

**Dato**

09.12.22

**Vår Referanse**

2022/11

**Saksbehandler**

Nina N. Hermansen

## Protokoll 7/2022

# Tariffnemndas vedtak om fortsatt allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil

### Innledning

Saken gjelder videreføring av allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil. Det vises til forskrift 10. mai 2021 nr. 2076 om allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil.

Tariffnemnda mottok til behandling felles begjæring fra YS og LO om fortsatt allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport for turbil. Nemnda sendte saken på høring 4. juli 2022 med høringsfrist den 12. september 2022.

Tariffnemnda innhentet i forkant av behandlingen statistikker fra SSB over lønnsnivået i bransjene som var begjært allmenngjort og Tariffnemnda mottok et brev fra Arbeidstilsynet datert 1. april 2022, hvor de redegjorde for tolknings- og avgrensingsproblemer av allmenngjøringsforskriftene.

Denne saken er behandlet av utvidet nemnd, jf. allmenngjøringsloven § 3 annet ledd. I tillegg til Tariffnemndas faste medlemmer har nemnda bestått av Lin Andrea Gulbrandsen (YS) og Jon H. Stordrange (NHO Transport).

### Innspill fra Arbeidstilsynet

Arbeidstilsynet påpeker at de opplever at anvendelsen av enkelte bestemmelser i forskriftene tildels er utfordrende og at håndhevingen derfor blir mindre effektivt enn hva den kunne ha vært. Arbeidstilsynet ber derfor om at forskriftene i større grad må kunne anvendes på et selvstendig grunnlag, at ordlydens betydning får større vekt, og at tolkninger kan finne sin løsning i forskriften.

Arbeidstilsynet mener forskriftene på det allmenngjorte området skiller seg fra andre forskrifter ved at ordlyden tillegges mindre vekt og at partenes forståelse av tariffavtalen er viktig for tolkningen. Denne kunnskapen er vanskelig tilgjengelig for Arbeidstilsynet og medfører at etterfølgende uttalelser fra partene vil kunne få avgjørende vekt i tolkningen fordi det skapes en forventning om at Arbeidstilsynets praktisering av forskriftens ordlyd skal harmonere med partenes uttalelser.

For å forenkle praktiseringen mener Arbeidstilsynet at Tariffnemnda må sørge for at forskriften i større grad står på egne ben, og at ordlyden kan tillegges selvstendig vekt. Tariffnemnda må, i

kraft av å være den som vedtar forskriftene, ta stilling til hva forskriften skal regulere. I dag erfarer de at dette blir gjort av partenes uttalelser og eventuell av Arbeidstilsynets praksis. Tariffnemnda bør tydeliggjøre forskriftens virkeområde, samt at det bør oppstille momenter/kriterier som det skal legges vekt på i vurderingen av om en virksomhet eller arbeidstaker omfattes. Tariffnemnda bør også ta inn hele tariffbestemmelsene og oppfordre partene til å gi innspill til ordlyden i allmenngjøringsforskriftene. Reglene bør også kunne endres ved behov eller dersom praksisen endrer seg.

Videre påpeker Arbeidstilsynet at forskriftene burde forlenges fremfor å vedta nye, av hensyn til en helhetlig oversikt, herunder få et innblikk i utviklingen av forskriften og muligheten for å spore endringen fra historiske versjoner. Dette er også det Justis- og beredskapsdepartementet anbefaler i veileder til lov og forskriftsarbeid.

Arbeidstilsynet påpeker at lønnsbestemmelsene i de allmenngjorte forskriftene med «lønn per time» ikke sammenfaller med arbeidstidsbegrepet etter arbeidsmiljøloven. Etter arbeidsmiljøloven er arbeidstid definert som den tid arbeidstaker står til arbeidsgivers disposisjon. Arbeidstilsynet mener at Tariffnemnda bør oppfordre partene til å være tydelige på definisjonen av hva/hvilken tid som skal avlønnes i henhold til den underliggende tariffavtalen. Dette er særlig viktig på områder hvor Tariffnemnda er kjent med utfordringer knyttet til hvilken tid som skal legges til grunn for lønnsberegning, eksempelvis innen renhold og transport, samt når det treffes allmenngjøringsvedtak på nye områder. Dersom lønn per time ikke samsvarer med arbeidsmiljølovens arbeidstidsdefinisjon, bør dette komme klart til uttrykk i forskriften. Det er svært viktig at den beregningsmåten for lønn som forskriften stiller krav til, fremgår så tydelig som mulig.

Arbeidstilsynet påpeker også at de fleste forskriftene har bestemmelser om utgiftsdekning til reise, kost og losji, og at bestemmelsene er utfordrende å håndheve. De mener derfor Tariffnemnda bør vurdere å synliggjøre momenter i bestemmelsen som Arbeidstilsynet kan benytte i vurderingen om arbeidstaker har rett på utgiftsdekning til reise, kost og losji. Nemnda bør også vurdere om bestemmelsen kan presiseres slik at den sikrer arbeidstaker et minimum av utgiftsdekning, fremfor «en plikt til å inngå avtale». Det bør vurderes å fastsette minstesatser eller en plikt til å dekke faktiske utgifter. Videre er formuleringene «utenfor hjemmet» og «utenfor sitt hjemsted» noe utfordrende å forholde seg til. Særlig gjelder det der arbeidstaker er utenlandsk med bosted i hjemlandet og innlosjeres av arbeidsgiver der virksomheten har oppdrag. Tariffnemnda bør vurdere om en kan oppstille momenter til hjelp i vurderingen, eventuelt endre bestemmelsen slik at den gjelder med utgangspunkt i virksomhetens reelle adresse. Avgjørelser i klagesaker har i disse tilfellene lagt til grunn at arbeidsgiver og arbeidstaker må enige om hvilken adresse i Norge som skal anses som arbeidstakers «hjemsted», som normalt vil være arbeidstakers ordinære arbeidssted i Norge.

Arbeidstilsynet ber Tariffnemnda vurdere om det i det enkelte tilfellet er mulig å etablere særregler når det gjelder utbetalingstidspunkt. Arbeidstilsynet mener dette vil kunne forebygge omgåelser av lønnsplikten og legge til rette for en effektiv håndheving.

## Begjæringen

I begjæringen fremholder LO og YS at det fortsatt er behov for allmenngjøring som et nødvendig tiltak for å oppnå likeverdige lønns- og arbeidsvilkår mellom innenlandsk og utenlandsk arbeidskraft innen næringen.

LO og YS viser til Arbeidstilsynets brev av 1. april 2022 og ber om at tariffavtalens § 5.4 med tilpasset ordlyd tas inn som ny § 6 i forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil, og at påfølgende bestemmelser forskyves. Videre foreslår LO og YS på bakgrunn av Arbeidstilsynets innspill, følgende presisering i forskriften § 5 som gjelder utgifter til reise, kost og losji som følger (overstrøket og understreket):

*§ 5. Utgifter til kost og losji*

*~~Det skal avtales ordninger vedrørende kost og losji. Arbeidsgiver skal dekke kost og losji, men fast diettsats, betaling etter regning eller liknende kan avtales.~~*

De viser til at oversikt fra Arbeidstilsynet viser en høy grad av brudd på de allmenngjorte bestemmelsene. Videre viser de til Fafos analyser av lønnsstatistikk fra SSB:

- Syv prosent hadde lønn under den allmenngjorte minstesatsen, mens 11 prosent lå nær minstesatsen.
- Andelene som lå nær minstelønn var høyere blant utenlandske arbeidstakere, og andelen arbeidstakerne fra østeuropeiske EU-land som lå nær (men over) minstelønn, var på 20 prosent.

## Høringsrunden

Det ble mottatt følgende høringssvar med merknader:

**Akademikerne** støtter begjæringen av fortsatt allmenngjøring av tariffavtaler.

**Arbeidstilsynet** mener allmenngjøringen for persontransport med turbil fremdeles er et viktig virkemiddel for å bedre lønns- og arbeidsvilkårene til utenlandske arbeidstakere i denne bransjen. De mener det er sannsynlig at det fremdeles er vesentlige utfordringer når det gjelder lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakerne i denne næringen. Arbeidstilsynet oppfatter forslaget om endring i forskriftens § 5 som langt tydeligere og støtter forslaget. Arbeidstilsynet støtter også forslaget til ny bestemmelse om tidspunktet for utbetaling av lønn. Arbeidstilsynet støtter også at variable tillegg som opparbeides i den enkelte måned, skal utbetales sammen med den ordinære lønnsutbetaling den påfølgende måned. De peker også i denne sammenheng på at enkelte virksomheter opererer med tillegg som det kan måtte tas hensyn til som lønn etter fravikelihoodsbestemmelsen i § 7. Arbeidstilsynet støtter at mulighet for unntak kun gis virksomheter som er omfattet av tariffavtale inngått med fagforening med innstillingsrett.

Virkeområdebestemmelsen for allmenngjøringsforskriften for godstransport er foreslått endret som følge av direktiv (EU) 2020/1057. Direktivet er et særdirektiv i forhold til utstasjonerings- og håndhevingsdirektivene. Utstasjonerings- og håndhevingsdirektivene er implementert i norsk rett i arbeidsmiljøloven § 1-7 og forskrift om utsendte arbeidstakere. Arbeidstilsynet

legger til grunn at direktiv 2020/1057 vil implementeres ved at det gjøres endringer i forskrift om utsendte arbeidstakere. Særreglene som følger av direktiv 2020/1057 gjelder utsending av sjåførere innen «veitransportsektoren», og det følger implisitt av direktivets regler at både gods- og passasjertransport omfattes. Direktivet har flere referanser til informasjon som er registrert i fartsskriver. Fartsskriver er i henhold til artikkel 3 nr. 1 i forordning (EU) nr. 165/2014 obligatorisk bare på kjøretøyer omfattet av forordning (EF) nr. 561/2006, dvs. på kjøretøy som brukes til å frakte passasjerer som er konstruert eller permanent tilpasset for transport av mer enn ni personer inkludert sjåføren, og er ment for det formålet (og kjøretøy som brukes til å frakte varer der den maksimalt tillatte massen til kjøretøyet overskrider 3,5 tonn). Arbeidstilsynet mener det største faktiske endringen i direktivet, sammenlignet med dagens system, er at tredjelandstransport (ikke-bilateral internasjonal transport) eksplisitt omfattes av direktivet (og ved implementeringen aml. § 1-7 og forskrift om utsendte arbeidstakere). Arbeidstilsynet stiller spørsmål ved kun en henvisning til direktivet for utsendingstilfellene, som vist til i høringen for fortsatt allmenngjøring for godstransport. Vi mener en ren henvisning til direktiv 2020/1057, vil medføre at konsern- og utsendingstilfeller faller utenfor, se nedenfor. Direktiv (EU) 2020/1057 artikkel 1 (2) fastsetter videre at særreglene bare kommer til anvendelse på sjåførere som er ansatt i virksomheter som yter tjenester i situasjoner nevnt i utsendingsdirektivets artikkel 1 (3) bokstav a, dvs. der en virksomhet etter avtale med en mottaker av tjenesteytelser i et annet medlemsland, sender en arbeidstaker dit for egen regning og risiko og under egen ledelse (standardutsending). Dette innebærer etter vårt syn en avgrensning til tilfellet som omtalt i arbeidsmiljøloven § 1-7 andre ledd bokstav a. Direktivets avgrensning innebærer at særreglene ikke kommer til anvendelse dersom arbeidstakeren sendes ut i forbindelse med grenseoverskridende tjenesteyting mellom virksomheter i samme konsern (utsendingsdirektivets artikkel 1(3) bokstav b - konserntilfellene) eller i forbindelse med innleie av arbeidstaker (bokstav c - innleietilfellene), dvs. tilfellene som omtalt i arbeidsmiljøloven § 1-7 andre ledd bokstav b og c. I disse situasjonene skal altså spørsmålet om det foreligger utsending fremdeles avgjøres med utgangspunkt i utsendingsdirektivets alminnelige definisjon og håndhevingsdirektivets regler for vurdering av om det foreligger utsending (artikkel 4).

Gitt særreglenes avgrensning, reiser Arbeidstilsynet spørsmålet om det ikke ville være mer hensiktsmessig at allmenngjøringsforskriftens virkeområde viser til arbeidsmiljøloven § 1-7 første, andre og fjerde ledd. Eksempelvis: Forskriften gjelder også for arbeidstakere som er utsendte til i henhold til arbeidsmiljøloven § 1-7 første, andre og fjerde ledd.

**LO** har ingen merknader utover det som fremkommer av begjæringen.

**NHO** bemerker innledningsvis at de er opptatt av ordnede arbeidsforhold og at en allmenngjøring innen rammene av allmenngjøringsloven, herunder Norges EØS-rettslige forpliktelser, i enkelte tilfeller kan være et hensiktsmessig virkemiddel. Det påpekes at Allmenngjøringsloven stiller krav til dokumentasjon for at utenlandske arbeidstakere utfører arbeid på vilkår som er samlet sett dårligere enn gjeldende tariffavtale mv, jf. § 5. NHO fremhever at Tariffnemnda har en fakultativ adgang til å beslutte allmenngjøring, noe som innebærer at nemnda må vurdere behovet for allmenngjøring og forholdsmessigheten av det enkelte vedtak sett i forhold til den foreliggende dokumentasjonen.

For det tilfelle at Tariffnemnda kommer til at det er grunnlag for videreføring av allmenngjøringsforskriften, har NHO og tilsluttede landsforeninger noen konkrete innspill til utformingen av forskriften:

- Vedrørende de foreslåtte endringene i § 5 om utgifter til kost og losji, mener NHO at dagens ordlyd gir frihet til å velge mellom dekning av kost og losji på den ene siden eller dekning etter regning/ fast diettsats eller lignende på den annen side. En slik avtalefrihet er etter NHOs oppfatning hensiktsmessig, i det det er mange ulike varianter for dekning av kost og losji. Den foreslåtte ordlyden innebærer at avtalefriheten oppheves. NHO er imot en slik absolutt utformet forskriftsbestemmelse.
- Vedrørende forslaget om ny § 6 om utbetaling av lønn: NHO er imot at det skal allmenngjøres et bestemt tidspunkt for utbetaling av lønn. Den underliggende tariffavtalen innebærer at partene på den enkelte bedrift kan avtale betalingsordninger. Utbetalingstidspunktet kan derfor variere fra bedrift til bedrift. Dersom det fastsettes et bestemt tidspunkt for utbetaling av lønn, vil det ha den konsekvens at deler av lønnen må betales forskuddsvis. Dette vil være en stor endring for mange bedrifter, som i dag betaler etterskuddsvis. Det er også grunn til å understreke at fastsettelse av et bestemt utbetalingstidspunkt i realiteten innebærer å fastsette lønns- og arbeidsvilkår som ikke følger av en tariffavtale. Slike vilkår kan Tariffnemnda bare fastsette dersom det foreligger "særlige tilfeller", jf. allmenngjøringsloven § 6 (1) annen setning. Etter NHOs oppfatning må terskelen for å fastsette slike ikke-tariffavtalte vilkår ligge høyt.

**NHO Transport** støtter anmodningen om fortsatt allmenngjøring, men er avvisende til den foreslåtte endringen av § 5 og forslag til ny § 6. En fortsatt allmenngjøring er etter NHO Transport sin oppfatning viktig for å unngå uakseptable lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske sjåførere og hindre en uheldig konkurransevidning mellom utenlandske og norske transportører.

Som det fremgår av Arbeidstilsynets oversikt i bilag 4, har det ikke vært noen tilsyn med utenlandske turbiler siden 2019, siden disse har uteblitt av på grunn av covid-19 pandemien og Russlands angrep på Ukraina. NHO Transport mener det er god grunn til å forvente at asiatiske turister vil vende tilbake til Norge når forholdene i Ukraina har normalisert seg og covid-19 relaterte restriksjoner blir fjernet i Asia. Da vil også de utenlandske turbilaktørene vende tilbake, og erfaringene til og med 2019-sesongen må dermed legges til grunn ved vurderingen av fortsatt allmenngjøring eller ei.

**Spekter** er prinsipielt uenig i omfanget av allmenngjøring som i dag brukes og den praksis som nå synes å være etablert, der tidligere allmenngjøringsvedtak nærmest automatisk videreføres uten en grundig ny vurdering av om det fortsatt er grunnlag for allmenngjøring for en ny tariffperiode. Spekter fremhever følgende:

*«Allmenngjøring er et kraftig myndighetsinngrep og må derfor etter Spekters oppfatning kun brukes der det klart er dokumentert at lønns- og arbeidsvilkårene ligger vesentlig under det som må anses som sosialt akseptabelt i Norge. Dersom Tariffnemnda likevel finner å ville videreføre allmenngjøringen vil Spekter uttale at vi er skeptiske til at det allmenngjøres andre bestemmelser enn minstelønnsbestemmelser. Vi har ingen*

*merknader til at minstelønnsatsene justeres i tråd med resultatet fra overenskomstrevisjonen 2022.»*

**Yrkestrafikkforbundet** ønsker en videreføring av allmenngjøring for turbil med samtlige foreslåtte endringer. Det er fortsatt et sterkt behov for fortsatt allmenngjøring av minstelønn. Transport er en arbeidsintensiv bransje, og lønn er viktigste konkurransefaktor. Utenlandske aktører utkonkurrerer norske på bekostning av sjåførenes vilkår.

**Justis- og beredskapsdepartementet** har ingen merknader.

## **Tariffnemndas vurderinger**

Tariffnemnda finner etter en samlet vurdering av dokumentasjonen at vilkårene for allmenngjøring er til stede. Fortsatt allmenngjøring er et forholdsmessig tiltak for å bidra til at utenlandske arbeidstakere får lønnsvilkår 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.

Så langt har 2022, i likhet med årene 2020 og 2021, vært et spesielt år for bransjen. Det skyldes både fortsatt pandemi i Asia og krigen i Ukraina. Utenlandske sjåførere har i liten grad kommet til Norge. Nemnda anser situasjonen som forbigående. Opplysninger fremlagt i begjæringen knyttet til 2019 viser at det fortsatt var behov for allmenngjøring, og nemnda har ikke grunn til å tro at situasjonen er annerledes når markedet normaliserer seg.

Tallene fra 2019 viste forskjeller på lønnsnivået til norske og utenlandske arbeidstakere. En stor andel av de utenlandske arbeidstakerne lå i lønn rundt allmenngjøringsnivå og det er få som hadde lavere enn allmenngjort lønn. Det viser at forskriften har reell betydning, og at det er sannsynlig at lønningene vil falle dersom allmenngjøringen fjernes. Nemnda viser til at partene i bransjen støtter opp om fortsatt allmenngjøring av tariffavtalen.

Nemnda behandler nedenfor spørsmål om utforming av forskriften:

EU har vedtatt Direktiv (EU) 2020/1057 som fastsetter særregler for hvem som regnes som utsendte arbeidstakere i transportsektoren. Direktivet er tatt inn i EØS-avtalen, men implementeringen er per nå ikke gjennomført i norsk rett. Tariffnemnda vil derfor ikke henvide direkte til direktivet, men fjerner oppstillingen av hvilke typer grensekryssende transport allmenngjøringen skal begrenses til. Dette er ikke en innskrenking av virkeområdet, og allmenngjøringen vil fortsatt omfatte kabotasjetransport. Arbeidsmiljøloven § 1-7 og forskrift om utsendte arbeidstakere regulerer når reglene kommer til anvendelse for arbeidstakere ansatt i utenlandske virksomheter. Når Direktiv (EU) 2020/1057 blir implementert, legger Tariffnemnda til grunn at arbeidsmiljøloven § 1-7 må tolkes i lys av dette direktivet. Tariffnemnda vil i alle tilfeller måtte vurdere endringer i forskriften når direktivet gjennomføres.

Arbeidstilsynet har i sitt brev tatt opp et behov for presisering i § 5 om utgifter til kost og losji. Nemnda er enig i at det er hensiktsmessig å få frem at bestemmelsen ikke kan forstås som bare

et pålegg om å inngå avtale om utgiftsdekning. Samtidig ønsker nemnda at det skal være frihet til å avtale fast diettsats, betaling etter regning eller at oppdragsgiver dekker kost og losji. Bestemmelsen er endret i tråd med dette.

Arbeidstilsynet har foreslått en bestemmelse om tidspunkt for utbetaling av lønn som støttes av LO og YS i begjæringen. Utbetalingstidspunkt er som et utgangspunkt en del av den enkelte arbeidstakers lønns- og arbeidsvilkår, og kan dermed være gjenstand for allmenngjøring. Nemnda har ikke tidligere allmenngjort bestemmelser om utbetalingstidspunkt, og finner at det ikke er tilstrekkelig dokumentasjon av behovet for eller virkningene av en slik bestemmelse.

## **Tariffnemndas vedtak**

Med hjemmel i lov 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler mv. har Tariffnemnda truffet vedtak om videreføring av allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil.

Tariffnemndas vedtak innebærer ny forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil med noen endringer og justerte satser.

### **Tariffnemnda**

Terese Smith Ulseth  
Steinar Holden  
Giuditta Cordero-Moss  
Andreas van den Heuvel  
Kurt Weltzien  
Lin-Andrea Gulbrandsen  
Jon H. Stordrange

*Protokollen er elektronisk signert*