått til 1,2 milliarder kroner.

Grafe-dommen innebærer en presisering av Liikenne-dommen, men medfører ikke et skift i vilkårene for virksomhetsoverdragelse. I Grafe-dommen ble det lagt vekt på at bussene ikke kunne overtas av erververen på grunn av rettslige, miljømessige og tekniske begrensninger gitt av den ordregivende myndighet. Også Liikenne-dommen gjaldt en anbudssituasjon.

I saken her var det ikke praktisk umulig for NLA å overta helikoptrene. De eksterne begrensningene lå i kravsspesifikasjonene i anbudet, men disse var ikke til hinder for å tilby brukte helikoptre. Dersom LT hadde vunnet anbudet, ville de levert brukte helikoptre uten oppgraderinger.

Fordi det ikke var praktisk umulig å overta helikoptrene, er det en annen situasjon enn i Grafe-dommen.

Å drive luftambulansetjeneste forutsetter de samlede ressuser som trengs for å drive luftfartsvirksomhet. Det som ble overtatt av NLA var insignifikant i forhold til hva som samlet forelå hos gammel og ny leverandør. Det er også vesentlige endringer i måten tjenesten drives i dag sammenlignet med situasjonen hos LT.

Pilotene og redningsmennene er viktige, men ikke identitetsskapende for tjenesten. Kompetansen ligger først og fremst i organisasjonene i selskapene. De ansatte veksler også mellom hvilke baser de arbeider på. Ved vurderingen av enhetsvilkåret må hver base vurderes for seg. Basene er imidlertid avhengige av operatørens godkjenning og organisasjon.

Manualer mv. ble ikke overført. Det er ikke avgjørende at VFR-rutenettet ble overført. Dersom det hadde vært viktig å ha slike ruter, ville det vært et kontraktskrav.

Ankemotparten har nedlagt slik *påstand*:

1. Anken forkastes.
2. Norsk Luftambulanse AS tilkjennes saksomkostninger for lagmannsretten.

Lagmannsretten bemerker:

Etter arbeidsmiljøloven § 16-1 første ledd kommer arbeidsmiljøloven kapittel 16 til anvendelse ved overdragelse av en virksomhet eller del av virksomhet til en annen arbeidsgiver. Det følger av § 16-1 første ledd annet punktum at med overdragelse menes «overføring av en selvstendig enhet som beholder sin identitet etter overføringen». Formålet med bestemmelsene i arbeidsmiljøloven kapittel 16 er å sikre opprettholdelse av de overførte arbeidstakernes stillingsvern og andre lønns- og arbeidsvilkår, jf. Ot.prp.nr.49 (2004–2005) side 259.

Bestemmelsene i arbeidsmiljøloven kapittel 16 gjennomfører EU-direktiver om arbeidstakeres rettigheter ved virksomhetsoverdragelse. Det nærmere innholdet av reglene i kapittel 16 må derfor fastlegges på grunnlag av

EU-direktivene, og praksis fra EU-domstolen er relevant ved tolkningen, jf. bl.a. Rt-2006-71. Det någjeldende direktivet om virksomhetsoverdragelse er direktiv 2001/23/EF av 12. mars 2001. Tidligere gjaldt direktiv 77/187/EØF av 14. februar 1977.

Grunnvilkårene for at reglene om virksomhetsoverdragelse kommer til anvendelse er beskrevet slik i Rt-2006-71 avsnitt 72-74:

«For at reglene om virksomhetsoverdragelse skal komme til anvendelse, stilles det etter EF-domstolens praksis for det første krav om at overførselen gjelder en selvstendig økonomisk enhet. De kommer ikke til anvendelse ved overføringer av enkeltaktiva i en virksomhet.

For det andre stilles det krav om at virksomheten er overført til ny innehaver på grunnlag av kontrakt eller ved sammenslåing av virksomheter («fusjon»). Det er imidlertid ikke noe vilkår at det foreligger noe direkte kontraktsforhold mellom den tidligere og nye virksomhetsinnehaver. [...]

For det tredje må den virksomhet som blir videreført av den nye virksomhetsinnehaver, i det vesentlige være den samme som ble drevet av den tidligere innehaver. Dette er blitt uttrykt på den måte at virksomheten må ha bevart sin identitet etter overføringen.»

I saken her er partene enige om at det er skjedd en overføring av virksomhet. Spørsmålet er om overføringen gjelder en selvstendig økonomisk enhet («enhetsvilkåret»), og om virksomheten har bevart sin identitet etter overføringen («identitetsvilkåret»).

I Rt-2011-1755 avsnitt 53 er EU-domstolens praksis om enhetsvilkåret oppsummert slik:

«Etter EU-domstolens praksis må det – hvor det ikke er en hel bedrift eller en klart identifiserbar og uavhengig avdeling som overtas – ved vurderingen av om overføringen gjelder en selvstendig økonomisk enhet, foretas en samlet bedømmelse av det karakteristiske for den virksomhet som overføres. Det er ikke nødvendig at det i den overtakende bedrift gjenfinnes en spesifikk avdeling eller enhet som tilsvarer organiseringen i den avgivende bedriften. Men jeg oppfatter EU-domstolens praksis slik at det som overføres må utgjøre en stabil og operasjonell enhet, som selv er i stand til å levere de tjenester som er karakteristiske for virksomhetens økonomiske aktivitet. I den helhetsvurdering som må foretas, vil vekten av de ulike momentene variere med virksomhetens art og driftsmåte.»

Den grunnleggende dommen om forståelsen av identitetsvilkåret er EF-domstolens avgjørelse 18. mars 1986 (C-24/85 Spijkers). Det heter i dommens premiss 13 om hvilke momenter som skal inngå i vurderingen:

«Ved afgørelsen af, om dette må anses for tilfældet, må der tages hensyn til samtlige omstændigheder omkring afhændelsen, herunder hvilken form for virksomhed eller bedrift der er tale om, hvorvidt der er sket en overtagelse af de fysiske aktiver som for eksempel bygninger og løsøre, værdien af de immaterielle aktiver på tidspunktet for overdragelsen, hvorvidt den nye indehaver overtager størstedelen af arbejdsstyrken, om kundekredsen overtages samt i hvor høj grad de økonomiske aktiviteter før og efter overdragelsen er de samme, og hvor længe virksomhedens drift eventuelt har været indstillet. Det bemærkes dog i denne forbindelse, at alle disse omstændigheder kun kan indgå som enkelte elementer i den samlede bedømmelse, der skal foretages, og at de derfor ikke kan vurderes isoleret.»

Rettspraksis fra Høyesterett og EU-domstolen viser at vurderingen av enhetsvilkåret og identitetsvilkåret i stor grad går over i hverandre, da flere av de samme momentene er relevante for begge vilkår, se for eksempel Rt-2011-1755 avsnitt 50. Lagmannsretten finner det hensiktsmessig å behandle vilkårene i sammenheng.

Når det gjelder den konkrete vurderingen av om vilkårene er oppfylt i saken her, bemerker lagmannsretten:

Luftambulansetjenesten utfører tjenester for helseforetakene. De tre basene som er overtatt av NLA utfører tjenester for Helse Nord og Helse Midt-Norge. «Kundene» for virksomheten på de tre basene er således de samme som tidligere. De som har nytten av tjenesten, befolkningen i det geografiske området der basene opererer, er også de samme som før. Arbeidsoppgavene til pilotene og redningsmennene som er overført er de samme som tidligere. Det har imidlertid, for flere av pilotene og redningsmennene, blitt gjort endringer i tjenestested etter overføringen. Noen av de overførte arbeider 50 % på to baser i stedet for som tidligere 100 % på én base. Andre har byttet base. Flere av de ansatte som ble overtatt av NLA arbeider nå 50 % utenfor området til de tre basene som LT opererte, herunder i Bergen, Trondheim og Lørenskog.

Tjenesten som tidligere ble levert av LT, og nå leveres av NLA, utføres i samarbeid med helseforetakene. Meldinger om oppdrag kommer via AMK-sentralene, og legene som arbeider sammen med pilotene og

redningsmennene på basene er ansatte i helseforetakene. Ved basen i Ålesund arbeider det også sykepleiere som er ansatt i helseforetaket.

Lagmannsretten bemerker at ved vurderingen av om pilotene og redningsmennene i LT, samt de materielle aktiva knyttet til tjenesten de utførte, utgjorde en selvstendig enhet, må det ses hen til karakteren av virksomheten. Det er klart at verken LT eller NLA kunne ha utført luftambulanses virksomhet uten å ha med lege og uten det øvrige samarbeidet med helseforetakene. Etter lagmannsrettens syn må man ved vurderingen av om det er overført en selvstendig økonomisk enhet, se bort fra dette. Det er den delen av luftambulanses virksomheten LT leverte til helseforetakene som må vurderes, selv om denne ikke kunne ha fungert selvstendig.

Når det gjelder innholdet av tjenesten LT leverte til helseforetakene, og hva som ble overført til NLA, bemerkes for øvrig:

Helikoptrene som LT benyttet er ikke overført. Det er anslått at verdien av de nye helikoptrene som NLA benytter er 1,2 milliarder kroner. Legebilene som tidligere ble benyttet på basene, var eiet av Stiftelsen Norsk Luftambulans. Etter anbudsgrunnlaget skulle anskaffelse og drift av legebiler på alle baser inngå i tilbudet, og dermed finansieres av det offentlige. NLA anskaffet derfor nye legebiler. Det medisinske utstyret i helikoptrene, på basene og i legebilene eies av helseforetakene. Boligbyggene, hangarene og landingsplassene som LT benyttet på de tre basene, benyttes nå av NLA, med unntak for et basebygg i Brønnøysund. Det er LAT HF som har leieavtale for de øvrige basebyggene og som stiller dem til rådighet.

I LT var det utarbeidet et rutenett for VFR-flygning som er overtatt av NLA. Partene er uenige om den praktiske verdien av dette. Med unntak for rutenettet ble det ikke overført immaterielle aktiva.

Pilotene og redningsmennene utfører oppdrag som krever spesialkompetanse. Som nevnt foran ble sju av LTs 12 piloter og 11 av 13 redningsmenn som arbeidet på LTs baser, overtatt av NLA. Dette utgjorde 72 % av LTs ansatte på disse basene.

Etter lagmannsrettens syn kan det ikke være tvilsomt at både enhetsvilkåret og identitetsvilkåret måtte anses oppfylt dersom LTs helikoptre også var blitt overtatt av NLA. Det alt vesentligste av personell, kompetanse og aktiva som var nødvendig for å drive virksomheten som LT leverte på de tre basene, ville da vært overført. At det medisinske utstyret og basebyggene eies av helseforetakene, er ikke i seg selv et argument mot at vilkårene for virksomhetsoverdragelse er oppfylt, jf. bl.a. Rt-2006-71 avsnitt 84. Det heter her at det forhold at virksomheten blir drevet videre i de samme lokalene og ved bruk av samme utstyr og infrastruktur som den forrige kontraktspart, taler for å anse virksomheten for å være den samme, selv om lokalene, utstyret og infrastrukturen eies av en tredjeperson.

Spørsmålet saken reiser, er særlig betydningen av at LTs helikoptre ikke ble overtatt av NLA. Helikoptrene er helt nødvendige for virksomheten, og LTs helikoptre hadde en betydelig verdi.

I det endelige tilbudet i anbudskonkurransen tilbød NLA nye helikoptre til de tre basene. NLA leaser i dag disse nye helikoptrene. Partene er enige om at det etter anbudsgrunnlaget ikke var et krav om at nye helikoptre måtte tilbys. Likevel var det altså tilbudet med nye helikoptre som ble akseptert. Også LT tilbød nye helikoptre i «tilbud 7» (tilbudet som gjaldt alle landets baser). I meldingen om tildeling fra Helseforetakenes Innkjøpsservice AS, 30. juni 2016, fremgår det at prisen hadde stor betydning for hvilket tilbud som ble valgt, og at det vinnende tilbudet til NLA ble rangert som nummer 5 på kvalitet.

Spørsmålet om betydningen av overtakelse av verdifulle aktiva er behandlet av EU-domstolen i flere saker om virksomhetsoverdragelse.

EU-domstolens dom 12. oktober 2000 (C-172/99 Liikenne) gjaldt spørsmålet om bussjåfører hadde rettigheter etter reglene om virksomhetsoverdragelse etter at et anbud på drift av bussruter ledet til at bussrutene ble overtatt av et annet selskap. Alle sjåførene som søkte, fikk tilbud om ansettelse i det overtakende selskapet. Busser og andre aktiva ble ikke overført. Det overtakende selskapet anskaffet nye busser. Saken gjaldt tolkningen av artikkel 1 nr. 1 i direktiv 77/187/EØF. EU-domstolen konstaterte i premiss 21 og 25 at det forhold at overdragelsen er skjedd som følge av en offentlig anbudsprosess, ikke er til hinder for at den kan anses som en virksomhetsoverdragelse etter direktivet. I premiss 35 vises det til at det følger av EU-domstolens dom 11. mars 1997 (C-13/95 Süzen) at avveiningen av momentene som inngår i vurderingen av om det foreligger virksomhetsoverdragelse, avhenger av hvilken type aktivitet som utføres, og hvilke produksjons- eller driftsmåter som anvendes i virksomheten. I premiss 38 vises det til at domstolen tidligere har fastslått at i

visse bransjer, hvor arbeidskraften utgjør den vesentligste del av aktiviteten, vil en gruppe arbeidstakere som i lengre tid utfører en felles aktivitet, kunne utgjøre en økonomisk enhet, slik at identitetsvilkåret kan være oppfylt kun ved overtakelse av arbeidstakere, når den nye arbeidsgiveren viderefører den samme aktiviteten. Domstolen kom til at det forhold at bussene ikke ble overført til den overtakende virksomhet ledet til at direktivet ikke kom til anvendelse, og uttalte i premiss 39 og 42-43:

«Busstransport kan ganske vist ikke anses for en aktivitet, der i det væsentligste er baseret på arbeidskraft, idet der kræves omfattende materiel og anlæg [...] Den manglende overførsel af materielle aktiver til drift af de pågældende busruter fra den gamle til den nye kontraktmodtager er en omstendighæt, der skal tages i betragtning.»

[...]

I en branche som regulær offentlig bustransport, hvor de fysiske elementer udgør et væsentligt element i virksomhedsdriften, kan den manglende overførsel fra den gamle kontraktspart til den nye af en væsentlig del av disse elementer, der er uundværlige for en tilfredsstillende drift af enheden, føre til, at enheden ikke kan anses for at have bevaret sin identitet.

Dette medfører således i en situation som den i hovedsagen omhandlede, at direktiv 77/187 ikke finder anvendelse, såfremt der ikke er overført væsentlige fysiske elementer mellom den gamle kontraktspart og den nye.»

Lagmannsretten bemerker at helikoptrene må anses som uunnværlige for den tjenesten LT leverte til helseforetakene. Liikenne-dommen synes derfor isolert sett å tale for at vilkårene for virksomhetsoverdragelse ikke kan anses oppfylt når LTs helikoptre ikke ble overtatt av NLA.

Det er imidlertid forskjeller mellom busstransport og luftambulansetjenesten som kan lede til at konklusjonen blir en annen. Videre må det vurderes hvilken betydning det har at EU-domstolen i dom 27. februar 2020 (sak C-298/18 Grafe), kom til at direktiv 2001/23/EF artikkel 1 nr. 1 var anvendelig i en annen sak om overføring av bussruter der bussene ikke ble ført over til det overtakende selskapet.

Lagmannsretten bemerker at en viktig forskjell mellom drift av bussruter og luftambulansetjenesten er at sistnevnte setter vesentlig høyere krav til kompetanse hos de ansatte. En pilot i luftambulansen må ikke bare ha de alminnelige ferdigheter som kreves for helikopterpiloter, men skal også i en viss grad kunne bistå redningsmannen og legen på bakken. Redningsmennene bistår både piloten og legen, og må derfor ha kunnskaper innen akuttmedisin og visse ferdigheter knyttet til navigering. Herunder skal redningsmennene ha et teoretisk kurs i flyvning. Ved bruk av legebil er det redningsmennene som fører disse, noe som krever kompetanse som for utrykningskjøring. Det stilles fysiske krav til piloter og redningsmenn. Den nasjonale standarden for redningsmenn er omfattende, og stiller også særlige krav til personlig egnethet for redningsmennene. Redningsmennene må, i tillegg til sin medisinske kompetanse og kjennskap til flyvning, beherske teknikker innen redning og tilkomst til forulykkede. Spesialkompetansen hos pilotene og redningsmennene er utvilsomt av avgjørende betydning for virksomheten til luftambulansetjenesten.

Generaladvokaten avga forslag til avgjørelse i Liikenne-saken 12. oktober 2000. Generaladvokaten uttalte seg her om hvorvidt direktiv 77/187/EØF artikkel 1 nr. 1 kom til anvendelse hvis det ikke var skjedd overdragelse av vesentlige aktiva fra den tidligere arbeidsgiveren. I avsnitt 69 uttalte Generaladvokaten at arbeidskraften ikke var nøkkeelementet når virksomheten var å drive lokale bussruter, men at det vesentlige elementet var kjøretøyene. Generaladvokaten anbefalte derfor det resultat EU-domstolen senere kom til, at direktivet artikkel 1 nr. 1 ikke kom til anvendelse. Lagmannsretten bemerker at det er av interesse at Generaladvokaten i en note til avsnitt 69 uttalte at saken kunne stilt seg annerledes dersom det hadde vært spørsmål om overtakelse av en transportvirksomhet med krav til høy kompetanse hos de ansatte. Det heter i noten til avsnitt 69:

«Min oppfattelse kunne have været anderledes, hvis den pågældende transportvirksomhed havde krævet særlig kompetence hos det personale, der skulle udføre opgaven. For eksempel kræves det ved transport af farligt materiale en specifik uddannelse hos det pågældende personale. I så fald vil det være umuligt umiddelbart at erstatte den overdragne virksomheds personale med andet personale, der ikke har denne kompetence, idet disse sidste har en forpligtelse til at modtage yderligere uddannelse. Ligeledes er det i visse tilfælde ikke udelukket, at personalet kunne udgøre nøgleelementet i den pågældende økonomiske enhed, der er berørt af overførslen af transportvirksomhed. Jeg mener endelig, at overtagelsen af personale i sådanne tilfælde uden overtagelse af væsentlige aktiver fra denne enhed ikke hindrer anvendelsen af direktivets artikkel 1, stk. 1.»

Det forbehold som Generaladvokaten tar for særlig kompetent personale, er relevant for saken her. Kompetansekravene som stilles til piloter og redningsmenn i luftambulansetjenesten må dessuten antas å være vesentlig høyere enn kravene som stilles til førere ved transport av farlig gods.

EU-domstolens dom 27. februar 2020 (sak C-298/18 Grafe) gjaldt spørsmålet om anvendelsesområdet for direktiv 2001/23/EF artikkel 1 nr. 1 for en bussjåførs rettigheter når kontrakt om drift av bussruter etter en anbudskonkurranse var gått over til et nytt selskap. Det overtakende selskapet hadde anført at Liikenne-dommen måtte lede til at når bussene ikke var overtatt, kom direktivet artikkel 1 nr. 1 ikke til anvendelse.

I Grafen-saken var forholdet at det ikke var mulig for det overtakende selskap å overta bussene som hadde vært brukt før. I anbudsgrunnlaget var det satt krav om at bussene ikke skulle være eldre enn 15 år, og de måtte oppfylle visse nærmere angitte miljøkrav. Bussene til selskapet som tidligere hadde drevet rutene, var ved overdragelsen av kontrakten 13 år, oppfylte ikke de angitte miljøkravene, og heller ikke nye krav til tilgjengelighet for funksjonshemmede. EU-domstolen uttalte i premiss 30-35:

«Det bemærkes imidlertid, at selv om Domstolen i præmis 39 i dom af 25. januar 2001, Liikenne [...] har sørget for at fremhæve, at den manglende overførsel af materielle aktiver til drift af de pågældende busruter fra den gamle til den nye kontraktmodtager er en omstændighed, der skal tages i betragtning ved kvalificeringen af overførsel af virksomhed, kan det ikke udledes af denne præmis, at overtagelsen af busserne in abstracto skal anses for at være det eneste afgørende element i en overførsel af virksomhed, hvis aktivitet består i offentlig personbefordring med bus.

Den forelæggende ret skal derfor tage hensyn til de særlige omstændigheder i den for retten indbragte sag for at afgøre, om den manglende overførsel af de driftsmidler, som busserne er, er til hinder for kvalificeringen som overførsel af virksomhed.

Det fremgår herved af forelæggelsesafgåelsen, at overholdelsen af de nye tekniske og miljømæssige standarder, som den ordregivende myndighed kræver hvad angår driftsmidlerne, ikke ud fra et både økonomisk og retligt synspunkt gjorde det muligt at overtage driftsmidlerne fra den virksomhed, som tidligere var indehaver af kontrakten på den i hovedsagen omhandlede offentlige transport. Ud fra et økonomisk synspunkt ville det nemlig ikke have været fornuftigt for en ny operatør at overtage en eksisterende busflåde bestående af køretøjer, som ikke kunne anvendes, da de havde nået den tilladte driftslevetid og ikke opfyldte de begrænsninger, som den ordregivende myndighed forlangte.

Med andre ord var den nye operatørs beslutning om ikke at overtage denne virksomheds driftsmidler dikteret af eksterne begrænsninger, mens der som anført af generaladvokaten i punkt 54 i forslaget til afgørelse intet er i beskrivelsen af de faktiske omstændigheder i saken, som gav anledning til dom af 25. januar 2001, Liikenne [...] som antyder, at dette var tilfældet i denne sag.

Det fremgår i øvrigt af de opplysninger, som den forelæggende ret har fremlagt, og som er resumeret i præmis 16 i nærværende dom, at den tidligere indehaver af den i hovedsagen omhandlede kontrakt på offentlig transport, henset til de tekniske og miljømæssige normer, som den ordregivende myndighet stillede krav om, selv ville have vært tvunget til i nær fremtid at udskifte sine driftsmidler, såfremt vedkommende hadde afgivet et bud på denne kontrakt og fått tilslag.

I den forbindelse er den manglende overførsel af driftsmidler som følge af retlige, miljømæssige eller tekniske begrænsninger ikke nødvendigvis til hinder for, at den pågældende overtagelse af aktiviteten kvalifiseres som «overførsel av virksomhed» som omhandlet i artikkel 1, stk. 1, i direktiv 2001/23.»

Ved den konkrete vurderingen av om identitetsvilkåret var oppfylt, la EU-domstolen vekt på at det overtakende selskapet fortsatte tjenesten uten tidsmessig avbrudd og at den betjente mange av de samme rutene. I premiss 41 uttalte domstolen:

«Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal de forelagte spørgsmål besvares med, at artikkel 1, stk. 1, i direktiv 2001/23 skal fortolkes således, at den omstændighed, at en økonomisk enhed – i forbindelse med enhedens overtagelse af en aktivitet, der kræver betydelige driftsmidler, efter en offentlig udbudsprocedure – ikke overtager de driftsmidler, som var ejet af den økonomiske enhed, der tidligere udøvede denne aktivitet som følge af de retlige, miljømæssige og tekniske begrænsninger, som den ordregivende myndighed kræver, ikke nødvendigvis er til hinder for, at denne overtagelse af aktivitet kvalifiseres som en overførsel av virksomhed, når andre faktiske omstændigheder, såsom overtagelse av

størstedelen af arbejdsstyrken og videreførelsen af den nævnte aktivitet uden afbrydelse, gør det muligt at fastslå, at den pågældende økonomisk enhed har bevaret sin identitet [...]»

Lagmannsretten bemerker at i Generaladvokatens forslag til avgjørelse i Grafe-saken, avgitt 11. juli 2019, heter det i avsnitt 31 om vurderingen av ulike elementer under identitetsvilkåret:

«Vanskeligheten ligger her i at afgøre, hvordan disse kriterier skal anvendes, navnlig ved vurderingen af, hvilken vægt de forskjellige faktorer i vurderingen skal tillægges. Det forekommer mig, at det ikke blot er et spørsmål om, hvorvidt personalet *eller* de materielle driftsmidler (busserne) blev overført til den nye operatør. Utgangspunktet for enhver vurdering bør snarere være formålet med direktiv 2001/23, som er at beskytte arbeidstagerne i tilfælde af en ny arbeidsgiver, især for at varetage deres rettigheter. [...]»

Lagmannsretten bemerker at Grafe-dommen viser at det ikke behøver være avgjørende for spørsmålet om vilkårene for virksomhetsoverdragelse er oppfylt, at vesentlige aktiva ikke er overtatt av det overtakende selskapet. I Grafe-saken var forholdet at det på grunn av de rettslige, miljømessige og tekniske begrensningene som fulgte av anbudsgrunnlaget, ikke var mulig for det overtakende selskapet å overta kjøretøyene. Ankemotparten har anført at det var mulig for NLA å inngi et anbud med brukte helikoptre, siden det etter anbudsgrunnlaget ikke var et ufravikelig krav om nye helikoptre. Lagmannsretten finner likevel at saken her er mer sammenlignbar med Grafe-saken enn med Liikenne-saken. Det er vanskelig å se at det ville vært praktisk mulig for NLA å inngi et anbud som forutsatte at NLA overtok LTs helikoptre. Tilbyderne i anbudskonkurransen kunne ikke vite hvor stor vekt det ville bli tillagt om nye helikoptre ble tilbudt. Etter at NLA hadde vunnet anbudskonkurransen – med forutsetning om bruk av nye helikoptre – var det i alle tilfelle ikke mulig for NLA å overta LTs brukte helikoptre.

Lagmannsretten legger ved vurderingen av identitetsvilkåret videre vekt på at flere momenter taler for at virksomheten har beholdt sin identitet. Hoveddelen av LTs arbeidsstyrke ble overtatt. Til forskjell fra i Liikenne-saken var det tale om høyt kvalifisert arbeidskraft. Pilotenes og redningsmennenes kompetanse er av avgjørende betydning for driften på basene. Virksomheten på basene ble fortsatt uten tidsmessig avbrudd av betydning. Med unntak for ett boligbygg ble landingsplasser, boligbygg og hangarer overtatt. Det medisinske utstyret, som eies av helseforetakene, ble flyttet over i NLAs helikoptre og legebilene som NLA disponerte. Virksomhetens art er både innholdsmessig og geografisk den samme som før, og leveres til de samme helseforetakene.

Lagmannsretten oppfatter rettspraksis fra EU-domstolen slik at dersom en sak ligger slik an at identitetsvilkåret anses oppfylt selv om verdifulle aktiva ikke er overtatt, vil normalt også enhetsvilkåret anses oppfylt. Særlig må dette gjelde hvis arbeidskraften som overføres er høyt kvalifisert, og hvor den virksomhet som overtas, fortsetter med samme innhold som tidligere. Ankemotparten har anført at LT ikke kunne drevet virksomheten på de tre basene uten LTs øvrige organisasjon, og har herunder vist til at det var selskapet som sådan som hadde tillatelse til å fly som luftfartsforetak (AOC), og at helikoptrene måtte settes på bakken dersom LTs ledelse ble satt ut av funksjon. Lagmannsretten finner at det forhold at personellet på basene var avhengige av selskapets flyvningstillatelse, og dessuten av enkelte andre støttefunksjoner, som teknisk bistand og bistand fra personal- og regnskapsansatte, ikke er til hinder for at enhetsvilkåret er oppfylt. Det vises i denne sammenheng til Rt-2012-983 avsnitt 68-69, der det fremgår at selv om en virksomhet er avhengig av støttefunksjoner (som ikke overføres), kan den anses for å være en selvstendig økonomisk enhet. At LTs luftambulansvirksomhet ble avvirket etter at kontrakten gikk over til NLA, taler også for at denne delen av LTs virksomhet var en selvstendig økonomisk enhet.

Etter en samlet vurdering finner lagmannsretten at både enhetsvilkåret og identitetsvilkåret er oppfylt, slik at de ankende parter har de rettigheter som følger av arbeidsmiljøloven kapittel 16. Anken har på dette grunnlag ført frem.

Sakskostnader

Etter hovedregelen i tvisteloven § 20-2 første ledd har de ankende parter krav på å få dekket sine sakskostnader for lagmannsretten. Lagmannsretten finner at det ikke foreligger tungtveiende grunner som gjør det rimelig å gjøre unntak fra kostnadsansvaret etter § 20-2 tredje ledd.

De ankende parter har krevet dekket sakskostnader med 451 752 kroner, hvorav 400 000 kroner utgjør salær til prosessfullmektigene, og resten dekker utgifter til reise og diett. Det tilkommer ikke merverdiavgift av salæret.

Det er ikke fremsatt innvendinger til oppgaven. Kostnadene anses nødvendige, jf. tvisteloven § 20-5 første ledd, og sakskostnadsansvaret fastsettes i samsvar med oppgaven.

Etter tvisteloven § 20-9 annet ledd legger lagmannsretten sitt resultat til grunn ved avgjørelsen av sakskostnader for tingretten. De ankende parter har også for tingretten vunnet saken og har etter hovedregelen i tvisteloven § 20-2 første ledd krav på dekning av sine sakskostnader. Lagmannsretten finner ikke at det foreligger tungtveiende grunner som gjør det rimelig å gjøre unntak fra kostnadsansvaret for tingretten.

De ankende parter krevde for tingretten dekket sakskostnader med 436 112 kroner, hvorav 400 000 kroner utgjør salær til prosessfullmektigene og resten utgjør utgifter til reise og diett. Det er ikke fremsatt innvending mot oppgaven. Kostnadene anses nødvendige, jf. tvisteloven § 20-5 første ledd, og sakskostnadsansvaret fastsettes i samsvar med oppgaven.

Dommen er enstemmig.

DOMSSLUTNING:

- 1. Stig Arne Hansen, Sten Magne Nordal, André Aasberg Rasmussen, Kjetil Lillaas, Dag Ketil Henriksen, Tommy Kraknes, Frode Belsby, Leif Henrik Loe-Olsen, Otto Magnar Grotle, Tommy Richard Waldemar og Inge Skjevik sine rettigheter og plikter som fulgte av arbeidsavtalene i Lufttransport RW AS er overført til Norsk Luftambulanse AS.*
- 2. I sakskostnader for lagmannsretten betaler Norsk Luftambulanse AS 451 752 – firehundreogfemtientusensjuhundreogfemtito – kroner til Stig Arne Hansen, Sten Magne Nordal, André Aasberg Rasmussen, Kjetil Lillaas, Dag Ketil Henriksen, Tommy Kraknes, Frode Belsby, Leif Henrik Loe-Olsen, Otto Magnar Grotle, Tommy Richard Waldemar og Inge Skjevik innen to uker fra forkynningen av denne dommen.*
- 3. I sakskostnader for tingretten betaler Norsk Luftambulanse AS 436 112 – firehundreogtrettisekstusenetthundreogtolv – kroner til Stig Arne Hansen, Sten Magne Nordal, André Aasberg Rasmussen, Kjetil Lillaas, Dag Ketil Henriksen, Tommy Kraknes, Frode Belsby, Leif Henrik Loe-Olsen, Otto Magnar Grotle, Tommy Richard Waldemar og Inge Skjevik innen to uker fra forkynningen av denne dommen.*

Jeg bekrefter at rettens øvrige medlemmer har godkjent avgjørelsens innhold, jf. midlertidig lov 26. mai 2020 nr. 47 § 8 annet ledd.

Vibeke Løvold
lagdommer