

# ARBEIDSRETTE

Den 16. desember 2009 avsa Arbeidsretten dom i  
sak nr. 13/2009, Inr. 35/2009:

Landsorganisasjonen i Norge (LO), med Norsk Transportarbeiderforbund (NTF)  
(advokat Christopher Hansteen)

mot

Norges Taxiforbund (NT), med underavdelinger  
(advokat Runar Kehlin).

*Dommere: Gussgard, Sundet, Koslung, Stangnes, Thaulow Rustad, Bjørndalen og Vadholm.*

## I Innledning

- (1) I taxioverenskomsten mellom Norges Taxiforbund (NT) med underavdelinger på den ene siden og Landsorganisasjonen i Norge (LO), Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) og dets lokale foreninger/drosjegrupper på den annen side § 3 Lønnsbestemmelser er det bestemt at drosjesjåførens lønn skal beregnes med grunnlag i "brutto innkjørt beløp, eks. mva". Mellom tariffpartene er det oppstått uenighet om den del av brutto innkjørt beløp som relaterer seg til annet enn merverdiavgift, som bompenger og fergeavgifter, skal inngå i beregningsgrunnlaget.

## II Nærmere om overenskomsten og dens forhistorie

- (2) Gjeldende taxioverenskomst § 3 første ledd lyder:

"a) I områder som omfattes av forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil § 1, 1. ledd lønnes sjåføren med 41% av brutto innkjørt beløp, eks. mva. Eventuelle takstforhøyelser i perioden blir å omregne til prosentsats eller nominell kroneverdi til fratrukk før lønnsberegning finner sted."

- (3) I taxioverenskomsten 1. mai 1988 – 30. april 1990 het det i daværende § 2 første ledd:

”Sjåføren lønnes med 38,5% av det samlede innkjørte bruttobeløp.”

- (4) I merknad til bestemmelsen var uttalt:

”Ved taksttillegg som måtte finne sted i tariffperioden, er partene enige om at disse skal innreguleres i lønssystemet.”

- (5) Ved revisjonen av overenskomsten for perioden 1. mai 1990 – 30. april 1992 fikk NT gjennomslag for et krav om endring av merknaden. Den ble da gitt følgende ordlyd:

”I de tilfelle hvor takstøkninger i perioden er direkte knyttet til avgiftsøkninger som pålegges taxinæringen og/eller kollektivtrafikken, for eksempel bompengesystemer – miljøavgifter på fossilt brensel eller andre spesielle avgifter, forutsettes det at de eventuelle merkostnader knyttet til disse avgiftsøkninger omregnes til kronebeløp og fratrekkes brutto innkjøringsbeløp før lønnsavregning finner sted.

I tvilstilfelle forutsettes det at avklarende møter mellom hovedorganisasjonene finner sted.”

- (6) Ved tariffoppgjøret i 1998 fikk NTF gjennomslag for at denne merknaden skulle fjernes. Tariffbestemmelsen ble inntatt som § 3 med følgende ordlyd i første ledd første og annet punktum:

”Sjåfører lønnes med 43% av det samlede innkjørte bruttobeløp. Eventuelle takstforhøyelser i perioden blir å omregne til prosentsats eller nominell kroneverdi til fratrekk før lønnsberegning finner sted.”

- (7) I 2000 ble bestemmelsen endret bl.a. ved tilføyelse av ”eks. mva.” etter ”brutto innkjørt beløp”. Dessuten ble det innført ulik prosentsats for beregning av sjåførenes lønn, avhengig av om kjøringen fant sted i områder med prisregulering eller ikke. § 3 a) lød i sin helhet slik:

”I områder som omfattes av forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil § 1,1.ledd lønnes sjåføren med 42,5% av brutto innkjørt beløp, eks. mva. Eventuelle takstforhøyelser i perioden bli å omregne til prosentsats eller nominell kroneverdi til fratrekk før lønnsberegning finner sted. Prosentsatsen er å anse som minimumssatser. Det forutsettes at den enkelte arbeidstaker skal kunne lønnes med en høyere prosentsats etter forutgående avtale med sin arbeidsgiver, eventuelt etter forhandlinger mellom Norges Taxiforbunds lokale organisasjonsledd (NT avd.) og lokal fagforening. Eventuell ekstra godtgjørelse for ubekvem arbeidstid kan avtales mellom eier og sjåfør.

I områder som omfattes av forskriftenes § 1,3 ledd, eller område [som] omfattes av § 10, 2 ledd bokstav a, lønnes sjåføren med 40% av tilsvarende beløp som nevnt i første ledd. Bestemmelsen i første ledds annet og tredje punktum gjelder ikke. Ved slike lokalavdelinger av NT som velger å følge maksimalprisreguleringen lønnes sjåføren etter 1. ledd. Ved avvik fra reguleringen kan lønnsprosenten ikke fastsettes slik at den gir lavere avlønning enn etter 1. ledd.”

- (8) I 2002 ble prosentsatsene endret, og det ble gitt følgende tilføyelse til bestemmelsen:

”Eventuelle takstforhøyelser i perioden blir å omregne til prosentsats eller nominell kroneverdi, såfremt takstforhøyelsen begrunnes i endringer i NTs kostnadsindeks, jmf. dog neste ledd.

Minstelønnsgaranti:

I områder som omfattes av forskrift om maksimalpriser for kjøring med drosjebil § 1, 1. ledd lønnes sjåføren med 40% av brutto innkjørt beløp, eks. mva, dog slik at ingen kan lønnes under 38% av brutto innkjørt beløp. For områder som omfattes av forskriftens § 1, 3 ledd lønnes sjåføren med 41% av brutto innkjørt beløp, eks. mva, dog slik at ingen kan lønnes under 40% av brutto innkjørt beløp.”

- (9) Ved tariffrevisjonen i 2006 ble prosentsatsene igjen endret. Videre ble henvisningen til NTs kostnadsindeks fjernet.
- (10) Senere har bestemmelsen stått uendret, bortsett fra en justering av prosentsatsen i områder som ikke er undergitt prisregulering og en endring i bestemmelsen om minstelønnsgaranti som er uten betydning i saken.

### **III Tvisteforløpet**

- (11) Tvisten oppsto i 2008 etter at Oslo Taxi innførte en såkalt trafikkdirigeringsavgift for formidling av drosjeturer og hevdet at denne avgiften skulle holdes utenfor beregningsgrunnlaget for lønn, i likhet med merverdiavgiften. NTF mente at dette var tariffstridig og tok saken opp med NT. I tvisteforhandlingsmøte mellom NT og NTF 3. juli 2008 anførte NT at ”alle typer avgifter som er relatert til bompenger – fergeavgifter – trafikkdirigeringsavgifter (eksternavgifter) skal holdes utenfor brutto beregningsgrunnlag”, mens NTF anførte at alle slike avgifter skulle inngå i beregningsgrunnlaget. I tvisteforhandlingsmøte mellom NT og LO 24. oktober 2008 ble partene enige om at trafikkdirigeringsavgiften inngår i beregningsgrunnlaget, men ellers opprettholdt partene sine standpunkter fra møtet 3. juli 2008.

- (12) LO med NTF tok ut stevning for Arbeidsretten 25. juni 2009. Hovedforhandling ble avholdt 8. desember 2009. En partsrepresentant fra begge sider forklarte seg. Tre vitner ble avhørt.

#### **IV Saksøkerens anførsler**

- (13) *Landsorganisasjonen i Norge*, med Norsk Transportarbeiderforbund, har i hovedtrekk anført:
- (14) Etter bestemmelsens ordlyd er beregningsgrunnlaget for sjåførens lønn ”brutto innkjørt beløp, eks. mva”. Dette betyr at alt kunden betaler, herunder bl.a. bompenger, fergebilletter og parkeringsavgifter, inngår i beregningsgrunnlaget. Det eneste unntaket er merverdiavgiften, som spesifikt er holdt utenom. Dersom det skjer takstforhøyelser *i tariffperioden*, skal det dessuten foretas en omregning til prosentsats eller nominell kroneverdi til fratrukk før lønnsberegningen.
- (15) Det er ikke tariffmessig grunnlag for å hevde at det er en direkte sammenheng mellom overenskomstens bestemmelse i § 3 om beregningsgrunnlaget for sjåførens lønn og bestemmelsene i forskriften om maksimalpriser for kjøring med drosjebil §§ 2–4 om takster og generelle tillegg som begrenser rekkevidden av ordlyden i overenskomsten.
- (16) Saksøkerens forståelse av tariffbestemmelsen bestyrkes av bestemmelsens forhistorie. I 1990 ble det etter krav fra NT inntatt en merknad til daværende § 2 som gikk ut på at takstøkninger i perioden som direkte er knyttet til f.eks bompengesystemer skulle omregnes til kronebeløp og fratrukkes brutto innkjøringsbeløp før lønnsavregning fant sted. Dette viser at bompenger i utgangspunktet skulle inngå i ”innkjørt bruttobeløp”; merknaden sier at det er ved takstøkninger *i perioden* fradrag skal skje. Merknaden ble for øvrig fjernet ved tariffoppjøret i 1998, idet den da ble ansett som overflødig ved siden av den generelle omregningsregelen som var inntatt som annet punktum i § 3.
- (17) Som en følge av at det forut for tariffrevisjonen i 2000 var på tale å innføre merverdiavgift på drosjetjenester, ble den tidligere formulering i § 3 første punktum ”det samlede innkjørte bruttobeløp” erstattet med ”brutto innkjørt beløp eks. mva.” Endringen kom etter initiativ fra NT, og det er et moment i saksøkerens favør at unntaket er begrenset til spesifikt å gjelde merverdiavgift, mens andre former for avgifter eller utgifter som bompenger og fergebilletter ikke er nevnt.

- (18) NT har aldri før den aktuelle tvisten kom opp klargjort overfor NTF sin oppfatning om at bompenger og fergebilletter ikke skal være med i beregningsgrunnlaget for sjåførens lønn. NTs subjektive forutsetninger er ikke avgjørende. Det vises til Rt. 1996 side 1696 og særlig side 1707. Praksis er lite belyst. Det er ikke dokumentert noen bred og entydig praksis i saksøktes favør som har vært kjent for NTF. Det er saksøkte som har bevisbyrden for at bestemmelsen må forstås i strid med ordlyden.
- (19) Det er videre et klart moment i saksøkerens favør at det i tallmaterialet som NT utarbeidet i et notat forut for tariffoppgjøret i 2008 og som dannet grunnlaget for stipuleringen av brutto gjennomsnittsbetrag for innkjørt time på landsbasis, ikke er gjort fradrag for bompenger og fergeavgifter.
- (20) LO med NTF har lagt ned slik justert påstand:

”Taxioverenskomsten for perioden 1. mai 2008 til 30. april 2010 § 3 første ledd første punktum og tredje ledd er slik å forstå at den del av brutto innkjørt beløp som relaterer seg til annet enn merverdiavgift inngår i beregningsgrunnlaget for sjåførens lønn.”

## **V Saksøktes anførsler**

- (21) *Norges Taxiforbund* har i hovedtrekk anført:
- (22) Drosjenæringen har vært stramt regulert helt siden krigens dager. Frem til 2000 gjaldt det maksimalpriser i hele landet. Tariffavtalebestemmelsene må derfor ses i sammenheng med og fortolkes med bakgrunn i prisforskriftene, der drosjetakstene har vært fastsatt. Det lønnsgrunnlag som er nevnt i tariffavtalens § 3 er de takster som er nevnt i prisforskriftens §§ 2, 3 og 4, dvs. ordinære kjøreinntekter som belastes passasjerene. De typer utlegg som denne tvisten gjelder og som etter forskriftens § 5 kan kreves dekket av passasjerene - bompenger, fergebilletter, parkeringsavgift mv. - inngår ikke i ”brutto innkjørt beløp”. Slike utlegg er ikke ”innkjørt” av drosjen. Beregningsgrunnlaget for sjåførens lønn er begrenset til de inntekter en drosjetur innbringer for drosjeeieren.
- (23) Slik har bestemmelsen alltid vært forstått og praktisert. Partene har innrettet seg etter denne fortolkningen, og sjåførene er blitt avlønnet i samsvar med dette. NTF må ha kjent til dette, men har ikke reist innsigelse eller fremmet krav om endringer før den aktuelle tvistesaken kom opp i 2008. Innføring av ordene ”eks. mva” ved tariffrevisjonen i 2000 kan ikke lede til en antitetisk fortolkning. Denne tilføyelsen er en ren presisering som skyldtes at det kunne komme på tale å

innføre merverdiavgift for drosjenæringen, og presiseringen var ikke omstridt. Ingen av partene hadde den gang tanker om å endre realitetsinnholdet i bestemmelsen.

- (24) Norges Taxiforbund har nedlagt slik påstand:

”Norges Taxiforbund frifinnes.”

## **VI Arbeidsrettens merknader**

- (25) Etter taxioverenskomsten § 3 første ledd første punktum skal drosjesjåfører lønnes med en nærmere bestemt prosentsats av ”brutto innkjørt beløp, eks. mva”. Formuleringen ”brutto innkjørt beløp” har vært benyttet i overenskomstens lønnsbestemmelse i en årrekke, riktignok med ordlyden ”det samlede innkjørte bruttobeløp” forut for tariffrevisjonen i 2000.

- (26) Lønnsbestemmelsen i § 3 har to elementer. Den gir for det første anvisning på en bestemt prosentsats av ”brutto innkjørt beløp, eks. mva”. For det annet er det inntatt en omregningsregel som lyder:

”Eventuelle takstforhøyelser i perioden blir å omregne til prosentsats eller nominell kroneverdi til fratrukk før lønnsberegning finner sted.”

- (27) Formålet med omregningsregelen er å forhindre en automatisk og utilsiktet økning i sjåførens lønn i tariffperioden som følge av takstforhøyelser i samme periode. Kriteriet *takstforhøyelser* i omregningsregelen viser at beregningsgrunnlaget for lønnen er nært knyttet til takster og relevante tillegg til disse.

- (28) Hva som er takster og relevante tillegg, dvs. hva drosjeeieren har kunnet ta i betaling fra passasjerene, har vært undergitt offentlig regulering i alle fall fra 1947. Gjennom årene har forskriften regulert dette i ulike former for takster (taksameterpriser, kilometerpriser, takster i soner for nærtrafikk), supplert med tillegg av ulike slag, som nattillegg, helge- og helligdagstillegg, tillegg for kort kjøring, for ekstra tidsbruk, for forhåndsbestilling, m.v. I den foreliggende sak, der tvistes spørsmålet er hvorvidt bompenger, fergebilletter og parkeringsavgifter m.v. inngår i ”brutto innkjørt beløp”, må det derfor ved fortolkningen av overenskomstens lønnsbestemmelse ses hen til utviklingen i omfanget av

bompengeavgifter m.v. og til den rettslige reguleringen av i hvilken grad drosjeeieren kan kreve at passasjerer betaler slike kostnader.

- (29) Før 1990 hadde maksimalprisforskriften ingen bestemmelse som dekket bompenge, fergebilletter og lignende. Første gang slike kostnader er omtalt i forskriften er i Prisdirektoratets forskrift av 24. januar 1990, der det i en merknad het at Oslo og Akershus har fått et ekstra taksttillegg på 0,7% ”på grunn av innføring av bompengeing”. I ny forskrift av 10. desember 1991 ble det inntatt en merknad om at ”Trondheim får særskilt taksttillegg på 0,9% og Skien/Porsgrunn på 0,7%, begge som følge av innføring av bompengeordninger”. Ved forskrift av 5. desember 1994 kom så den generelle bestemmelsen som fortsatt er inntatt i gjeldende forskrift og som lyder:

”§ 5 Bompenge mv.

For bompenge der en passering med personbil ikke koster mer enn kr. 20,00 og det finnes abonnementsordninger, skal det ikke regnes tillegg. Med abonnementsordning menes rabattordning som gir rett til et ubegrenset antall passeringer i en periode mot et fast vederlag.

Øvrige bompenge, fergebilletter, parkeringsavgift mv. kan det kreves at passasjerene betaler. Dersom drosjene benytter seg av rabattordninger, skal passasjerene ikke betale mer enn rabattprisen.”

- (30) Når det i første ledd sies at det ikke skal ”regnes tillegg” for bompenge som faller inn under denne del av bestemmelsen, må dette bety at slike kostnader skal hensyntas ved fastsettelsen av de aktuelle takstene. Når det gjelder annet ledd, er det verd å merke seg formuleringen om at ”det kan kreves at passasjerene betaler” de kostnadene det her er tale om. Bestemmelsen er i motsetning til forskriftens §§ 4, 6 og 7 ikke formulert som en bestemmelse om tillegg til takst. En nærliggende forklaring er at bestemmelsen gjelder inndekning av spesifikke utgifter i forbindelse med den enkelte tur. Mens de ulike former for ”tillegg” som ellers er regulert i forskriften alle er av en slik art at de naturlig faller inn under ”innkjørt beløp”, er det ikke naturlig å karakterisere bompenge, fergebilletter og parkeringsavgifter som ”innkjørt”. Hvorvidt slike avgifter og utgifter påløper er avhengig av hvor den enkelte drosjeturen går.
- (31) Sett i sammenheng med prisforskriftene er det verd å merke seg at ordlyden i overenskomstens lønnsbestemmelse ikke er blitt justert for å gjenspeile utviklingen i hvorledes bompenge m.v. er blitt regulert i forskriften. Fokus har hele tiden i all hovedsak vært rettet mot takstene, eventuelle takstøkninger og lønnsbestemmelsens prosentsetser. Dersom partene hadde vært enige om at også

bompengeavgifter og fergebilletter m.v. skulle inngå i beregningsgrunnlaget, ville det vært naturlig at dette hadde kommet til uttrykk i bestemmelsen.

- (32) Som det fremgår under II ovenfor, ble det ved tariffrevisjonen i 1990 inntatt en merknad om at merkostnader knyttet til takstøkninger i perioden som skyldes avgiftsøkninger som pålegges taxinæringen, for eksempel bompengesystemer, skulle ”omregnes til kronebeløp og fratrekkes brutto innkjøringsbeløp før lønnsavregning finner sted”. Hva som foranlediget merknaden er sparsomt belyst under saken, men det er nærliggende å anta at det hadde sammenheng med den dagjeldende prisforskrifts regulering av dette, jf. omtalen ovenfor av tidligere forskrifter. Poenget i sammenheng med tolkingsspørsmålet i den foreliggende tvist er først og fremst at merknaden gjelder *takstøkninger* som skyldes bl.a. bompengesystemer. Merknaden ble for øvrig fjernet ved tariffrevisjonen i 1998, idet partene da ble enige om at den var unødvendig etter at den alminnelige omregningsregelen i § 3 hadde fått en noe annen ordlyd.
- (33) Etter forklaringene legger Arbeidsretten til grunn at det er en langvarig, bred og fast praksis for at bompenger, fergebilletter og parkeringsavgifter som kan kreves dekket av passasjerer ikke har inngått i beregningsgrunnlaget for sjåførens lønn. LO/NTF har ikke bestridt opplysningene om slik praksis, men hevder å ha vært ukjent med denne. NTFs partsrepresentant opplyste imidlertid under sin partsforklaring at det ved en av tariffrevisjonene etter 1998 skulle ha blitt nevnt at betaling for utgifter som nevnt i forskriftens § 5 ble holdt utenfor ved beregning av lønn, uten at dette ble fulgt opp av noen av partene. Selv om det kan være en viss tvil om i hvilken utstrekning tariffparten faktisk har hatt den tilstrekkelige kunnskapen om praksis, må den brede og langvarige praksisen veie tungt i favør av NTs forståelse av lønnsbestemmelsen.
- (34) Det taler også imot at bompenger mv. skal inngå i beregningsgrunnlaget at dette ville gi helt tilfeldige utslag i sjåførlønnene som følge av at det for eksempel på Vestlandet og i Nord-Norge både er høye bomavgifter og store fergeutgifter, mens det i andre deler av landet verken forekommer veibommer eller ferger.
- (35) LO/NTF har anført at omsetningstallene i det notat NT utarbeidet i forbindelse med tariffoppgjøret 2008 inkluderer bompenger, fergeutgifter m.v. og at dette viser at slike utgifter må falle inn under ”brutto innkjørt beløp”. NT har ikke bestridt at omsetningstallene er slik å forstå. Spørsmålet er likevel hvilken betydning notatet har for tolkningstvisten.

- (36) Omsetningstallene brukes som grunnlag for å fastsette stipulert brutto gjennomsnittsbetrag for det som er innkjørt pr. time som landsgjennomsnitt. Dette beløpet brukes deretter som grunnlag for å fastsette såkalt inneståelsesbetrag, dvs. timegodtgjørelse til sjåføren når drosjen ikke kan brukes fordi den er til reparasjon eller lignende. Når utgifter som nevnt i prisforskriftens § 5 er inntatt i omsetningstallene, kan det i utgangspunktet tale for at de inngår i "brutto innkjørt betrag". Dette kan likevel ikke være avgjørende for det tolkningsspørsmål som nå er til behandling. Som nevnt brukes notatet til drøftelser som leder frem til valg av sats for "inneståelsestid". Notatet gir i seg selv ikke uttrykk for at bomavgift mv. er inkludert i omsetningen som innkjørt betrag. Under enhver omstendighet gir notatet ikke holdepunkter for at partene ved behandlingen av notatet har vært bevisste på det spørsmål som er til behandling i den foreliggende sak. Det kan derfor ikke tillegges avgjørende vekt i favør av LO/NTF.
- (37) Arbeidsretten er etter dette kommet til at "brutto innkjørt betrag", slik uttrykket brukes i overenskomstens § 3, ikke inkluderer den betaling som direkte gjelder "øvrige bompenger, fergebilletter, parkeringsavgift mv." og som kan kreves dekket av passasjerene etter maksimalprisforskriften § 5 annet ledd.
- (38) Spørsmålet er så om denne tolkingen også må legges til grunn for overenskomsten § 3 tredje ledd, dvs. i områder hvor maksimalprisforskriften ikke gjelder og hvor det er de enkelte drosjesentralene som selv fastsetter takstene. Det er få opplysninger i saken om takstsystemets utforming i slike områder. Ved innføringen av Oslopakke 3 steg bomavgiftene kraftig i Osloregionen, og det kom ekstra bommer på grensen mot Bærum. Som en følge av dette valgte Oslo Taxi AS å utlikne bomutgiftene på alle passasjerene ved å legge en "bomavgift" på 5 kroner på alle turer, uavhengig av om drosjen passerer en bom eller ikke. Etter det opplyste blir tillegget særskilt angitt på regningen til passasjerene. Hvorvidt alle drosjeselskapene i Oslo-området har innført samme ordning, er ikke opplyst.
- (39) Etter overenskomsten § 3 tredje ledd lønnes sjåføren med en annen og høyere prosentsetning enn i prisregulerte områder, men grunnlaget for beregningen er "tilsvarende betrag som nevnt i første ledd", altså "brutto innkjørt betrag eks. mva.". Arbeidsretten kan ikke se at det foreligger holdepunkter for at uttrykket skal ha et annet meningsinnhold i tredje ledd enn i første ledd.
- (40) Arbeidsrettens mindretall, dommerne *Stangnes og Bjørndalen*, er kommet til at LO/NTF må gis medhold i sin påstand.

- (41) Uttrykket "brutto innkjørt beløp" må etter sin naturlige forståelse omfatte alt passasjeren betaler, også bompenger, fergebilletter, parkeringsavgifter og lignende. Det eneste unntaket er merverdiavgift. Hvis meningen hadde vært å holde bompenger mv. utenom, måtte NT ha sørget for at dette kom klart til uttrykk i bestemmelsen. Formuleringen i merknaden som ble inntatt i overenskomsten i 1990 etter krav fra NT, viser at bompenger i utgangspunktet skulle inngå i "innkjørt bruttobeløp", slik LO/NTF har anført. Det er også et tungtveiende moment i saksøkernes favør at det ikke er gjort fradrag for bompenger mv. i det notatet NT selv utarbeidet forut for tariffoppgjøret i 2008 som grunnlag for beregning av brutto gjennomsnittsbetaling for hva som er innkjørt pr. time på landsbasis.
- (42) Mindretallet er ikke enig i at det er slik sammenheng mellom overenskomsten og maksimalprisforskriften som flertallet har lagt til grunn. Det er ikke grunnlag for å trekke forskriften inn ved tolkingen av overenskomstens lønnsbestemmelse.
- (43) Dom blir å avsi i samsvar med flertallets syn.

*Domsslutning:*

*Norges Taxiforbund frifinnes.*

Gunvald Gussgard (s.)

Tron L. Sundet (s.)

Sveinung Koslung (s.)

Tove Stangnes (s.)

Julie Thaulow Rustad (s.)

Kjell Bjørndalen (s.)

Tom S. Vadholm (s.)

Rett kopi  
bekreftes: