



## ARBEIDSRETTEN

### DOM

---

**Avsagt:** 20. mai 2010 i Arbeidsretten, Oslo

**Saksnr.:** 17/2009

**Lnr.:** 22/2010

**Dommere:** Jakob Wahl  
Tron Løkken Sundet  
Magnus Aarbakke  
Tove Stangnes  
Julie Thaulow Rustad  
Kjell Bjørndalen  
Jostein Gaasemyr

**Saken gjelder:** Spørsmål om det foreligger ny kontrakt, eventuelt reforhandling av kontrakt, som gir rett til tillegg på 3,50 kroner i henhold til meklingsmannens senere vedtatte forslag fra meklingen i 2006

---

Landsorganisasjonen i Norge, med Norsk  
Transportarbeiderforbund

Advokat Christopher Hansteen

**mot**

1. Næringslivets Hovedorganisasjon  
2. Norgesbuss AS

Advokat Erik C. Aagaard

## DOM

- (1) Saken gjelder spørsmålet om det ved forlengelse av anbudskontrakt mellom Norgesbuss AS (Norgesbuss) og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS (SL) for en periode på to år er inngått ny kontrakt eller har skjedd en reforhandling av en kontrakt som gir rett til tillegg på 3,50 kroner i henhold til meklingsmannens senere vedtatte forslag datert 21. april 2006 i forbindelse med revisjon av Overenskomst for transportselskaper i Norge (Transportoverenskomsten).

### **Sakens tariffrettslige ramme**

- (2) Under revisjon av Transportoverenskomsten mellom Landsorganisasjonen i Norge (LO)/Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) på den ene siden og Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)/Transportbedriftenes Landsforening (TL) på den andre siden i 2006 kom partene ikke til enighet, og det ble gjennomført mekling. I meklingsmannens senere vedtatte forslag datert 21. april 2006 ble partene enige om at det skulle gis et generelt tillegg og et utjevningstillegg til alle arbeidstakere på til sammen 5,50 kroner, og et tillegg på 3,50 kroner fra 1. januar 2007. Tillegget på 3,50 kroner skulle utbetales til rutebussjåfører som var omfattet av nye kontrakter og/eller reforhandlede kontrakter mellom transportselskapet og oppdragsgiver. Bestemmelsen har slik ordlyd:

#### **”1. Lønnstillegg**

##### **Generelt:**

Det gis et generelt tillegg på kr. 1,50 pr. time til alle arbeidstakere pr. 1. april 2006.

##### **Utjevning:**

Alle arbeidstakere gis et utjevningstillegg på kr. 4,00 pr. time 1. april 2006.

#### **2. Bussbransjeavtale (BBA)**

Partene er enige om å forhandle frem tilnærmet identisk bussbransjeavtale for TL- og NAVO-områdene, innen rutebussbransjen, i løpet av første avtaleår i tariffperioden 2006–2008. Bussbransjeavtalen skal gjelde fra 1. april 2007.

Det er en forutsetning for det videre arbeid med bussbransjeavtale at det fra begge parters side ytes reelle bidrag for å oppnå et godt resultat.

Formålet er å heve bussbransjens status, stimulere til kompetanseheving, vekst i kollektivtrafikken gjennom økt fokus på service og kvalitet, og bidra til at bransjen bedre kan konkurrere om arbeidskraft. Videre skal bussbransjeavtale gjenspeile bussbransjens særegne behov.

I bussbransjeavtalen skal lønnsnivået heves til et nivå mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. En andel av lønnen skal kobles til dokumentert kompetanseheving.

Bussbransjeavtalen skal løpe parallelt med tilsvarende deler av Transportoverenskomsten og erstatte disse ved inngåelse av nye kontrakter og/ eller ved reforhandling av bedriftens avtaler med oppdragsgiver senest innen en nærmere bestemt dato.

Som et første steg på vei mot et lønnsnivå mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn gis det kr. 3,50 i tillegg for alle rutebussjåførere som omfattes av nye kontrakter og/ eller bedriftens avtaler med oppdragsgiver som reforhandles fra og med 1.1.2007.”

- (3) Om bakgrunnen for bestemmelsen og sammenhengen med Bussbransjeavtalen som på sikt skulle avløse Transportoverenskomsten, vises det til Arbeidsrettens dom 4. desember 2009 avsnitt 3 flg. og Arbeidsrettens dom 10. mai 2010.

### **Nærmere om den foreliggende tvisten**

- (4) Etter anbudskonkurranse ble det 29. november 2001 inngått kontrakt mellom SL og Norgesbuss. De følgende bestemmelsene i anbudskontrakten er av særlig interesse for den foreliggende saken:

#### **”1. Innledende bestemmelser**

**1.1. Partene har inngått kontrakt basert på anbud 012-2001.**

[...]

**1.3 Kontrakten gjelder i 5 år, fra og med 01.07.2002.**

**1.4 SL har opsjon til å forlenge kontrakten for ett år av gangen, i inntil to år. Opsjonen utøves skriftlig senest 31.03.2007, henholdsvis 31.03.2008.**

**1.5 Kontrakten er ikke oppsigelig, med unntak av de spesielle oppsigelsesgrunner som fremgår av punktene 6 og 7.**

#### **2. Kontraktkjøringens omfang og utførelse**

**2.1 Kontrakten medfører at SL står som rekvirent av all kjøring under denne kontrakt.[...] BS skal utføre transportoppdrag i henhold til krav og arbeidsfordeling som er angitt i anbudsgrunnlaget, herunder eventuelle endringer av disse gitt av SL. [...]**

**2.2 SL har rett til å foreta endringer av rutetilbudet og utførelse av transporten[], herunder bla. Traséendringer og utvidelser eller innskrenkninger som SL måtte ønske av transportøkonomiske grunner eller for å bedre tilbudet til trafikantene. BS plikter å medvirke til slike endringer.**

**2.3 Avviklingen av transportoppdrag skjer etter de planer og rutetabeller som SL fastsetter, eventuelt godkjenner. Produksjonen blir regulert i samsvar med det driftsopplegg som SL fastsetter i kontraktsperioden.**

[...]

**2.6 Volumendringer som fremgår av tersklene i anbudsskjemaet følger endringene i pris etter pkt. 3.1 nedenfor.**

**Øvrige endringer som SL påbyr, herunder endret størrelse og/eller endrede spesifikasjoner på busser, samt tilleggstjenester, og som har konsekvenser for godtgjørelsen håndteres slik:**

**SL avgir en skriftlig endringsordre. BS skal snarest, og senest innen 14 dager fra mottaket av en endringsordre, gi SL skriftlig bekreftelse på at endringsordren er mottatt. Sammen med en slik**

bekreftelse skal BS oppgi justering for endringskonsekvenser herunder vederlag og tidsplaner som er forårsaket av SLs endringsordre.

Dersom endringskonsekvensene ikke aksepteres av SL, tar SL initiativ til forhandlinger om endringskonsekvenser. Hvis slike forhandlinger ikke fører frem innen 30 dager fra forhandlingsstart, avgjøres spørsmålet om endringskonsekvenser med bindende virkning av en oppmann som partene oppnevner i fellesskap.

SL utformer en endringsprotokoll som signeres av partene, og som vedlegges denne kontrakten.

Ovenstående gjelder også ved endringer som reduserer BS' kostnader.

### **3 Betaling og oppgjør**

**3.1** For all kjøring som omfattes av denne kontrakt får BS godtgjort pr. rutekilometer i henhold til priser angitt i BSs anbud.

Godtgjørelse utbetales for faktisk utkjørt og godkjente rutekilometer. For definisjon av rutekilometer, se anbudsinnbydelsens hovedtekst punkt 2, definisjoner.

[...]

**3.3** Prisene kan reguleres en gang pr år, første gang fra 01.07.2003. Prisene reguleres i samsvar med endringen i Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks. Basis for første regulering er indeks pr. 15.06.2001. Deretter reguleres prisene én gang per år, med indeks pr. 15.06 hvert år som grunnlag.

**3.4** Hvis offentlige avgifter, lover eller forskrifter med økonomiske konsekvenser for det aktuelle transportopdraget skulle endre seg vesentlig ut over hva som fanges opp av prisreguleringen i pkt 3.3, kan begge parter kreve forhandlinger om ekstraordinær prisjustering. Krav om forhandlinger må fremsettes skriftlig og drøftes snarest. Kravene skal dokumenteres og gir rett til innsyn i relevante forhold, herunder dokumenter og regnskapsoversikter.

[...]

**3.8** BS samtykker i at det i avtaleperioden kan tas i bruk en incitamentsavtale basert på definerte mål, så som kvalitet, passasjervekst m.v.

**3.9** Endring i pris ut over det som er hjemlet i kontraktens pkt. 2.6 og pkt. 3.[.1] – 3.4 kan ikke kreves.

[...]

- (5) Kontraktperioden var fra 1. juli 2002 til 30. juni 2007. I henhold til kontrakten punkt 1.4 hadde SL opsjon på forlengelse av kontrakten for ett år om gangen. Opsjonen måtte utøves skriftlig senest 31. mars 2007 og deretter 31. mars 2008. Saksøker og saksøkte er enige om at kontrakten økonomisk sett var ugunstig for Norgesbuss og at Norgesbuss helst så at SL ikke benyttet seg av opsjonen, men er uenige om årsaken til at kontrakten har vært ugunstig.
- (6) I brev 28. april 2006 fra SL til Norgesbuss uttales det:

**”Prolongering av anbud 012**

**Det vises til møter og samtaler om ovennevnte sak.**

SL er villig til, i forbindelse med prolongering av anbud 012, å se på løsninger som kan gi Norgesbuss en årlig resultatforbedring i størrelsesorden NOK 7 mill.

Elementer som inngår i en slik løsning er:

- Avtale(r) prolongeres med 2 år
- prisregulering endres fra KPI til 4-delt indeks, som i senere anbud
- det brukes endringsordre for å øke godtgjørelsen pr. rutekm
- vektårsavgiften er en del av den totale løsningen.

Vi forutsetter at selskapene etter 04.05.06 setter seg sammen og i fellesskap finner omforente løsninger som gir det ovennevnte resultat. Det forventes at partene bidrar positivt til at dette blir en vinn-vinn situasjon.

Prolongering av anbud 012 vil i alle tilfelle bli iverksatt.”

(7) Norgesbuss og SL opprettet 27. juni 2006 slik protokoll:

### ”1 Bakgrunn

Denne protokollen er skrevet etter møter 18.05., 31.05., 16.06 og 27.06.2006 om prolongering av anbud SL-012 i 2 år jfr. kontraktens punkt 1.4, dvs. frem til 30.06.2009.

Det er enighet mellom partene om at det skal gjennomføres tiltak som gjør at Norgesbuss oppnår økonomisk balanse for anbud SL-012 i de to prolongeringsårene.

Det er nødvendig med 9,4 mill kr i resultatforbedring pr. år for å gå i økonomisk balanse i opsjonsårene, til sammen 18,8 mill kr. Endring av prisreguleringsklausulen foretas fom. 01.07.2006. Endelig fastsettelse av beløp fram til 30.06.2007 foretas som en beregning etter prisreguleringsklausulen i pkt. 2 i denne protokoll, fratrukket KPI pr. 15.06.2006. Det fastsatte beløp trekkes fra 18,8 mill kr., og hvordan resterende beløp skal dekkes inn skal avklares innen 01.10.2006.

### 2. Prisjustering

Det er enighet mellom partene om [å] endre prisreguleringsklausulen fra KPI til SL's 4-delte indeks fra 01.07.2006.[...]

### 3 Kvalitetshevning/endringsordre for anbud SL-012

Partene skal innen 01.10.2006 og innenfor en resultatforbedrende effekt på 18,8 mill kr. finne frem til tiltak for kvalitetshevninger for anbud SL-012.

### 4 Vektårsavgift

SL dekker vektårsavgift for alle busser som benyttes i anbud SL-012 frem til 30.06.2009.

### 5 Incitamentsavtaler

Incitamentsavtalen for anbud SL-012 opphører fra og med 01.07.2007. Ny incitamentsavtale avklares mellom partene innen 30.06.2007.

### 6 Forbehold

Dersom tariffavtalens bestemmelser vedr. lønn for personale som berøres av konkurranseutsetting gjøres gjeldende, enten ved dom eller pålegg fra myndighet, har partene rett til å ta forholdet opp til avklaring, slik at enigheten om at Norgesbuss skal gå i balanse i prolongeringsårene opprettholdes.

[...]”

- (8) Etter å ha fått innsyn i protokollen av 27. juni 2006 i 2007 anførte de tillitsvalgte at prolongasjonen var forhandlinger som utløste rett til tillegget på 3,50 kroner i henhold til bestemmelsen i Riksmeklingsmannens møtebok punkt 2 siste avsnitt. Norgesbuss bestred dette. Forhandlinger mellom Norgesbuss og de tillitsvalgte i virksomheten ble gjennomført 29. juni 2007, og mellom NTF og TL 27. august 2007. I sistnevnte protokoll uttales det:

**”NTF’s syn:**

**Slik bedriften har formulert seg i lokal protokoll av av 29.06.07, forstår vi det sli at det er gjennomført forhandlinger mellom Norgesbuss AS (NBBR og NBO) og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS (SL) om kjøreoppdrag for perioden f.o.m. 01.07.07 og videre.**

**Om dette viser vi til endringer av busstype fra 12- til 15-metringer, heving av kvaliteten på rutetilbudet, høyere kvalitet på bussene, ruteendringer og økning i rutetilbudet.**

**Slik vi ser det, tangerer disse forhandlingene bestemmelsene i Meglingsprotokollen fra lønnsoppgjøret 2006. Dette betyr at rutebussjåfører i Norgesbuss AS skal ha utbetalt kr. 3,50 f.o.m. 01.07.07.**

**For ytterligere å avklare forhandlingene med SL, oppfordres bedriften og TL til å fremlegge forhandlingsresultatet sammen med kontrakten bedriften har med SL, for tillitsvalgte lokalt og sentralt.**

**Med bakgrunn i at nye endringer er bebudet i 2008, vil vi komme tilbake til dette i lys va bransjeavtalens bestemmelser.**

**TLs representanter avviste at det i denne saken foreligger grunnlag for utbetaling av kr. 3,50 fra 01.07.07.**

**Det er ikke foretatt en reforhandling med Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL), hvilket i seg selv er en forutsetning for tillegget.**

**SL har benyttet seg av en opsjon til forlengelse som er en ensidig rett til å kreve avtalen videreført på eksisterende vilkår.**

**På bakgrunn av kontraktspartenes forutsetning om konfidensialitet, avvises anmodningen om fremleggelse av ytterligere dokumentasjon.**

**Det er uansett en klar forutsetning for det aktuelle tillegget at dette blir anerkjent og kompensert av arbeidsgiver.  
[...]**

- (9) I tvisteforhandlinger 3. november 2008 mellom LO og NHO fastholdt partene synspunktene i uenighetsprotokollen av 27. august 2007.
- (10) LO, med NTF, tok ut stevning for Arbeidsretten 7. juli 2009. Hovedforhandling ble gjennomført 5. mai 2010. To partsrepresentanter avga forklaring, og to vitner ble avhørt.

- (11) *Landsorganisasjonen i Norge*, med Norsk Transportarbeiderforbund, har i korte trekk anført:
- (12) Den prosess som ledet frem til prolongering av kontrakten mellom SL og Norgesbuss med virkning fra 1. juli 2007 oppfyller kravet til inngåelse av ny kontrakt, eventuelt reforhandling av bedriftens kontrakter, som er vilkår for rett til tillegget på 3,50 kroner i samsvar med bestemmelsen i Riksmeklingsmannens møtebok punkt 2 siste avsnitt. SL og Norgesbuss fremmet krav, førte forhandlinger og kom til enighet om endring av viktige elementer i den opprinnelige anbudskontrakten. Norgesbuss aksepterte blant annet at det ble inntatt en ny bestemmelse om indeksregulering og at prolongering skjedde for to år, ikke ett år om gangen slik kontrakten opprinnelig ga adgang til. Dette var endringer SL ikke kunne beslutte ensidig.
- (13) I det tariffrettslige kravet til reforhandling av en kontrakt ligger det ikke en forutsetning om at arbeidsgiver helt eller delvis faktisk får dekket inn tillegget på 3,50 kroner hos oppdragsgiver. I dette tilfellet har imidlertid de kvalitative og kvantitative endringene som formål å sikre økonomisk balanse for Norgesbuss, og tiltakene skulle ha en resultatforbedrende effekt på 18,8 millioner kroner over to år. Dette taler klart for at det har funnet sted en reforhandling. I prolongasjonsprotokollen av 27. juni 2006 er det i tillegg i punkt 6 en bestemmelse om revisjon dersom Norgesbuss er forpliktet til å utbetale tillegget på 3,50 kroner. Tillegget vil da under enhver omstendighet bli dekket inn dersom Arbeidsretten legger til grunn at forhandlingene mellom SL og Norgesbuss utløser rett til 3,50 kroner.
- (14) *Landsorganisasjonen i Norge*, med Norsk Transportarbeiderforbund, har nedlagt slik endret påstand:

**”1. Norgesbuss AS’ avtale av 27. juni 2006 med Stor-Oslo Lokaltrafikk AS utløser krav på kr 3,50 pr. time fra og med 1.7.2007.**

**2. Norgesbuss AS er tariffmessig forpliktet til å etterbetale rutebussjåførene i selskapet et lønnstillegg på kr 3,50 pr. time for perioden 1. juli 2007 – 1. juli 2009.”**

- (15) *Næringslivets Hovedorganisasjon og Norgesbuss AS* har i korte trekk anført:

- (16) I Riksmeklingsmannens møtebok punkt 2 om Bussbransjeavtalen er det et vilkår for tillegget på 3,50 kroner at det inngås ny kontrakt eller det finner sted en reforhandling av bedriftens kontrakter. Anbudskontrakter kan ikke reforhandles.
- (17) Selv om alternativet om reforhandling omfatter anbudskontrakter, er det ikke grunnlag for å hevde at det gjelder en lav terskel for å utløse tillegget på 3,50 kroner. Arbeidsretten har i dommen av 4. desember 2009 avsnitt 32 flg. lagt til grunn at presiseringsprotokollen av 23. juni 2006 ikke stiller som vilkår for tillegget at dette faktisk dekkes av oppdragsgiver. Selv om behovet for å få dekket kostnadene hos oppdragsgiver ikke utgjør en forutsetning for rett til tillegget, må dette under enhver omstendighet hensyntas ved tolkingen av vilkåret om reforhandling. Tariffpartene var under meklingen i 2006 klar over at arbeidsgiver måtte få dekket inn kostnadene gjennom økte tilskudd fra fylkeskommunene, og dette er en felles partsforutsetning. Dette tilsier at det gjelder en viss terskel for at drøftelser mellom partene er en reforhandling.
- (18) Prolongering av en anbudskontrakt oppfyller ikke kravet til reforhandling. I henhold til anbudskontrakten er det SL som ensidig bestemmer om kontrakten skal prolongeres, og kontrakten gir ikke anvisning på reforhandling av kontraktens bestemmelser i forbindelse med prolongasjon. Et gjennomgående trekk ved anbudskontrakten for øvrig er at det er SL som ensidig treffer beslutninger i vesentlige spørsmål, se for eksempel kontraktens punkt 2.2 om endring av rutetilbud. Norgesbuss hadde ingen mulighet for å fremme krav eller stille vilkår for de endringer som SL foreslo i forbindelse med prolongasjonen. Alternativet til å akseptere forslagene fra SL var en ensidig besluttet prolongasjon for ett år hvor et tenkelig utfall var at Norgesbuss begjærte oppbud. I denne sammenheng må det merkes at SL i brevet 28. april 2006 uttrykkelig presiserte at prolongasjon ville skje uavhengig av eventuell aksept fra Norgesbuss.
- (19) De bestemmelser som er inntatt i protokollen av 27. juni 2006 er endringer som SL kunne ha besluttet med hjemmel i kontrakten av 2001, jf. kontraktens punkt 2.2, 2.6 og 3.3. Det er uten betydning at partene ble enige om prolongasjon for to år, i stedet for ett år om gangen slik det formelt sett skulle ha vært i henhold til kontraktens punkt 1.4. Prolongasjonsprotokollen punkt 6 er uten betydning i vurderingen av om det foreligger en reforhandling. SL valgte å påta seg den økonomiske risikoen ved et eventuelt krav om

tillegg for sjåførene, dels for å hindre at Norgesbuss ble påført et ytterligere tap, og dels fordi SL var sikker på at det ikke var tale om reforhandling i tariffavtalens forstand.

- (20) Næringslivets Hovedorganisasjon og Norgesbuss AS har nedlagt slik påstand:

**”De saksøkte frifinnes.”**

### **Arbeidsrettens merknader**

- (21) *Arbeidsretten* har kommet til at saksøker må få medhold i sin påstand, og vil bemerke:
- (22) Den foreliggende saken reiser spørsmål om den prosess som ledet frem til prolongasjon av anbudskontrakten av 29. november 2001 mellom Norgesbuss og SL oppfyller kravet til ny kontrakt, eventuelt reforhandling av kontrakt, i henhold til Riksmeklingsmannens møtebok punkt 2 siste avsnitt. Når anbudskontrakten i dette tilfellet er forlenget for en periode på to år, som er innenfor den samlede periode som prolongasjonsbestemmelsen i anbudskontrakten gir adgang til, er det mest nærliggende å vurdere spørsmålet om rett til tillegget på 3,50 kroner på grunnlag av alternativet om ”bedriftens avtaler med oppdragsgiver som reforhandles”.
- (23) I Arbeidsrettens dom av 4. desember 2009 er det for spørsmålet om det foreligger reforhandling av en såkalt forhandlet kontrakt, jf. dommens avsnitt 6, lagt til grunn at spørsmålet må vurderes på grunnlag av kontraktsform, reguleringsmekanismer i kontrakten og den prosessen som leder frem til reguleringen. En ren indeksregulering vil i utgangspunktet ikke utgjøre en reforhandling, jf. avsnitt 27 og 28. Partene var under meklingen i 2006 innforstått med at arbeidsgiver hadde behov for å få dekket inn merutgiftene som følge av tillegget. Dette er ikke oppstilt som et uttrykkelig vilkår for å utløse tillegget på 3,50 kroner, men har ført til at tillegget først utløses ved nye kontrakter eller ved reforhandling av kontrakter. Dette er normalt situasjoner hvor arbeidsgiver direkte eller indirekte, helt eller delvis, kan få dekket inn utgiftene gjennom justering av vederlaget fra oppdragsgiver. Arbeidsretten tar dette som utgangspunkt for vurderingen i den foreliggende saken.

(24) De saksøkte har anført at alternativet om reforhandling ikke omfatter anbudskontrakter, blant annet fordi det av hensyn til de øvrige anbydere ikke er adgang til å reforhandle slike kontrakter. Arbeidsretten er ikke enig i dette. Ordlyden i møteboken gir ikke holdepunkter for et slikt skille, og det er ikke noe i kontraktstypene som tilsier at reforhandlingsalternativet er uanvendelig for anbudskontrakter. Anbudskontrakten mellom Norgesbuss og SL har enkelte bestemmelser om reforhandling i kontraktsperioden, jf. kontraktens punkt 2.6 om endringsordrer og punkt 3.4 om vesentlige endringer av offentlige avgifter mv. Bruk av endringsordre er både i brevet av 28. april 2006 og i prolongasjonsprotokollen av 27. juni 2006 punkt 3 oppgitt som virkemiddel for å sikre resultatforbedring for Norgesbuss. De saksøkte har anført at endringsordre ikke har blitt brukt for å øke godtgjørelsen per kilometer. Hvilke tiltak som faktisk har blitt gjennomført for å sikre resultatforbedring for Norgesbuss er ikke avgjørende, iallfall ikke i en situasjon hvor de øvrige tiltak som er gjennomført har samme hensikt som endringsordrene og, slik Arbeidsretten forstår det, også har ført til resultatforbedring. Arbeidsretten bemerker i denne forbindelse at tema i den foreliggende saken er om den prosessen som ledet frem til prolongasjonsprotokollen av 27. juni 2006 og de presiseringer partene da ble enige om oppfyller det tariffrettslige kravet til reforhandling. Hvorvidt de endringer som har funnet sted er innenfor rammen av alminnelige anbudsrettslige regler er, slik denne saken ligger an, uten betydning for tolkingen og anvendelsen av tariffavtalens bestemmelser. Arbeidsretten finner derfor ikke grunn til å gå inn på i hvilken grad anbudsrettslige regler ellers åpner for reforhandling av anbudskontrakter, og i hvilken grad det er sammenfall mellom det tariffrettslige kravet om en reforhandling og reforhandlingsbestemmelser i anbudsrettslig forstand.

(25) De saksøkte har anført at prolongasjon av en anbudskontrakt ikke oppfyller kravet til reforhandling. Det er vist til at Norgesbuss var bundet av en økonomisk ugunstig kontrakt og derfor bare måtte akseptere det SL foreslo, og at de endringer som er foretatt ligger innenfor rammen av det SL ensidig kunne beslutte innenfor rammen av anbudskontrakten. Dette kan ikke føre frem. Det er ikke omtvistet at anbudskontrakten hadde utviklet seg til å bli økonomisk svært ugunstig for Norgesbuss. Norgesbuss ønsket ikke en videreføring av kontrakten, iallfall ikke dersom den fortsatt ble praktisert til ugunst for Norgesbuss. SL kunne i henhold til kontrakten ensidig kreve prolongasjon for ett år om gangen, og var ikke forpliktet til å legge om praksis. Partene har under hovedforhandlingen opplyst at ved

fortsatt praktisering av kontrakten på samme måte ville et tenkelig alternativ være at Norgesbuss hadde begjært oppbud. På denne bakgrunn må det vurderes om arbeidet frem til prolongasjonsprotokollen av 27. juni 2006 og de bestemmelser som er inntatt i protokollen tilsier at anbudskontrakten har blitt reforhandlet.

- (26) Etter utløpet av den opprinnelige kontraktsperioden ble partene i protokollen av 27. juni 2006 enige om prolongasjon. At prolongasjonsperioden ble satt til to år etter enighet mellom partene, og ikke for ett år om gangen etter ensidig beslutning fra SL slik anbudskontrakten gir anvisning på, er i seg selv ikke avgjørende for spørsmålet om det foreligger en reforhandling. Når prolongasjonsperioden partene ble enige om på den annen side ses i sammenheng med de øvrige bestemmelser i protokollen, blir dette ett av flere elementer i en løsning til gunst for Norgesbuss, fastsatt etter forhandlinger mellom partene. Kjernen i dette er at det ved utløpet av kontraktsperioden skjer prolongasjon samtidig som kontrakten har andre økonomiske virkninger for Norgesbuss. De endringer som har skjedd ligger klart utenfor det SL ensidig kunne beslutte i henhold til anbudskontrakten, og er resultatet av en omfattende prosess. Norgesbuss har i tillegg oppnådd et forpliktende tilsagn fra SL om resultatforbedring.
- (27) Arbeidsretten viser for det første til SLs brev av 28. april 2006 om prolongering. SL viser her til ”møter og samtaler” om saken og ”er villig til [...] å se på løsninger som kan gi Norgesbuss en årlig resultatforbedring i størrelsesorden NOK 7 mill.”. Brevet inneholder forslag til tiltak, og SL ”forutsetter at selskapene [...] setter seg sammen og i fellesskap finner omforente løsninger”. Denne klare oppfordringen til samarbeid mellom partene ble deretter fulgt opp ved møter 18. og 31. mai og 16. og 27. juni 2006. Disse møtene ledet til utformingen av protokollen om prolongering frem til 30. juni 2009.
- (28) Protokollen om prolongering har flere elementer som avviker fra det som ville ha vært situasjonen ved en ren prolongering i henhold til kontraktens punkt 1.4. For det første endret Norgesbuss og SL bestemmelsen om indeksregulering, og erstattet konsumprisindeksen med SLs firedelte indeks. For det andre er det i punktet om ”Kvalitetshevning/endringsordre for anbud SL-012” presisert at partene ”innenfor en resultatforbedrende effekt på 18,8 mill kr.” skal finne frem til tiltak for ”kvalitetshevninger

for anbud SL-012". Bestemmelsen må ses i sammenheng med de innledende merknadene i protokollen hvor det fremgår at partene er enige om at "det skal gjennomføres tiltak som gjør at Norgesbuss oppnår økonomisk balanse for anbud SL-012 i de to prolongeringsårene". I dette ligger føringer for SLs praktisering av anbudskontrakten. Dette er noe annet og mer enn at Norgesbuss kommer med innspill om mulige endringer i rutetilbudet. Aktuelle tiltak for å sikre resultatforbedring var blant annet å endre rutene slik at Norgesbuss fikk kjøring på strekninger hvor driftskostnadene var lavere og at såkalt tomkjøring, det vil si returkjøring fra siste stoppested, ble lagt om til rutekjøring.

- (29) Protokollen bestemte også at det skulle inngås en ny incitamentsavtale. De saksøkte har vist til at den nye incitamentsavtalen er ugunstig for Norgesbuss sammenlignet med den avtalen som gjaldt på prolongeringstidspunktet. Denne endringen kan ikke tillegges særlig vekt. Det følger av anbudskontrakten punkt 3.8 at Norgesbuss har akseptert at det i avtaleperioden "kan tas i bruk en incitamentsavtale basert på definerte mål, så som kvalitet, passasjervekst m.v.". Det er ikke opplyst noe om varigheten av den incitamentsavtalen som ble avløst. Den nye incitamentsavtalen skal ha medført overgang fra tillegg ut fra antall passasjerer per rutekilometer til en kvalitetsavtale. Selv om denne endringen kan ha vært ugunstig for Norgesbuss, får dette mindre konsekvenser hensett til det overordnede formålet om å sikre at Norgesbuss går i balanse slik dette har kommet til uttrykk i protokollen. En eventuell innstramning av en tilleggsytelse kan da ikke få betydning når SL samtidig forplikter seg til å sikre Norgesbuss' økonomiske interesser.
- (30) Den protokoll partene opprettet utgjør etter dette noe mer enn en ren prolongering av kontrakten, og fremstår som et alternativ til å endre prisene i kontrakten. Hensikten var å sikre Norgesbuss' økonomiske interesser, og partene oppnådde dette ved å komme til enighet om hvordan SL skulle praktisere kontraktens bestemmelser. De endringer partene ble enige om etter flere møter over en periode på to måneder oppfyller kravet til en reforhandling av kontrakten slik dette uttrykket brukes i Riksmeklingsmannens møtebok punkt 2 siste avsnitt.
- (31) Saksøker har nedlagt påstand om plikt til betaling av tillegget på 3,50 kroner for perioden 1. juli 2007 til og med 30. juni 2009, det vil si den perioden anbudskontrakten mellom

Norgesbuss og SL er prolongert. De saksøkte har ikke bestridt den tariffrettslige plikt til etterbetaling, og dom avsies i samsvar med saksøkers endrede påstand.

(32) Dommen er enstemmig.

## **SLUTNING**

1. Norgesbuss AS' avtale av 27. juni 2006 med Stor-Oslo Lokaltrafikk AS utløser krav på 3,50 kroner per time fra og med 1. juli 2007.
2. Norgesbuss AS er tariffmessig forpliktet til å etterbetale rutebussjåførene i selskapet et lønnstillegg på 3,50 kroner per time for perioden 1. juli 2007–30. juni 2009.

Jakob Wahl (s.)

Tron Løkken Sundet (s.)

Magnus Aarbakke (s.)

Tove Stangnes (s.)

Julie Thaulow Rustad (s.)

Kjell Bjørndalen (s.)

Jostein Gaasemyr (s.)