



Dato
29.10.2024

Vår referanse
2024/15

Saksbehandler
Helene Nødset Lang

SAK 9/2024 I TARIFFNEMNDA

Sakens tema

Fortsatt delvis allmenngjøring av Godsoverenskomstene

Tariffparter

Yrkesorganisasjonenes sentralforbund (YS) og Yrkestrafikkforbundet (YTF)
Landsorganisasjonen i Norge (LO) og Fellesforbundet (FF)
Norges Lastebileier-Forbund (NLF) og NLFs overenskomstbundne medlemsbedrifter

Lovgrunnlag

Lov 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler mv. § 5

Tariffnemndas sammensetning:

Dommer Terese Smith Ulseth, leder
Professor Steinar Holden, nøytralt medlem
Professor Giuditta Cordero-Moss, nøytralt medlem
Advokat Eirik Hognestad, NHO
Advokat Andreas van den Heuvel, LO
Advokat Josefine Wærstad, Yrkestrafikkforbundet
Juridisk rådgiver Aleksander Martin Gjøsæter, Norges Lastebileier-Forbund

Saksgang

Tariffnemnda mottok begjæring fra LO og YS om fortsatt allmenngjøring av overenskomster for godstransport 28. juni 2024. Det er begjært endringer i lønnssetser, ordlyd om utgifter til diett og forskriftens virkeområde.

Tariffnemnda sendte utkast til ny forskrift om delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei på høring 2. juli 2024 med høringsfrist 15. august 2024. Det er mottatt høringsinnspill fra:

- LO (uten merknader)
- Arbeidstilsynet
- Samferdselsdepartementet
- Justis- og beredskapsdepartementet (uten merknader)
- Yrkestrafikkforbundet
- NHO
- Norges Lastebileierforbund
- Spekter

Tariffnemnda har innhentet statistikker fra SSB over lønnsnivået i de aktuelle bransjene. Nemnda hadde møte 17. september 2024, hvor SSB presenterte statistikker og Arbeidstilsynet presenterte sine erfaringer fra tilsyn på området før nemnda tok stilling til begjæringen. Nemnda behandlet saken i møte 17. og 24. september 2024.

Dokumentene i saken ligger her:

[Høringer \(nemndene.no\)](https://nemndene.no)

Dokumentene er tilgjengelige på nettsiden frem til nye forskrifter sendes på høring etter neste hovedoppgjør.

Tariffnemndas vurderinger

Tariffnemnda fastsetter en ny forskrift om delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei.

En sentral problemstilling, som også var oppe i nemnda for to år siden, er om allmenngjøringen ikke bare skal omfatte tungtransport (godstransport på vei med kjøretøy med tillatt vekt over 3,5 tonn) som i dag, men også skal utvides til varetransport (godstransport på vei med kjøretøy med tillatt vekt over 2,5 tonn).

Grunnlag for allmenngjøring

Etter en helhetlig vurdering av den dokumentasjonen som er lagt frem, mener Tariffnemnda at vilkårene for allmenngjøring er til stede for godstransport på vei med kjøretøy med tillatt vekt over 3,5 tonn. Fortsatt allmenngjøring er et forholdsmessig tiltak for å bidra til at utenlandske arbeidstakere får lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med det som norske arbeidstakere har, og for å motvirke det lønnspresset som følger av at det er mange utenlandske arbeidstakere i bransjen.

Tariffnemnda har lagt vekt på lønnsstatistikken fra SSB. Det er forskjeller mellom lønnsnivåene til de norske og utenlandske arbeidstakerne, og en klart større andel av de utenlandske arbeidstakerne har lønn nær det allmenngjorte nivået. Fafo-notat 2024:08 viser det samme. Innen tungtransport finner nemnda det sannsynlig at det særlig er utsendte arbeidstakere som har lavere lønn enn norske arbeidstakere. Det er selskaper etablert i utlandet som sender arbeidstakere på midlertidig oppdrag til Norge. Utsendte arbeidstakere er ikke representert i statistikken fra SSB. For denne gruppen har Tariffnemnda lagt vekt på Grenseundersøkelsen. Fortsatt oppgir de aller fleste at de tjener under nivået for allmenngjort minstelønn, selv om antallet som får norsk minstelønn når de kjører kabotasje i Norge, er noe høyere enn i 2019. Nemnda viser videre til at Arbeidstilsynets tilsynsstatistikk viser at det er et betydelig antall brudd på regelverket. Dette viser at forskriften har reell betydning, og at det er sannsynlig at lønningene vil falle dersom allmenngjøringen fjernes. Nemnda har også lagt vekt på at partene i tariffavtalen på dette punktet støtter allmenngjøring. Det samme gjør Arbeidstilsynet.

For spørsmålet om forskriften skal omfatte varebiltransport, det vil si godstransport på vei med kjøretøy med tillatt vekt mellom 2,5 og 3,5 tonn, har nemnda delt seg i et flertall og et mindretall.

Nemndas flertall, medlemmene Ulseth, Holden, Cordero-Moss, van den Heuvel og Wærstad, mener at vilkårene for allmenngjøring er til stede også for varebilsegmentet. Det er et egnet og forholdsmessig tiltak for å bidra til at utenlandske arbeidstakere får lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med det som norske arbeidstakere har, og for å motvirke det lønnspresset som følger av at det er mange utenlandske arbeidstakere i bransjen.

Flertallet har i tillegg til statistikken fra SSB, som også omfatter varebilsegmentet, blant annet lagt vekt på A-krimcenterets rapport om "A-krim i varebilbransjen i 2022". Der fremgår det at flere kontrollerte personer oppgir at de har svært lav lønn eller at de som selvstendige næringsdrivende fakturerer med for lave beløp. En stor andel av de kontrollerte personene var utenlandske. Det er også sannsynliggjort at mange sjåfører uriktig er klassifisert som selvstendig næringsdrivende og ikke arbeidstakere, og dermed ikke fanges opp i lønnsstatistikken. Flertallet har også lagt betydelig vekt på at Arbeidstilsynet støtter utvidelse av vektgrensen. Arbeidstilsynet viser til at det både er gjennomførte og sannsynlig kommende regelendringer som sammen kan virke positivt og bidra til bedre arbeidsvilkår og arbeidsmiljø i varebilbransjen.

Mindretallet, medlemmene Hognestad og Gjørseter, mener at det er behov for mer kunnskap om varebilsegmentet. Mindretallet mener at det – ut fra dokumentasjonen som er lagt frem i begjæringen – er beheftet med stor usikkerhet. Tallgrunlaget fra SSB og A-krimcenterets rapport har definert varebilsegmentet som alle kjøretøy med vekt under 3,5 tonn, men hvor stor andel av respondentene i tallmaterialet som ligger i spennet mellom 2,5 og 3,5 tonn, er usikkert.

Mindretallet er videre tvilende til om dette vil være et egnet og forholdsmessig tiltak. I Arbeidstilsynets høringsuttalelse til Tariffnemnda i 2022, ble det bl.a. pekt på behovet for sammenheng i regelverket og behovet for større grad av regulering av varebilsegmentet, før en

eventuell allmenngjøring ville være et egnet og forholdsmessig virkemiddel. Mindretallet kan ikke se at forholdene i særlig grad har endret seg siden 2022, som følge av at sammenhengen i regelverket som Arbeidstilsynet i 2022 pekte på, ikke er på plass.

Virkeområdet

Det er en uenighet mellom tariffpartene om hvorvidt Godsoverenskomstenes virkeområde omfatter varebilsjåfører, og dermed får anvendelse på godstransport med kjøretøy med tillatt vekt mellom 2,5 og 3,5 tonn. Hvilket arbeid som omfattes av avtalen er ikke presist angitt i tariffavtalen, om godsavtalens virkeområde omfatter kjøretøy med tillatt totalvekt på under 3,5 tonn er for tiden tvistetema mellom tariffpartene, jf. tvisteprotokoll av 4. juni 2024.

På spørsmål om forskriften på denne bakgrunn kan utvides til også å omfatte kjøretøy med tillatt vekt mellom 2,5 og 3,5 tonn, har Tariffnemnda delt seg i et flertall og et mindretall.

Nemndas flertall, medlemmene Ulseth, Holden, Cordero-Moss, van den Heuvel og Wærstad, har kommet til at virkeområdet skal utvides til å omfatte kjøretøy ned til 2,5 tonn, med ulik begrunnelse.

Medlemmene van den Heuvel og Wærstad har kommet til at virkeområdet skal utvides i samsvar med begjæringen fordi dette bedre samsvarer med tariffavtalenes virkeområde. Tariffavtalen omfatter all godstransport, uavhengig av kjøretøyets tillatte totalvekt. Vektgrensen settes til 2,5 tonn av hensyn til at forskriften skal være enklere å håndheve og forstå, samt at det er vanskelig å se for seg at godstransport vil utføres i noen særlig grad med kjøretøy under 2,5 tonn.

Medlemmene Ulseth, Holden og Cordero-Moss tar ikke stilling til tvisten mellom partene om tariffavtalens anvendelsesområde. Medlemmene noterer seg samtidig at det ikke kan legges til grunn at denne tvisten umiddelbart blir avklart.

I en situasjon der det er uenighet om rekkevidden av overenskomstene, mener disse medlemmene Ulseth, Holden og Cordero-Moss at det likevel er rettslig grunnlag i allmenngjøringsloven § 5 for å allmenngjøre deler av tariffavtalen. Etter bestemmelsens ordlyd kan Tariffnemnda treffe vedtak om allmenngjøring av hele eller deler av landsomfattende tariffavtale «i en bransje eller del av en bransje». En bransje kan omfatte flere arbeidstakere enn virkeområdet til en tariffavtale. Forarbeidene er tause om den situasjonen at det er uenighet mellom partene om tariffavtalens anvendelsesområde. Men det står i forarbeidene til allmenngjøringsloven § 5 at tariffavtalens egen avgrensning av sitt personelle virkeområde «i utgangspunktet» må legges til grunn, se Ot.prp.nr.26 (1992–1993) side 35. Det forutsettes dermed også i forarbeidene at det kan være situasjoner hvor forskriften går utenfor tariffavtalens anvendelsesområde. På bakgrunn av at flertallet finner et klart dokumentert behov for allmenngjøring og det ikke er sannsynlig med en snarlig avklaring av tvisten om anvendelsesområdet for tariffavtalen, mener medlemmene at det er rettslig grunnlag for allmenngjøring også for varebilsegmentet.

Flertallet legger også betydelig vekt på at forskriften må være mulig å forstå for arbeidstakere, arbeidsgivere og tilsynsmyndigheter, slik at alle parter vet hvem som vil være omfattet av

allmenngjøringen. En avklaring om hvem som omfattes av forskriften er derfor nødvendig, og skal ikke oppfattes som at nemnda tar stilling til tariffavtalens virkeområde.

I tråd med begjæringen avgrenser flertallet forskriftens anvendelsesområde til kjøretøy med tillatt vekt over 2,5 tonn. Både Arbeidstilsynet og A-krimsentret benytter denne vektgrensen. Det er ikke lagt frem tilstrekkelig dokumentasjon eller informasjon om eventuell godstransport under vektgrensen på 2,5 tonn til at allmenngjøring kan vurderes.

Mindretallet, medlemmene Hognestad og Gjørseter, støtter ikke forslaget om å utvide forskriftens virkeområde til kjøretøy ned til 2,5 tonn. Allmenngjøringsloven § 5 gir Tariffnemnda kompetanse til å treffe vedtak om at hele eller deler av en tariffavtale skal gjelde for "[...] arbeidstakere av den art avtalen omfatter, i en bransje eller en del av en bransje". Etter mindretallets syn trekker både ordlyden og Ot.prp. nr. 26 (1992-1993), s. 35 klart i retning av at det er den underliggende avtalens virkeområde som legger de rettslige rammer for vedtakets personelle virkeområde. Å skulle fravike den underliggende tariffavtalen i innhold og virkeområde, fordrer etter mindretallets syn en særskilt hjemmel og begrunnelse, jf. bl.a. lovens § 6 (1) og § 4 (3).

Mindretallet mener videre at det prinsipielt er uheldig at Tariffnemnda går foran tariffpartene ved å utvide virkeområdet. En utvidelse av virkeområde skal i første rekke løses gjennom tariffpartene. Enten gjennom en interressetvist og/eller rettstvist. Dette gjelder særlig hvor det mellom tariffpartene allerede foreligger en pågående rettstvist mellom partene om avtalens virkeområde. Mindretallet mener at Tariffnemnda, ved å utvide virkeområdet, i realiteten tar stilling til den underliggende tarifftvisten. Dette er uheldig og svekker tariffpartenes rådighet over tariffavtalens virkeområde. Mindretallet mener at den pågående rettstvisten må bringes inn for Arbeidsretten for avgjørelse før Tariffnemnda tar stilling til virkeområdet. Utfallet av saken vil være retningsgivende for nemndas adgang til å utvide virkeområdet. Dette kan eventuelt gjøres ved at Tariffnemnda beslutter å utsette behandlingen av virkeområdet til Arbeidsretten har avgjort den underliggende rettstvisten.

Utforming av forskriften

Tariffnemnda justerer lønssatsene.

Tariffnemnda endrer diettbestemmelsen i § 5 slik at den er i tråd med overenskomstene. Dette er begjært av LO og YS, og støttes av NLF.

I tillegg foreslår Norges lastebileierforbund (NLF) at ordlyden i forskriften § 3 «lønnsbestemmelse» endres. De fremmet forslag til to alternative løsninger, enten at det tas med en henvisning til den såkalte FATS-forskriften eller at henvisning til arbeidsmiljøloven § 10-1 strykes. Bakgrunnen for forslaget fremgår av høringsinnspillet fra NLF. LO og YTF er ikke enig i en slik endring. I dette spørsmålet har nemnda delt seg i et flertall og et mindretall.

Nemndas flertall, medlemmene Ulseth, Holden, Cordero-Moss, Hognestad og Gjørseter, stryker henvisning til arbeidsmiljøloven § 10-1 i forskriften § 3 om lønnsbestemmelse. Praksis viser at forskriften er egnet til å misforstås. Flertallet presiserer at de ikke tar stilling til den underliggende tvisten mellom tariffpartene om hva man får lønn for. På spørsmål om hvordan

forskriften er å forstå, må man derfor se hen til overenskomstene. Felles forståelse og praksis hos tariffavtalepartene er relevant.

Nemdas mindretall, medlemmene Van den Heuvel og Wærstad, ønsket ikke å fjerne henvisningen til arbeidsmiljøloven §10-1. Henvisningen er oppklarende og samsvarer med de underliggende tariffavtalen, som gir rett på lønn for all arbeidstid slik det er definert i arbeidsmiljøloven.

Forskriften trer i kraft 1. november 2024. Samtidig oppheves forskrift 9. desember 2022 nr. 2171 om delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei. For utvidelsen av virkeområdet til 2,5 tonn, utsettes ikrafttredelsen til 1. juni 2025 slik at aktørene får tid til å forberede seg.

Forskrift om delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei skal lyde:

Kap. I. Innledende bestemmelser

§ 1. Grunnlaget for allmenngjøring

Forskriften er fastsatt på grunnlag av Godsoverenskomsten av 2024-2026 mellom Norges Lastebileier-Forbund og NLFs overenskomstbundne medlemsbedrifter på den ene side og Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund og Yrkestrafikkforbundet på den annen side og Godsoverenskomsten av 2024-2026 mellom Norges Lastebileier-Forbund og NLFs overenskomstbundne medlemsbedrifter på den ene side og Landsorganisasjonen i Norge/Fellesforbundet på den annen side.

§ 2. Virkeområde og gjennomføringsansvar

Forskriften gjelder for arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med tillatt totalvekt over 2,5 tonn.

Forskriften gjelder ikke ved transport av virksomhetens egne varer.

Arbeidsgiver og den som i arbeidsgivers sted leder virksomhet som utfører arbeidsoppdrag som nevnt i første ledd skal sikre at bestemmelsene i forskriften gjennomføres.

Forskriften gjelder ikke lærlinger og personer på arbeidsmarkedstiltak.

Kap. II. Lønns- og arbeidsvilkår

§ 3. Lønnsbestemmelse

Arbeidstakere som utfører arbeid i henhold til § 2, skal minst ha en lønn per time på kroner 222.

Ingen døgn på flerdagsturer, med unntak av oppstarts- og avslutningsdøgn, skal lønnes med mindre enn 7,5 timer per døgn.

§ 4. Regulering av lønn i forskriftens virketid

Tariffnemnda kan endre satsen i § 3 som følge av tariffrevisjoner.

§ 5. Utgifter til diett

Sjåførere som kjører flerdagsturer har krav på diett. For fullt reisedøgn skal sjåføren ha full diett.

Dietten utbetales i henhold til det som myndighetene til enhver tid godkjenner som skattefri diett.

For dager hvor sjåføren ikke har fullt reisedøgn har sjåføren krav på delvis diett. Det skal utbetales ¼ diettsats per påbegynte 6. time.

Diett skal ikke inngå som en del av den ordinære lønn.

§ 6. Utbetaling av lønn

Utbetaling av lønn skjer senest den 20. hver måned. Faller utbetalingsdagen på en helligdag, utbetales lønnen dagen forut.

De variable tillegg i de enkelte måneder utbetales i forbindelse med den ordinære lønnsutbetaling i den påfølgende måned.

Foranstående er ikke til hinder for at det mellom bedriften og de ansattes tillitsvalgte, i bedrift som er omfattet av tariffavtale inngått med fagforening med innstillingsrett, kan avtales andre betalingsordninger.

Kap. III. Fravikelighet m.m.

§ 7. Fravikelighet

Forskriften kommer ikke til anvendelse dersom arbeidstaker samlet sett er omfattet av gunstigere lønns- og arbeidsvilkår i henhold til avtale eller etter det lands rett som ellers gjelder for arbeidsforholdet.

Kap. IV. Ikrafttreden m.m.

§ 8. Ikrafttreden og opphør

Forskriften trer i kraft 1. november 2024 for kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn. For kjøretøy med totalvekt mellom 2,5 og 3,5 tonn, trer forskriften i kraft 1. juni 2025.

Forskriften gjelder inntil Tariffnemnda treffer nytt vedtak. Forskriften opphører likevel å gjelde dersom partene i tariffavtalen ikke har krevet nytt vedtak innen en måned etter at tariffavtalen er avløst av en ny avtale, jf. allmenngjøringsloven § 7.

Forskrift 9. desember 2022 nr. 2171 om delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei oppheves samtidig med ikrafttredelse av denne forskrift.

Tariffnemnda, 29.10.2024

Dommer Terese Smith Ulseth, leder

Professor Steinar Holden, nøytralt medlem

Professor Giuditta Cordero-Moss, nøytralt medlem

Advokat Eirik Hognestad, NHO

Advokat Andreas van den Heuvel, LO

Advokat Josefine Wærstad, YS/YTF

Juridisk rådgiver Aleksander Martin Gjøsæter, Norges Lastebileier-Forbund

Protokollen er elektronisk signert