



Dato  
09.12.2022

Vår Referanse  
2022/12

Saksbehandler  
Nina N. Hermansen

## Protokoll 6/2022

# Tariffnemndas vedtak av om fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtale for godstransport på vei

### Innledning

Saken gjelder begjæring av delvis allmenngjøring av tariffavtale for godstransport på vei. Det vises til forskrift av 10. mai 2021 nr. 2073 om allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei.

Tariffnemnda mottok til behandling felles begjæring fra LO og YS av 28. juni 2022 om fortsatt delvis allmenngjøring av overenskomstene for perioden 2022-2024. Nemnda besluttet å sende saken på høring den 4. juli 2022. Høringsfristen ble satt til 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.

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 Harald Øvsthus (Norges Lastebileier-Forbund).

### 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 viser LO og YS til at allmenngjøringen for godstransport trådte i kraft 1. juli 2015. De anfører at de samme forholdene som lå til grunn for de opprinnelige begjæringene fortsatt gjør seg gjeldende.

De viser til Fafos analyser av lønnsstatistikk fra Statistisk sentralbyrå, som viser at det i 2020 var registrert drøyt 17 700 arbeidstakere innenfor godstransport på vei. Av disse hadde 67 prosent norsk landbakgrunn. I tillegg kommer utsendte arbeidstakere, som ikke er med i lønnsstatistikken. Analysene viser at samlet sett hadde 9 prosent lønn under den allmenngjorte minstesatsen, mens 28 prosent lå nær minstesatsen. Blant ikke bosatte og nyankomne (D-nummer) arbeidsinnvandrere fikk hele 19 prosent lønn under minstesats og 38 prosent nær minstesatsen.

LO og YS fremholder at Arbeidstilsynet, på grunn av Covid-19, hadde færre tilsyn en vanlig i næringen i 2020, og at Arbeidstilsynet i 2021 har gjennomført ordinært antall tilsyn på utsendte arbeidstakere, men færre enn normalt på norsk godstransport. Morten Lien i Arbeidstilsynet har i epost 20. mai i år, oppsummert tilsynsaktiviteten i transportsektoren fra 2018 til 2021. I tillegg har Morten Støver i Arbeidstilsynet sendt oversikt over tilsyn med allmenngjøringsforskriften for godstransport på vei i perioden 2020-april 2022.

Oversikten for 2018-2021 viser at det fortsatt avdekkes et betydelig antall brudd på bestemmelsene. Dette er andelen brudd i denne perioden:

- I tilsyn med allmenngjort lønn på utenlandsk godstransport er det funnet brudd på bestemmelsen i 54 % av tilsynene i 2018, 36 % av tilsynene i 2019, 20 % av tilsynene i 2020 og 26 % av tilsynene i 2021.
- I tilsyn med allmenngjort lønn på norsk godstransport er det funnet brudd på bestemmelsen i 11 % av tilsynene i 2018, 16 % av tilsynene i 2019, 15 % av tilsynene i 2020 og 15 % i 2021.
- I tilsyn med allmenngjort diett på utenlandsk godstransport er det funnet brudd på bestemmelsen i 28 % av tilsynene i 2018, 19 % av tilsynene i 2019 og 20 % av tilsynene i 2020. Det er ikke gjennomført tilsyn på allmenngjort diett på utenlandsk godstransport i 2021.
- I tilsyn med allmenngjort diett på norsk godstransport er det funnet brudd på bestemmelsen i 18% av tilsynene i 2018, 16 % av tilsynene i 2019, 6 % av tilsynene i 2020 og 3% i 2021.

I perioden 2020 - april 2022 ble det gjennomført 227 tilsyn med allmenngjøringsforskriften. I 27 prosent av tilsynene ble det avdekket at arbeidsgiver ikke betalte lønn til utsendte arbeidstakere i samsvar med allmenngjøringsforskriften. Samlet sett var det brudd på lønnsbestemmelsene i 17 prosent av tilsynene.

Yrkestrafikkforbundet gjennomførte i oktober 2021 en spørreundersøkelse blant utenlandske lastebilsjåførere på Statens Vegvesens kontrollstasjon ved Svinesund. Undersøkelsen viste at sjåførene rekrutteres fra stadig lengre øst i Europa. I 2019 utgjorde sjåførere fra Ukraina og Hviterussland 16 % av de spurte. I 2021 var andelen nesten doblet til 30 %. Lønningene er fremdeles svært lave. Gjennomsnittlig månedslønn har gått opp med 57 euro siden 2019, men

fortsatt tjener halvparten mindre enn 2 100 euro brutto. Dette må sees i sammenheng med at de fleste oppgir å arbeide 10-12 timers arbeidsdager og 20- 24 dager i måneden. Andelen sjåførere med månedslønn under 2000 euro er størst blant sjåførene fra Ukraina, Hviterussland, Polen, Litauen og Tsjekkia.

De aller fleste sjåførene oppgir at de har utført oppdrag innenlands i Norge i løpet av de siste 12 månedene. 14% svarer at de får norsk minstelønn når de kjører kabotasje i Norge. Blant de hviterussiske og ukrainske sjåførene er det bare henholdsvis 4% og 6% som svarer at de får norsk minstelønn når de kjører innenlands i Norge.

LO og YS viser til at det er innført en ny bestemmelse i § 7.3 i overenskomsten om minste døgnbetaling på flerdagsturer. De foreslår at endringen implementeres i forskriften § 3 som følger:

*Arbeidstakere som utfører arbeid i henhold til § 2, skal minst ha en lønn per time på kroner 196.50 ~~185,50~~.*

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

Videre mener LO og YS at omfangsområdet for forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei må justeres for å tilpasses Direktiv (EU) 2020/1057. Direktivet fastsetter særregler om hvilke arbeidstakere som regnes som utsendte arbeidstakere innenfor transportsektoren, og som dermed skal ha krav på minstelønn i henhold til allmenngjorde satser. Direktivet ble vedtatt i EU den 15. juli 2020, som en del av EUs mobilitetspakke. Tilpasninger i forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei er berørt i Samferdsels- og Arbeids- og inkluderingsdepartementet sitt posisjonsnotat til direktivet, hvor departementet legger til grunn at allmenngjøringsforskriften må tilpasses:

*«Internasjonal vegtransport er holdt utenfor virkeområdet for gjeldende allmenngjøringsforskrifter med unntak av kabotasje og, når det gjelder godstransport, også kombinert transport. Departementet antar at allmenngjøringsforskrifter på dette området vil måtte tilpasses direktivets regulering når det gjelder hvilke former for internasjonal vegtransport som er å anse som utsendingssituasjoner og at den viktigste endringen i praksis vil være at også tredjelandstransport vil kunne være omfattet av forskriftene. I forhold til gjeldende allmenngjøringsforskrifter, medfører det nye direktivet ikke behov for endringer når det gjelder kabotasje, men det kan være behov for å justere virkeområde når det gjelder kombinert transport, slik at tilfeller der veidelen av transportoppdraget i seg selv utgjør en bilateral transport ikke omfattes av allmenngjøringsforskriften»*

Av hensyn til å bevare homogenitet i praktiseringen i EU/EØS ber LO og YS om at § 2 endres til å gjelde utsendte arbeidstakere, med henvisning til Direktiv (EU) 2020/1057. Følgende endring foreslås i forskriften § 2 første og annet ledd:

*Forskriften gjelder for arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn (2,5 tonn, se nedenfor i pkt IV). ~~Forskriften gjelder også:~~*

- ~~a) kabotasjekjøring, det vil si transportoppdrag mellom steder i Norge som etterfølger en grensekryssende transport til Norge, og~~  
~~b) kombinert transport, det vil si transport på vei i Norge som starter eller slutter med en grensekryssende transport på jernbane eller skip.~~

~~Forskriften gjelder ikke grensekryssende transportvirksomhet (internasjonal transport) ut over dette.~~

Forskriften gjelder også for arbeidstakere som er utsendt i henhold til Direktiv (EU) 2020/1057

Videre viser Lo og YS til at mobilitetspakken innebærer endringer i hvilke kjøretøy som omfattes av kjøre- og hviletids- og løyvekrav. I dag er det kjøretøy med tillatt totalvekt over 3,5 tonn som er omfattet av regelverket, men regelverket vil med implementeringen av forordningene (EU) 2020/1054 om endringer i forordning (EF) 561/2006 om kjøre- og hviletid og i forordning (EU) 165/2014 om fartsskriver, og (EU) 2020/1055 om endringer i forordning (EF) 1071/2009 om yrkesadgang til vegtransportmarkedet og forordning (EF) 1072/2009 om adgang til det internasjonale markedet for godstransport, også omfatte kjøretøy med tillatt totalvekt over 2,5 tonn, som driver internasjonal transport. Det er avhengig av nasjonal regulering hvorvidt regelverket også skal gjelde for kjøretøy som kun har transportoppdrag nasjonalt.

Løyvekravene for varebiler er allerede tredd i kraft i EU fra 21. mai 2022, jf. (EU) 2020/1055 artikkel 2, førte ledd bokstav b. Kjøre- og hviletidskravene for varebiler trer i kraft i EU 1. juli 2026, jf. (EU) 2020/1054 artikkel 1, første ledd.

YS og LO ønsker at grensen settes til 2,5 tonn for å ivareta hensynene til at regelverket skal være oversiktlig og enkelt å kontrollere, samtidig som det bør ha en viss logisk sammenheng med løyvekrav og kjøre- og hviletidsregler. Ny ordlyd i forskriften § 2 første ledd blir da:

*Forskriften gjelder for arbeidstakere som er utfører godstransport på vei med kjøretøy med tillatt totalvekt over ~~3,5 tonn~~ 2,5 tonn.*

Videre viser LO og YS til Arbeidstilsynets brev av 1. april 2022, hvor de ber om at arbeidstid defineres i forskriften for å sikre effektiv håndheving. YS og LO forslår derfor å endre forskriften § 3 slik:

*Arbeidstakere som utfører arbeid i henhold til § 2, skal minst ha en lønn per arbeidstime på kroner 196,50, jf. arbeidsmiljøloven §10-1.*

LO og YS viser videre til Arbeidstilsynets brev av 1. april 2022 hvor de ber Tariffnemnda vurdere om det er mulig å etablere særregler om utbetalingstidspunkt, for å forebygge omgåelser av lønnsplikten og legge til rette for effektiv håndheving. YS og LO anfører at lønnutbetalingstidspunkt er en del av den enkelte arbeidstakers lønns- og arbeidsvilkår, og dermed kan allmenngjøres. YS og LO ber etter dette om at tariffavtalen § 3.2 tas inn som ny § 6 i forskriften, og at påfølgende bestemmelser forskyves. Siste ledd må modifiseres til å samsvare med innholdet i avtalen. Det må fremgå av ordlyden at avtale med tillitsvalgt kun kan inngås

hvor tariffavtale er inngått med fagforening med innstillingsrett. YS og LO foreslår følgende tilpassede ordlyd:

*Utbetaling av lønn skjer ~~ordinært~~ 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.*

YS og LO legger til grunn 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. De ber Tariffnemda om å fatte vedtak overensstemmende med følgende:

Forskrift av 10. mai 2021 nr. 2073 om allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei videreføres i ny forskrift med endringer i §§ 2, 3, ny § 6, samt revidert lønnsatts og ny minste døgnatts i henhold til Godsbilavtalen 2020-2022.

## Høringsrunden

Det ble mottatt følgende høringssvar med merknader:

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

**Arbeidstilsynet** mener allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei fortsatt er viktig og bør videreføres. Arbeidstilsynet har så langt i 2022 kontrollert overholdelse av allmenngjøringen for godstransport i 64 tilsyn. Tall fra tilsyn viser omtrent samme tendens som for perioden 2018-2020, hvor bruddprosent for utenlandsk godstransport var ca. 40 %. Arbeidstilsynet støtter at det er behov for å endre virkeområdereguleringen for utsendingstilfeller som følge av direktiv (EU) 2020/1057. Forslaget inntar en direktehenvisning til utsending som skjer i henhold til direktiv (EU) 2020/1057. Arbeidstilsynet stiller spørsmål ved om denne henvisningen er tilstrekkelig til å fange opp alle de tilfellene som bør omfattes av allmenngjøringen. Arbeidstilsynet peker derfor på at en ren henvisning til direktiv 2020/1057 vil medføre at konsern- og utleieutsendinger, faller utenfor. 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.*

Arbeidstilsynet støtter forslaget om å endre virkeområdet til også omfatte kjøretøy med totalvekt over 2,5 tonn. Og mener at det er behov for strengere reguleringer for varebilmarkedet. Arbeidstilsynet mener generelt at det vil være positivt for «varebilsegmentet» å måtte forholde seg til flere krav og økt kontroll. De viser til rapport fra FAFO om

varebilsegmentet (2020) og rapport fra a-krimssenteret i Oslo og Akershus fra 2018. Arbeidstilsynet er likevel usikre på om det er riktig tidspunkt å foreta en slik endring. Regelverket på transportområdet bør etter vårt syn søkes harmonisert så langt det lar seg gjøre. Det er en klar fordel om kjøre- og hviletidsregelverket (og dermed forskrift om arbeidstid for sjåførere), utsendingsreglene og allmenngjøringsforskriften henger sammen så langt som mulig. Dersom regelsettene får ulike virkeområder, kan regelverkene både bli svært vanskelige for transportørene å forholde seg til - og for myndighetene å håndheve og veilede om. Når det gjelder endring av lønnsbestemmelsen i § 3 er Arbeidstilsynet enige i det som fremgår av begjæringen. I det nye forslaget er formuleringen «lønn pr time» foreslått endret til «lønn pr arbeidstime» og det er tatt inn en henvisning til arbeidsmiljøloven § 10-1. Forslaget legger til grunn at lønnet tid etter tariffavtalen samsvarer med arbeidstidsdefinisjonen etter arbeidsmiljøloven. Arbeidstilsynet antar dette forutsetter at partene i tariffavtalen er enige i en slik forståelse. I utgangspunktet har Arbeidstilsynet erfart at mange arbeidsgivere ikke avlønner for tilgjengelighetstid, slik at en slik endring synes å ville gi behov for veiledning og håndheving – også ovenfor norske arbeidsgivere innen godstransportsektoren. Dersom partene i tariffavtalen ikke er enige i en slik forståelse, mener Arbeidstilsynet at bestemmelsen bør henvise både til forskrift om arbeidstid for sjåførere § 5 (evt. også nr. 1 og 2), i tillegg til arbeidsmiljøloven § 10-1 utenfor kjøre- og hviletidsområdet (unntakskjøring mv.)

Arbeidstilsynet støtter forslaget om minimum lønn for 7,5 timer for flerdagsturer. Bestemmelsen vil sikre et minimumsnivå for lønn uansett arbeidstid, unntatt for oppstarts- og avslutningsdøgn.

Arbeidstilsynet ber også Tariffnemnda om å vurdere å endre forskriften § 5 om utgifter til diett. I Skatte-ABC 2021-2022 under punkt 11.2.17 og "Kost, langtransportsjåførere" er det presisert følgende om maksimal trekkfri kostgodtgjørelse:

*Godtgjørelse til kost for ansatte langtransportsjåførere kan utbetales trekkfritt med inntil kr 300 per døgn. Satsen gjelder ved kjøring både i Norge og i utlandet. Det kan normalt legges til grunn at godtgjørelsen ikke har gitt overskudd. Bestemmelsen om at del av døgn som overstiger hele reisedøgn med minst 6 timer, regnes som helt døgn ved beregningen av skattefri godtgjørelse, gjelder ikke for langtransportsjåførere under utøvelsen av yrket. For fravær som f.eks. overstiger ett døgn, men som ikke varer minst 48 timer, vil maksimal trekkfri kostgodtgjørelse derfor være kr 300.*

Slik Arbeidstilsynet forstår dette, innebærer det at det kun er diett for hele døgn som er skattefrie. Eksempelvis vil, der det utbetales f.eks. 1/3 sats i tillegg til et helt døgn, fordi man har påbegynt neste 8 timers periode, denne 1/3 bli skattepliktig. Hvis henvisningen til «myndigheter til enhver tid godkjenner som skattefri diett» er ment som en ren henvisning til satsen, mener Arbeidstilsynet at dette bør presiseres i ordlyden. For eksempel:

*... skal diett utbetales med en sats som tilsvarende det norske myndigheter til enhver tid godkjenner som skattefri diett ..*

Arbeidstilsynet støtter forslag til ny bestemmelse om tidspunktet for utbetaling av lønn. Vi mener dette er en viktig foreslått endring for kontroll og oppfølging.

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

**NHO** har avgitt høringsuttalelse på vegne av NHO og tilsluttede landsforeninger. NHO påpeker 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. 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 følgende:

*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.*

Når det gjelder Utdrag fra FAFO-notat 2022:07 bemerker NHO at dette notatet er to år gammelt, og at notatet derfor i liten eller ingen grad tar opp de markedsmessige endringer som har skjedd i det europeiske arbeidsmarkedet for sjåførere, eller den effekten som endringene har hatt for lønnsbetingelser. NHO mener at man i store deler av Vest-Europa har opplevd sjåførmangel de siste to årene, og at det har medført at lønningene har økt for å tiltrekke seg og beholde nødvendig arbeidskraft. De mener det finnes mange eksempler på at utenlandske sjåførere som har vært ansatt i Norge, med norske lønns- og arbeidsvilkår, har valgt å flytte tilbake til sine hjemland eller til andre land i Vest-Europa.

Når det gjelder Grenseundersøkelsen 2021, som Yrkestrafikkforbundet har utarbeidet, fremholder NHO at det er grunn til å nevne at undersøkelsen bygger på svar fra til sammen 313 sjåførere som er intervjuet på Svinesund. Normalt passerer det om lag 3000 lastebiler per døgn på Svinesund, og alle de andre grenseovergangene kommer i tillegg til dette. Det er derfor på sin plass å bemerke at denne undersøkelsen rent statistisk bygger på et veldig begrenset utvalg, og at undersøkelsen derfor har begrenset verdi.

For det tilfelle at Tariffnemnda kommer til at det er grunnlag for videreføring av allmenngjøringsforskriften, så mener NHO at endringsforslagene er i overensstemmelse med de underliggende tariffavtaler.

Det er foreslått en endring i forskriften som vil ha stor praktisk betydning for gjennomføring av varedistribusjon i Norge. I utkastet til forskriften fremgår det at forskriftens virkeområde endres fra å gjelde arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med tillatt totalvekt 3,5 tonn til å gjelde arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med tillatt totalvekt 2,5 tonn. Endring av virkeområdet fra 3,5 tonn til 2,5 tonn vil i praksis innebære at store deler av det såkalte "varebilmarkedet" og nærdistribusjon av gods i hele Norge blir omfattet av allmenngjøringsforskriften. Forslaget antas å få størst betydning for arbeidstakere i norske virksomheter.

På bakgrunn av de store mangler når det gjelder statistikk og kunnskapsgrunnlag for varebilmarkedet, er NHO i tvil om hvorvidt dokumentasjonskravet i henhold til allmenngjøringslovens § 8 er oppfylt i relasjon til forslaget om å utvide forskriftens virkeområde.



NHO påpeker at det heller ikke i begjæringen er fremlagt noe særlig dokumentasjon for at det er påkrevd å utvide forskriftens virkeområde.

Videre viser NHO til at LO og YS foreslår å endre første ledd i forskriftens § 3 slik at lønnsplikten gjelder for hver "arbeidstime". NHO påpeker at nåværende ordlyd bruker ordet "time", og at dette samsvarer med forskrift om arbeidstid for sjåførere (FATS) hvor såkalt "tilgjengelighetstid" ikke skal regnes som arbeidstid. NHO støtter ikke at det etableres forskjellige bestemmelser i de to forskriftene, og mener at det i § 3, første ledd, fortsatt bør brukes ordet "time".

NHO påpeker at dersom man ønsker å endre prinsippet med at det ikke skal være lovlig å benytte tilgjengelighetstid, så er det mest hensiktsmessig å foreta en endring i FATS, som igjen vil få virkning i forhold til allmenngjort lønn. Dersom man bare foretar en endring i allmenngjøringsforskriften, uten at det endres i FATS, så vil konsekvensen kunne bli at arbeidstakere kan kreve lønn for timer som ikke skal regnes som arbeidstid.

Til Arbeidstilsynets brev av 1. april 2022 hvor det er pekt på en del utfordringer knyttet til anvendelsen av forskriftene om delvis allmenngjøring av tariffavtalene ønsker NHO å minne om at Tariffnemndas praksis er basert på at det skal være – så langt det er mulig – samsvar mellom den allmenngjorte forskriften og den underliggende tariffavtalen. I de tilfeller hvor forskriftsteksten byr på tvil, vil den underliggende tariffavtalen være et viktig tolkningsmoment. Dersom den underliggende tariffavtalens ordlyd ikke gir svar, kan tariffpartene selvsagt kontaktes knyttet til praksis. Så vidt vites har NHO alltid svart på spørsmål om tolkning og praksis knyttet til allmenngjorte tariffavtaler, uavhengig av om det er Arbeidstilsynet eller andre som har spurt. Metodikken for tolkning av delvis allmenngjorte tariffavtaler har derfor visse særtrekk. Men at dette må være metoden for tolkning av allmenngjorte tariffavtaler følger etter NHOs oppfatning av selve reguleringsmetodikken. Det er tariffavtalen som er delvis allmenngjort. Etter NHOs oppfatning er det ingen god løsning at forskriftene skal stå på egne ben, som Arbeidstilsynet tar til orde for. En situasjon hvor tariffavtalen og den allmenngjorte tariffavtalen ikke har lik regulering, vil være et skritt mot å undergrave tariffavtalen som reguleringsverktøy. Til tross for håndhevning utfordringene Arbeidstilsynet peker på – som det erkjennes at kan være reelle – er NHO ikke enig i en reguleringsmetodikk som gjør forskriftene autonome i forhold til forskriften.

I Arbeidstilsynets brev foreslår de i punkt 6 at Tariffnemnda skal fastsette et utbetalingstidspunkt for lønn. Denne problemstillingen er ivare tatt gjennom forslaget til ny bestemmelse i forskriften, som NHO støtter.

**NHO Logistikk og Transport** minner om at nemnda må vurdere behovet for allmenngjøring og forholdsmessigheten av det enkelte vedtak sett i forhold til den foreliggende dokumentasjonen. Det er viktig at Tariffnemnda i sin vurdering er klar over at de siste to årene har man i store deler av Vest-Europa opplevd sjåførmangel, og det har medført at lønningene har økt for å tiltrekke seg og beholde nødvendig arbeidskraft. NHO LT viser til at det finnes mange eksempler på at utenlandske sjåførere som har vært ansatt i Norge, med norske lønns- og arbeidsvilkår, har valgt å flytte tilbake til sine hjemland eller til andre land i Vest-Europa.

Videre påpeker NHO LT at Fafo-notatet som LO og YS viser til i begjæringen bygger på fakta og innhentede opplysninger som er to år gamle. NHO LT mener derfor at Fafo-notatet i liten eller ingen grad tar opp de markedsmessige endringer som har skjedd i det europeiske arbeidsmarkedet for sjåførere, eller den effekten som endringene har hatt for lønnsbetingelser. De siste to årene har man i store deler av Vest-Europa opplevd sjåførmangel, og det har medført at lønningene har økt for å tiltrekke seg og beholde nødvendig arbeidskraft. På denne bakgrunn stiller NHO LT spørsmål ved om Tariffnemnda nå har oppdatert dokumentasjon for at utenlandske arbeidstakere utfører arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn gjeldende tariffavtale. Dersom dokumentasjonskravet ikke er oppfylt, har Tariffnemnda ansvar for å ta stilling til om vilkåret for allmenngjøring fortsatt foreligger.

Når det gjelder Grenseundersøkelsen 2021, som Yrkestrafikkforbundet har utarbeidet, fremholder NHO LT at det er grunn til å nevne at undersøkelsen bygger på svar fra til sammen 313 sjåførere som er intervjuet på Svinesund. Normalt passerer det om lag 3000 lastebiler per døgn på Svinesund, og alle de andre grenseovergangene kommer i tillegg til dette. Det er derfor på sin plass å bemerke at denne undersøkelsen rent statistisk bygger på et veldig begrenset utvalg, og at undersøkelsen derfor har begrenset verdi.

For det tilfelle at Tariffnemnda kommer til at det er grunnlag for videreføring av allmenngjøringsforskriften, så mener NHO LT at endringsforslagene er i overensstemmelse med de underliggende tariffavtaler.

NHO LT er enig med NHO og er også i tvil om hvorvidt dokumentasjonskravet i henhold til allmenngjøringslovens § 8 er oppfylt i relasjon til forslaget om å utvide forskriftens virkeområde. NHO LT påpeker at det heller ikke i begjæringen er fremlagt noe særlig dokumentasjon for at det er påkrevd å utvide forskriftens virkeområde. NHO LT mener det ikke foreligger grunnlag for å utvide forskriftens virkeområde fra å gjelde arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy tillatt totalvekt 3,5 tonn til å gjelde arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med tillatt totalvekt 2,5 tonn.

Videre viser NHO LT til at LO og YS foreslår å endre første ledd i forskriftens § 3 slik at lønnsplikten gjelder for hver "arbeidstime". NHO LT påpeker at nåværende ordlyd bruker ordet "time", og at dette samsvarer med forskrift om arbeidstid for sjåførere (FATS) hvor såkalt "tilgjengelighetstid" ikke skal regnes som arbeidstid. NHO LT støtter ikke at det etableres forskjellige bestemmelser i de to forskriftene, og mener at det i § 3, første ledd, fortsatt bør brukes ordet "time".

NHO LT er enig med NHOs oppfatning, at det ikke er en god løsning at forskriftene skal stå på egne ben, som Arbeidstilsynet tar til orde for.

NHO LT er også enig i Arbeidstilsynets forslag i punkt 6 om fastsettelse av et utbetalingstidspunkt for lønn. Denne problemstillingen er ivaretatt gjennom forslaget til ny bestemmelse i forskriften, som NHO LT støtter.

**Norges Lastebileier-forening** støtter i utgangspunktet en fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei. Imidlertid ligger det i tariffnemndens utkast til ny forskrift en rekke endringer som gjør det vanskelig for NLF å støtte begjæringen slik den foreligger.

NLFs prinsipielle syn er at godstransport må reguleres uavhengig av vekt på kjøretøyet. NLF har derfor lenge arbeidet for å underlegge godstransport med varebil (både nasjonalt og internasjonalt) krav om løyve, kompetansebevis og regler for kjøre- og hviletid. Etter all sannsynlighet vil disse reguleringene komme på plass i årene som kommer, ikke minst som følge av EUs Mobilitetspakke 1. Etter NLFs syn vil det være naturlig at disse reglene trer i kraft først, og at man deretter vurderer om allmenngjøringen skal utvides til å også gjelde for førere av godsbiler over 2,5 tonn.

I dag finnes det ingen spesielle kompetansekrav for å frakte gods med varebil mot vederlag. Da er det etter NLFs syn problematisk at en enhver innehaver av førerkort klasse B skal ha krav på samme lønnsnivå som en arbeidstaker som har opparbeidet seg kompetansen som kreves for å føre et tungt kjøretøy mot vederlag. For å bli tungbilsjåfør i dag er det strenge kompetansekrav. Mange utdanner seg dessuten gjennom private kjøreskoler, og bærer hele eller deler av utgiftene med dette selv. Tungbilsjåførene har også krav til jevnlig etterutdanning for å beholde sin yrkessjåførkompetanse. NLF er dermed bekymret for at det kan få negative konsekvenser for rekrutteringen av tungbilsjåfører dersom samme betingelser skal gjelde for varebilsjåfører uten formelle krav til kompetanse. NLF mener på bakgrunn av dette at virkeområdet for allmenngjøringen på dette tidspunktet ikke bør utvides til å omfatte arbeidstakere som utfører godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt under 3,5 tonn.

NLF støtter å endre forskriften når det kommer til utsendte arbeidstakere. Ved å vise til Direktiv (EU) 2020/1057, sikrer man at allmenngjøringen harmoniseres med implementeringen av Mobilitetspakke 1.

Når det gjelder forslaget om å endre «time» til «arbeidstime» viser NLF til at nåværende ordlyd samsvarer med forskrift om arbeidstid for sjåfører (FATS), som i all hovedsak regulerer tungbilsjåførenes arbeidstidsregelverk. Der slås det fast at såkalt "tilgjengelighetstid" ikke skal regnes som arbeidstid. NLF mener det er problematisk om det innføres ulike bestemmelser i de to forskriftene. Dersom formålet med denne endringen er at det ikke skal være lovlig å benytte tilgjengelighetstid som beskrevet i FATS, så mener vi endringen i så fall må gjøres i FATS. I så tilfelle vil endringen også gjøre seg gjeldende i allmenngjøringsbestemmelsene. Dersom man bare foretar en endring i allmenngjøringsforskriften, uten at det endres i FATS, så vil konsekvensen kunne bli enda større utfordringer med kontrolletatens tolkninger enn i dag.

NLF støtter at det i tråd med endringene i tariffavtalen slås fast at «ingen døgn på flerdagsturer, med unntak av oppstarts- og avslutningsdøgn, skal lønnes med mindre en 7,5 timer per døgn». NLF støtter også forslaget om å forskriftsfeste utbetalingstidspunkt, men da at forskriften § 6 tredje ledd er likelydende som i overenskomsten:

*«Foranstående er ikke til hinder for at det mellom bedriften og de ansattes tillitsvalgte kan avtales andre betalingsordninger.»*

**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.*

**Virke** mener det ikke er tilstrekkelig dokumentert at vilkårene for allmenngjøring er oppfylt. Virke viser til at Vest-Europa de to siste årene har opplevd sjåførmangel, og at det har medført at lønningene har økt for å tiltrekke seg og beholde nødvendig arbeidskraft. Videre påpeker Virke, på samme måte som NHO og NHO LT, at Fafo-notat 2022:07 bygger på fakta og innhentede opplysninger som er to år gamle, og at det derfor i liten eller ingen grad tar opp de markedsmessige endringer som har skjedd i det europeiske arbeidsmarkedet for sjåførere, eller den effekten som endringene har hatt for lønnsbetingelser og at lønningene i Europa har økt for å tiltrekke seg og beholde nødvendig arbeidskraft.

Tvilen om dokumentasjonskravet er oppfylt gjelder også det foreslåtte nye elementet om utvidelsen til varebiltransport med kjøretøy med totalvekt over 2,5. tonn. På bakgrunn av de store manglene som foreligger når det gjelder statistikk og kunnskapsgrunnlag for varebilmarkedet, mener Virke at dokumentasjonskravet iht. allmenngjøringslovens § 8 ikke er oppfylt, og at det derfor ikke foreligger rettslig grunnlag for å utvide forskriftens virkeområde slik det er foreslått.

**Yrkestrafikkforbundet** støtter videreføring av allmenngjøring for godstransport med samtlige foreslåtte endringer. Behovet for allmenngjøring er minst like stort innenfor varebilsegmentet som for tungtransport. Utenlandske arbeidstakere er utsatt for sosial dumping. Videre har de norske aktørene, særlig de med tariffavtale, en klar konkurranseulempa i forhold til utenlandske aktører. Det er etter dette i samsvar med lovens formål og utgangspunkt at forskriftens omfang bringes bedre i samsvar med tariffavtalens omfangsområde.

YTF mener allmenngjøring av minstelønn er et nødvendig og egnet tiltak for å bedre forholdene i varebilsegmentet. Varebilbransjen er preget av at det er enkelt å starte med transportvirksomhet, og det er få kompetansekrav til sjåførene. Det er dermed både enkelt for useriøse aktører å starte virksomhet, og enkel tilgang på billig arbeidskraft.

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

## Tariffnemndas vurderinger

Tariffnemnda finner ut fra en samlet vurdering av dokumentasjonen at vilkårene for allmenngjøring er til stede.

Tariffnemnda har lagt vekt på lønnsstatistikken fra SSB. Det er betydelig forskjell i lønnsnivået på norske og utenlandske arbeidstakere. En stor andel utenlandske arbeidstakere har lønn rundt eller under allmenngjort nivå. Nemnda viser videre til tall fra Arbeidstilsynet som viser et betydelig antall brudd på allmenngjøringsforskriften for godstransport på vei.

Nemnda behandler nedenfor spørsmål om utformingen av forskriften:

### *Ny tariffbestemmelse*

Det er innført en ny bestemmelse i overenskomsten § 7 knyttet til minste døgnbetaling på flerdagsturer. LO og YS har foreslått at denne endringen innarbeides i forskriften § 3. Partene i overenskomsten støtter forslaget. Tariffnemnda er enig i at bestemmelsen bør inn i forskriften. Det regulerer de enkelte arbeidstakeres lønns- og arbeidsvilkår.

### *Nye særregler om utsending innenfor transport*

EU har vedtatt Direktiv (EU) 2020/1057 som fastsetter særregler for hvem som regnes som utsendte arbeidstakere i transportsektoren. LO og YS har på denne bakgrunnen foreslått endringer i forskriften § 2 om virkeområde. Direktivet er tatt inn i EØS-avtalen, men implementeringen er per nå ikke gjennomført i norsk rett. Tariffnemnda vil derfor ikke henvise direkte til direktivet, men fjerner opplistingen av hvilke typer grensekryssende transport allmenngjøringen skal begrenses til. Dette er ikke en innskrenkning av virkeområdet, og allmenngjøringen vil fortsatt omfatte kabotasjetransport og kombinerte transporter. 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.

### *Vektgrense*

LO og YS har videre foreslått å endre vektgrensen fra 3,5 tonn til 2,5 tonn i forskriften § 2. Bakgrunnen for forslaget er endringer i EUs regelverk og det de mener er et dokumentert behov. LO og YS viser videre til at tariffavtalen ikke avgrenser virkeområdet til kjøretøy over en viss vekt. Norges Lastebileierforbund viser til at det er en utfordring med useriøse aktører, men at mobilitetspakke 1 bør gjennomføres før eventuell allmenngjøring.

Nemnda har delt seg i et flertall og i et mindretall.

Nemndas flertall, medlemmene Cordero-Moss, Holden, Ulseth, Weltzien og Øvsthus, vil ikke endre vektgrensen. Flertallet finner at det er sannsynlig at arbeidstakere kan komme til å utføre arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn overenskomsten, men at man foreløpig har lite erfaring med utenlandsk arbeidskraft i varebilsegmentet. Flertallet legger betydelig vekt på Arbeidstilsynets uttalelse hvor de stiller spørsmål ved om tidspunktet er riktig, og at det er

behov for en mer helhetlig tilnærming til regelverket for biler mellom 2,5 og 3,5 tonn. Flertallet peker på at et allmenngjøringsvedtak må være nødvendig og hensiktsmessig tiltak for å ivareta lovens formål, og viser til et fortsatt behov for sammenheng i regelverket.

Nemndas mindretall, medlemmene Gulbrandsen og van den Heuvel, støtter kravet om å endre virkeområdet vektgrense fra 3,5 tonn til 2,5 tonn. Tariffavtalen avgrenser ikke avtalens virkeområde til kjøretøy med en gitt tillatt totalvekt, og grensen på 3,5 tonn er en avgrensning satt av Tariffnemnda. Mindretallet mener det nå er grunn til å fjerne denne avgrensningen av virkeområdet, og mener virkeområdet bør endres til kjøretøy med tillatt totalvekt over 2,5 tonn.

Det foreligger et bredt kunnskaps- og erfaringsgrunnlag fra forskningsrapporter og kontrollinnsats i dette segmentet av bransjen, som viser at det forekommer utstrakt sosial dumping og utnyttelse av utenlandske arbeidstakere som kjører varebil. I den forbindelse vises det til rapportene som nevnes i høringsuttalelsen fra YTF. Arbeidstilsynet mener det er behov for strengere regulering av dette segmentet av transportbransjen, men stiller spørsmål ved tidspunktet på grunn av sammenheng i regelverket og om Arbeidstilsynets ressurser strekker til for kontroll og oppfølging. I internasjonal transport gjelder løyvekravene for kjøretøy ned til 2,5 tonn. Andre tiltak, som nasjonale bestemmelser om løyve og kjøre- og hviletid, vil kunne bidra til å fremme seriøsitet i bransjen, men det er kun allmenngjøring som setter begrensninger på muligheten til å utnytte sårbare grupper av arbeidstakere ved å betale svært lav lønn. Det er grunn til å anta at tungtransportsjåfører i stor grad er utstasjonerte (utenlandske) arbeidstakere, mens varebilsjåfører i større grad er en uensartet gruppe av utenlandske arbeidstakere, herunder utstasjonerte arbeidstakere, utenlandske arbeidstakere som har kommet til Norge via reglene om fri bevegelse for arbeidstakere og andre arbeidstakere som ikke er norske. Behovet for allmenngjøring er like stort for disse arbeidstakerne allerede i dag, som for tungtransportsjåfører.

Mindretallet mener på bakgrunn av dette at en endring av forskriftens virkeområde, til å innbefatte varebilsegmentet, er både nødvendig og hensiktsmessig for å sikre utenlandske arbeidstakere likeverdige vilkår, jf. allmenngjøringsloven § 1. Mindretallet anser ut fra dette at vilkårene for en utvidelse av virkeområdet er til stede allerede i dag. At EU/EØS-bestemmelsene om kjøre og hviletid for kjøretøy ned til 2,5 ikke ennå er implementert, er for mindretallet ikke en tilstrekkelig begrunnelse for å avvende allmenngjøring.

#### *Beregning av arbeidstid*

På bakgrunn av Arbeidstilsynets brev har LO og YS foreslått å endre «time» i forskriften § 3 til «arbeidstime». Norges Lastebileierforbund støtter ikke endringen.

Tariffnemnda tar ikke begjæringen til følge. Nemnda mener at forskriften på dette punktet skal ha samme ordlyd som overenskomsten. På spørsmål om hvordan forskriften er å forstå, må man derfor se hen til overenskomsten. Felles forståelse og praksis hos tariffavtalepartene er relevant. Nemnda peker dessuten på at overenskomsten henviser til arbeidsmiljøloven når det gjelder arbeidstid.

Nemnda viste i selve allmenngjøringsvedtaket av 2015 til definisjonen av arbeidstid i den såkalte FATS-forskriften, dvs. forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport. Nemnda peker på senere endringer i overenskomsten har gjort denne henvisning mindre relevant.

#### *Lønnsutbetaling*

LO og YS har på bakgrunn av brevet fra Arbeidstilsynet foreslått å regulere tidspunktet for utbetaling av lønn i ny § 6 i forskriften. Forslaget innebærer å ta inn § 3.2 i overenskomsten. Forslaget støttes av Norsk Lastebileierforbund. Nemnda gjennomfører endringen. Det er en del av den enkelte arbeidstakers lønns- og arbeidsvilkår, og kan dermed allmenngjøres. Nemnda er også enig i at det presiseres at avvikende avtale bare kan inngås i bedrifter som er omfattet av tariffavtale inngått med fagforening med innstillingsrett.

#### *Utgifter til diett*

Arbeidstilsynet ber nemnda vurdere en endring i forskriften § 5 slik at den kan bli klarere. Det er et spørsmål om å endre fra

*«skal diett utbetales i henhold til det norske myndigheter til enhver tid godkjenner som skattefri diett»*

til

*«skal diett utbetales med en sats som tilsvarer det norske myndigheter til enhver tid godkjenner som skattefri diett»*

Partene støtter endringen. Nemnda er enig i at det da blir tydeligere at det henvises til satsen, og endrer forskriften i tråd med forslaget.

## **Tariffnemndas vedtak**

Med hjemmel i lov 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler mv. har Tariffnemnda truffet vedtak om delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei, og fastsatt ny forskrift.

Tariffnemndas vedtak innebærer at forskriften om delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei videreføres med noen endringer og justerte satser.

### **Tariffnemnda**

Terese Smith Ulseth  
Steinar Holden  
Giuditta Cordero-Moss  
Andreas van den Heuvel  
Kurt Weltzien  
Lin Andrea Gulbrandsen  
Harald Øvsthus

*Protokollen er signert elektronisk*