



## Tariffnemndas vedtak av 12. oktober 2018 om fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtale for godstransport på vei

Protokoll 5/2018

### Innledning

Saken gjelder videreføring av delvis allmenngjøring av tariffavtale for godstransport på vei. Det vises til forskrift av 31. mars 2017 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei. Tariffnemnda har mottatt til behandling LO og YS' begjæring av 12. juni 2018 om fortsatt allmenngjøring av Godsbilavtalen.

Nemnda besluttet å sende saken på høring. Høringsfristen ble satt til 20. september 2018. I møte 12. oktober 2018 fattet nemnda vedtak om fortsatt allmenngjøring.

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 (YTF) og Einar Løndal (Norges Lastebileier-Forbund).

I begjæringen viser YS og LO 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.

LO og YS fremholder at Arbeidstilsynet fortsatt finner en høy grad av brudd på de allmenngjorte bestemmelsene. I 2016 og 2017 er tilsynstallene slik:

I tilsyn med allmenngjort lønn på utenlandsk godstransport er det funnet brudd på bestemmelsen i 76 prosent av tilsynene i 2016 og 69 prosent av tilsynene i 2017. I tilsyn med allmenngjort lønn på norsk godstransport er det funnet brudd på bestemmelsen i 15 prosent av tilsynene i 2016 og 7 prosent av tilsynene i 2017. I tilsyn med allmenngjort diett på utenlandsk godstransport er det funnet brudd på bestemmelsen i 75 prosent av tilsynene i 2016 og 50 prosent av tilsynene i 2017. I tilsyn med allmenngjort diett på norsk godstransport er det funnet brudd på bestemmelsen i 26 prosent av tilsynene i 2016 og 16 prosent av tilsynene i 2017.

Det fremholdes at det også har vært saker media der det fremkommer meget lave lønninger i selskaper som driver utstrakt kabotasjevirkosomhet i Norge.

Videre gjennomførte Yrkestrafikkforbundet våren 2017 en spørreundersøkelse blant utenlandske lastebilsjåførere på Statens Vegvesens kontrollstasjon ved Svinesund. Undersøkelsen viste meget lave lønnsnivåer blant sjåførene. De fleste utenlandske sjåførene oppgir å ha kjørt innenlands i Norge i løpet av de siste 12 månedene, og en stor andel oppgir å

ha kjørt mange turer. Likevel oppgir de i hovedsak at de ikke får høyere lønn når de kjører i Norge enn når de kjører i andre land.

Det anføres at dette viser at de tidligere dokumenterte utfordringene i bransjen fortsatt er aktuelle. Det vises for øvrig til forutsetningene i Ot.prp. nr 88 (2008-2009) side 27-29 og Innst. O. nr 131 (2008-2009) side 10 og til Tariffnemndas praksis.

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. YS og LO ber Tariffnemnda om å fatte vedtak om at forskrift av 1. juni 2017 nr. 630 om allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei videreføres med revidert minstelønnsats i henhold til Godsbilavtalen 2018-2020. Ny minstelønn i Godsbilavtalen for godsbilsjåfører er nå kr 171,45 per time.

## Høringsrunden

LOs begjæring om fortsatt allmenngjøring av Godsbilavtalen ble sendt på høring den 28. juni med svarfrist 20. september 2018. Det ble mottatt følgende høringsvar med merknader:

**Arbeidstilsynet** fremla tall fra sine tilsyn på området godstransport i perioden 2015-2017 som viser at arbeidsgivere innen norsk godstransport utbetaler lønn i samsvar med forskriften i 88 prosent av tilfellene, mens det for utenlandsk godstransport kun utbetales samsvarende lønn i 26 prosent av tilfellene. For diett er tallene henholdsvis 77 prosent for norske og 34 prosent for utenlandske.

Tilsvarende tall per 7. august 2018 viser at 88 prosent arbeidsgivere innen norsk godstransport utbetaler allmenngjort lønn, mens 74 prosent mottar diett. For utenlandsk godstransport foreligger ingen brudd, men dette kan ha sammenheng med få tilsyn, hvorav flere ikke er konkludert/avsluttet.

Tilsyn med bestillere og hovedleverandører både for turbiltransport og godstransport i perioden 2016-2017 viser at kun tre av ti bestillere informerer om bestemmelsene, og kun halvparten av hovedleverandørene. To av ti bestillere har systemer og rutiner for å påse at lønns- og arbeidsvilkår hos transportvirksomheten de kjøper tjenester fra, er i overensstemmelse med gjeldende allmenngjøringsforskrift for transport om bestemmelsene, og kun tre av ti av hovedleverandørene har det samme. Resultatene for 2018 så langt viser en reduksjon i brudd både på informasjons- og påseplikt hos bestillere og hovedleverandører.

Arbeidstilsynet påpeker at gjennomsnittsberegning av arbeidstiden for sjåfører skaper utfordringer for tilsynene, og ber om at Tariffnemnda angir hvor ofte lønn skal utbetales og at det inntas rammer for gjennomsnittsberegningsperioden for lønn, gjerne tilsvarende reglene i arbeidsmiljøloven § 14-15 første ledd.

**NHO Transport** støtter anmodningen om fortsatt allmenngjøring av tariffbetingelser for godstransport på vei. Fortsatt allmenngjøring anses viktig for å unngå uakseptable lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske sjåfører og hindre en uheldig konkurransevridding mellom utenlandske og norske transportører.

NHO Transport bemerker at allmenngjøringen har hatt kort levetid, og at følgende bekrefter at allmenngjøringen bør opprettholdes:

- Tall fra Arbeidstilsynet indikerer at allmenngjøringsbestemmelsene blir etterlevet i begrenset grad. 74 prosent av utenlandske sjåførere får ikke allmenngjort lønn. Tilsvarende tall for norske sjåførere er 12 prosent. Når det gjelder kost og losji, lå andel avvik på 66 prosent for utenlandske sjåførere og 23 prosent for norske.
- Resultatene etter tilsyn rettet mot bestillerleddet viser at hele 82 prosent av kjøperne ikke har systemer og rutiner for å påse at bestemmelsene overholdes av underleverandører og 71 prosent har ikke krav om bruk av allmenngjorte lønns- og arbeidsvilkår i sine kontrakter.

NHO Transport bemerker videre at tilsyn med bestillerleddet må prioriteres i neste allmenngjøringsperiode.

**NHO** har avgitt høringsuttalelse på vegne av Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) med tilsluttede landsforeninger og viser også til egen høringsuttalelse fra NHO Transport. NHO skriver innledningsvis påpeke at de er opptatt av ordnede arbeidsforhold og at en allmenngjøring innen rammene av allmenngjøringsloven, herunder Norges EØS-rettslige forpliktelser, kan være et hensiktsmessig virkemiddel i tilfeller der enkeltbransjer opplever utfordringer. NHO legger til grunn at Tariffnemnda etter høringsrunden foretar en grundig vurdering av hvorvidt dokumentasjonskravet om at utenlandske arbeidstakere utfører arbeid på vilkår som er samlet sett dårligere enn gjeldende tariffavtale mv, er oppfylt. NHO understreker at loven gir en fakultativ adgang for Tariffnemnda til å beslutte allmenngjøring dersom vilkårene er oppfylt, og at nemnda må vurdere forholdsmessigheten av det enkelte vedtak.

**Norsk Lastebileierforbund (NLF)** støttet forslaget om å videreføre minstelønnsbestemmelse i allmenngjøringsforskriften i tråd med den nye tariffavtalen sist spørsmålet var til vurdering, og opprettholder sin støtte til allmenngjort minstelønn. Det bemerkes at Arbeidstilsynets økende oppfølging av minstelønnsbestemmelsene, spesielt overfor utenlandske lastebilfirmaer, etter hvert begynner å få en viss effekt. Men de mener det er behov for at kontrollene og oppfølgingene blir enda mer omfattende og effektive framover. Spesielt må krav til dokumentasjon innskjerpes, særlig overfor transportbedrifter som utfører kabotasjeoppdrag i Norge.

Når det gjelder diettbestemmelsene i forskriften er det NLFs mening at disse må tas ut av forskriften. Bestemmelsen er vanskelig å praktisere og er også med på å ta fokus bort fra hovedmålet med allmenngjøringen – overholdelse av minstelønnskravene. Dessuten har enn rekke selskaper i dag fordelsordninger for sjåførene som i sum er vel så gunstige som aktuelle diettsatser. I sum tenderer diettbestemmelsen i dagens forskrift til å fungere diskriminerende i konkurransesammenheng.

**Spekter** støtter ikke en fortsatt allmenngjøring av tariffavtale for godstransport på vei.

Allmenngjøring er et kraftig myndighetsinngrep og må derfor etter Spekters oppfatning kun brukes der det klart er dokumentert at lønns- og arbeidsvilkårene ligger klart under det som må anses som sosialt akseptabelt i Norge. Dersom nemnda likevel finner å ville videreføre allmenngjøringen har Spekter ingen merknader til at satsene justeres i tråd med resultatet fra overenskomstrevisjonen 2018.

**Virke** viser til sitt hørings svar fra 2015, og mener at allmenngjøringen av tariffavtalen for godsbil ikke skal videreføres.

Videre bemerker Virke at de har registrert at det stilles krav om at virksomheter som tilhører andre tariffområder skal følge allmenngjøringen, særlig i grossistvirksomheter hvor tariffavtalene grenser opp mot hverandre. De skriver at dette er et problem da det forårsaker vridning av forholdet mellom partene i arbeidslivet og tariffavtalene, noe som skaper rettssikkerhetsmessige utfordringer når virksomheter ikke vet hvilke grunnleggende regler de skal forholde seg til. På bakgrunn av dette mener Virke at allmenngjøringen av tariffavtalen for godstransport ikke skal videreføres.

**Yrkestrafikkforbundet (YTF)** viser til begjæring fra YS og LO med vedlegg, som også er gjeldende for YTFs syn på fortsatt allmenngjøring. Videre skriver de at resultatene fra Arbeidstilsynets kontroller bekrefter at det fortsatt er mye brudd på de allmenngjorte bestemmelsene i denne bransjen, og at utenlandske ansatte får vesentlig dårligere vilkår enn norske. Dette er i tråd med de erfaringene Yrkestrafikkforbundet gjør seg i bransjen, og de resultatene de har sett i sin undersøkelse som er referert i begjæringen.

Yrkestrafikkforbundet støtter begjæringen om fortsatt allmenngjøring for godstransport på vei og mener det fortsatt er behov for allmenngjøring for godstransport, og en videre allmenngjøring er viktig for å motvirke uakseptable lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske sjåfører i Norge.

**YS** er opptatt av å bekjempe sosial dumping og undergraving av tariffavtalenes lønns og arbeidsvilkår. De mener allmenngjøring av tariffavtaler er et egnet virkemiddel i kampen mot sosial dumping og det er derfor et meget viktig tiltak i enkelte bransjer.

YS mener at det har vært riktig å allmenngjøre Overenskomst for Godstransport. De kan ikke se at det har skjedd endringer i bransjen som tilsier at det ikke lenger er behov for allmenngjøring. YS støtter derfor fortsatt delvis allmenngjøring av Overenskomst for Godstransport og dette syn deles av deres medlemsforbund.

**Akademikerne** støtter LOs begjæring om fortsatt allmenngjøring.

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

Det er mottatt hørings svar uten merknader fra **Utenriksdepartementet**.

Tariffnemnda innhentet i forkant av behandlingen statistikker fra SSB over lønnsnivået i bransjene som var begjært allmenngjort.

## Tariffnemndas vurderinger

Tariffnemnda finner etter en samlet vurdering av dokumentasjonen fremlagt i begjæringen om fortsatt allmenngjøring, de opplysninger som er fremkommet i høringsrunden, samt informasjon innhentet fra SSB, at det fortsatt er grunn til å tro at utenlandske arbeidstakere utfører arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn det norske arbeidstakere har. Villkårene for fortsatt allmenngjøring etter allmenngjøringsloven § 5 anses etter dette oppfylt.

Nemnda har særlig lagt vekt på Arbeidstilsynets og bransjeorganisasjonenes beskrivelser av forholdene i bransjen, samt SSBs lønnsstatistikk.

Tariffnemnda har i tidligere vedtak lagt til grunn at bestemmelsene i forskriften om dekning av kost og losji er i samsvar med EØS-retten, jf. Høyesteretts avgjørelse i Rt-2013-258 (Verftssaken). Nemnda fatter sine vedtak innenfor rammene av det rettskildebildet nemnda til enhver tid finner bindende for nemndas kompetanse. Tariffnemnda er kjent med ESAs synspunkter på Høyesteretts avgjørelse og Tariffnemndas praksis. I tillegg er det fattet vedtak om endringer i utsendingsdirektivet som vil få virkning fra 2020. Tariffnemnda har tatt dette i betraktning ved vurderingen av bestemmelsene.

Nemnda delte seg i et flertall og et mindretall hva gjelder spørsmålet om det er grunnlag for å ha med regler om kost og losji i allmenngjøringsforskriften.

Et mindretall, medlemmene Weltzien, Cordero-Moss og Løndal mente prinsipielt at det ville være i strid med Utsendingsdirektivet å ta inn slike bestemmelser. Tariffnemndas flertall, medlemmene Nafstad, Bodding, Holden og Guldbrandsen, konkluderte med at det er nødvendig å stille krav om utgiftsdekning for å oppnå formålet med allmenngjøringen. Flertallet viser til at dette vilkåret har betydning for hva som utgjør den faktiske lønnen, og at det vil kunne undergrave minstelønnen dersom arbeidstakerne må dekke utgiftene sine selv i forbindelse med at de blir sendt på oppdrag hvor overnatting borte fra hjemmet er nødvendig. Dette gjør seg gjeldende på samme måte i godstransportbransjen som i andre bransjer, som har regler om utgiftsdekning.

Flertallet mener at bestemmelsen vedrørende dekning for kost og losji ikke er i strid med norsk rettstilstand. Avgjørelsen inntatt i Rt-2013-258 er fremdeles retningsgivende for hva nemnda kan legge til grunn. Hva gjelder bestemmelser om «offentlig orden», og i den sammenheng betydningen av den norske forhandlingsmodellen, trepart-samarbeidet og frontfagsmodellen, vises for så vidt til dommens avsnitt 159-170. Nemnda er klar over den kritikk som er reist mot Høyesteretts avgjørelse og ESA sitt syn på regelverket. Samtidig er det også vedtatt et nytt utsendingsdirektiv som skal tre i kraft i 2020 hvor kost og losji vil kunne inkluderes i minstelønnsbegrepet. Nemndas flertall har etter dette konkludert med at det formål og de hensyn som ligger bak allmenngjøringsloven, se til eksempel nevnte dom avsnittene 62-72, sammenholdt med de endringer som kommer i utsendingsdirektivet, gir et tilfredsstillende hjemmelsgrunnlag for bestemmelsen i den nye forskriften.

Avslutningsvis har nemnda foretatt en presisering i forskriftens § 7 vedrørende ikrafttreden og opphør av forskriften. Dette for å tydeliggjøre at forskriften gjelder inntil nemnda treffer nytt vedtak, men at forskriften oppheves dersom det ikke kreves ny allmenngjøring innen en måned etter at tariffavtalen er avløst av en ny avtale. Dette følger allerede av allmenngjøringsloven § 7.

### **Tariffnemndas vedtak**

Med hjemmel i lov 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler mv. har Tariffnemnda truffet vedtak om videreføring av delvis allmenngjøring av Overenskomst for godstransport av 2018, og fastsatt ny forskrift.

Tariffnemndas vedtak innebærer at forskriften om allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei videreføres med endringer i § 7, samt justerte lønnsatser.

Oslo, 12. oktober 2018

Dag Nafstad  
Steinar Holden  
Giuditta Cordero-Moss  
Knut Boddling  
Kurt Weltzien  
Lin-Andrea Gulbrandsen  
Einar Løndal

## **Forskrift om delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei**

Hjemmel: Fastsatt av Tariffnemnda 12. oktober 2018 med hjemmel i lov 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler mv. (allmenngjøringsloven) § 5.

### **Kap. I. Innledende bestemmelser**

#### *§ 1. Grunnlaget for allmenngjøring*

Forskriften er fastsatt på grunnlag av Overenskomst for godstransport av 2018 mellom Norges Lastebileier-Forbund og NLFs overenskomstbundne medlemsbedrifter på den ene side og Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund og Yrkestrafikkforbundet på den annen side og Overenskomst for godstransport av 2018 mellom Norges Lastebileier-Forbund og NLFs overenskomstbundne medlemsbedrifter på den ene side og Landsorganisasjonen i Norge/Norsk Transportarbeiderforbund på den annen side.

#### *§ 2. Virkeområde og gjennomføringsansvar*

Forskriften gjelder for arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn. Forskriften gjelder også:

- a) kobotasjekjøring, 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 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 171,45.

#### *§ 4. Regulering av lønn i forskriftens virketid*

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

#### *§ 5. Utgifter til diett*

Ved transportoppdrag med planlagt overnatting, skal diett utbetales i henhold til det norske myndigheter til enhver tid godkjenner som skattefri diett. Det utbetales 1/3 diettsats per påbegynt 8. time.

### **Kap. III. Fravikelighet m.m.**

#### *§ 6. 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.**

#### *§ 7. Ikrafttreden og opphør*

Forskriften trer i kraft 1. desember 2018.

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 31. mars 2017 nr. 535 om allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei oppheves samtidig med ikrafttredelse av denne forskrift.