

Til: Tariffnemnda

Fra: NHO Transport

Sak: Anmodning om allmenngjøring av Bussbransjeavtalens turbildel

Dato: 11.03.15

Det vises til Tariffnemndas høringsbrev datert 14.01.15 vedrørende allmenngjøring av Bussbransjeavtalens turbildel, som er inngått mellom NHO Transport på arbeidsgiversiden og Yrkestrafikkforbundet og Norsk Transportarbeiderforbund på arbeidstakersiden. Det er verdt å påpeke at det finnes en likelydende avtale mellom Spekter og Yrkestrafikkforbundet, Norsk Transportarbeiderforbund, Fagforbundet og Norsk Jernbaneforbund.

Det finnes dessverre begrenset med statistikk eller annet tallmaterieell knyttet til omfanget av utenlandske turbilselskapers virksomhet i Norge. Dette gjelder både for internasjonal transport og kabotasje, og mangel på konkrete data fremgår tydelig av rapporten fra Samferdselsdepartementets kabotasjegruppe. Denne ble fremlagt i mars 2014. Det er også begrenset med empiri når det kommer til utenlandske sjåførers lønns- og arbeidsvilkår, men NHO Transports medlemsbedrifter kjenner igjen mange av de trekkene og eksemplene som trekkes frem fra Yrkestrafikkforbundets side i anmodningen om allmenngjøring.

Det skulle dermed ikke være tvil om at en del sjåfører tilbys uakseptable lønns- og arbeidsvilkår ved oppdrag i Norge. I tillegg finnes det nok noen useriøse norske aktører, og disse vil også måtte forbedre sine lønns- og arbeidsvilkår ved en eventuell allmenngjøring og økt kontrollvirksomhet. NHO Transport støtter på denne bakgrunn anmodningen om allmenngjøring av Bussbransjeavtalens turbildel. Det er tre hovedgrunner til dette:

- NHO Transport ønsker ordnede forhold i norsk turbilbransje, noe som inkluderer akseptable lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske sjåfører på oppdrag i Norge. Dagens praksis i forhold til avlønning av utenlandske sjåfører representere ikke bare problemer for berørte sjåfører, men medfører at hele bransjen fremstår som en mindre attraktiv arbeidsplass enn ønskelig for eksisterende og potensielle arbeidstakere. I tillegg medfører dagens tilstander at bransjen mister tillit og får et uønsket renomme blant transportkjøpere og passasjerer.

- NHO Transport er for fri konkurranse, men ordnede forhold inkluderer også at konkurransevilkårene er noenlunde like mellom utenlandske og norske aktører. Dette er ikke tilfellet så lenge personalkostnadene representerer mellom 50 og 60 prosent av norske aktørers kostnader, mens lønnsnivået for sjåførere i tidligere øst-europeiske land ligger mellom 11 og 25 prosent av norsk nivå ifølge rapport 1150/2011 fra Transportøkonomisk Institutt. Dagens kabotasjeregelverk tilsier at turbiler fra et annet EU- og EØS-land kan operere i Norge "midlertidig", noe som i praksis medfører at disse kan drive virksomhet i Norge uavbrutt gjennom hele høysesongen fra begynnelsen av mai og til midten av september. Norske aktører kan dermed ikke konkurrere og må redusere sin virksomhet, noe som medfører at beredskapen blir redusert fordi man etter hvert ikke har tilstrekkelig med norske turbiler til å frakte passasjerer til bestemmelsesstedene når togene står eller flyplassene må stenge vinterstid. Basert på dagens regelverk er allmenngjøring tilsynelatende eneste tilgjengelig virkemiddel for å skape mer jevnbyrdige konkurransevilkår.
- Ordnete forhold tilsier også at alle næringsdrivende skal betale nødvendige skatter og avgifter på sin verdiskapning og overskudd, noe som ikke er tilfellet for utenlandske turbilselskaper i dag. De fleste av disse vil ha en årlig omsetning i Norge på over NOK 50.000, men ingen kontrollerer at disse er registrert i Merverdiavgiftsregisteret og dermed krever utgående merverdiavgift. På den annen side kan disse operatørene få refundert inngående avgift ved å sende nødvendige kvitteringer til norske skatte- og avgiftsmyndigheter i etterkant. Disse aktørene betaler dermed ikke skatter og avgifter i Norge bortsett fra pålagte bompenger på visse strekninger. Lave sjåførlønninger og høyt kostnadsnivå i Norge i kombinasjon med høy kapasitetsutnyttelse i sommer-sesongen gir muligheter for en omfattende fortjeneste i Norge, men denne kommer verken sjåførene eller det norske fellesskapet til gode.

NHO Transports positive holdning til allmenngjøring innen turbilsektoren er imidlertid basert på to viktige forbehold:

1. Håndheving og sanksjonering

Det har liten hensikt å allmenngjøre turbildelen av Bussbransjeavtalen hvis ikke myndighetene har tilstrekkelig rettsgrunnlag eller vilje og evne til å kontrollere at bestemmelsene blir etterlevd. I tillegg må kontrollinstansene ha muligheter for effektiv sanksjonering ved brudd på allmenngjøringsforskriften. Disse aspektene byr på store utfordringer i en mobil bransje som transport, hvor arbeidstaker ikke har en fast arbeidsplass i Norge som i byggbransjen eller verftsindustrien. Lønnen vil vanligvis heller ikke bli utbetalt i Norge, men av arbeidsgiver i sjåførenes hjemland.

Det finnes dessverre ingen klare retningslinjer i dagens EU- og EØS-regler med hensyn til hvilke kontroll- og sanksjoneringstiltak som tillates for å kunne etterse at utenlandske arbeidstakere får riktig kompensasjon i henhold til Utsendingsdirektivet og lokalt regelverk. EU-kommisjonen har imidlertid i en meddelelse fra 2006 drøftet grensene for håndheving samt kontroll, hvor det fremgår at håndheving og kontroll ikke må utgjøre et utilbørlig hinder i forhold til retten å tilby tjenester i det indre marked. I andre sammenheng har det vært påpekt at det må være en viss forholdsmessighet mellom tiltakenes omfang og formål.

En rekke Europeiske land har imidlertid avgiftsbelagt turbilkjøring på deres respektive veinett, og de fleste har i denne forbindelse innført krav til rapportering. Dette skjer som oftest ved at kjøringen i de respektive land skal forhåndsregistreres, og kopi av denne

registreringen skal medbringes under kjøring og fremvises ved kontroll. Nevnte registrering skjer etter hvert elektronisk og representerer dermed en svært begrenset administrativ byrde. Et slikt system kan også anvendes for å følge opp en allmenngjøringsforskrift. Det bør imidlertid også vurderes om bestiller av transporttjenesten skal registrere bestillingen elektronisk og samtidig bekrefte sitt medansvar for at korrekt lønn blir utbetalt til sjåføren.

Hovedutfordringen oppstår imidlertid når ulovligheter blir avdekket og nødvendige sanksjoner skal iverksettes overfor et utenlandsk turbilseskap. Det beste ville være om norske myndigheter kunne holde tilbake kjøretøyet inntil forholdene var brakt i orden og nødvendige bøter var betalt. Hvis dette anses som for inngripende, bør myndighetene gå på bestillerleddet hvis utenlandsk transportør har brutt allmenngjøringsforskriften og ikke raskt ordner opp i de lønnsmessige forhold og betaler eventuelle bøter. Sistnevnte mulighet blir selvsagt begrenset hvis bestiller også har tilholdssted utenfor Norges grenser, men på dette feltet bør fremtidige kontrollinstanser se nærmere på Tysklands oppfølging av kravet om minstelønn overfor utenlandske transportører.

2. Allmenngjøringens omfang

NHO Transport forutsetter også følgende begrensninger med hensyn til omfanget av en eventuell fremtidig allmenngjøring:

2.1. Internasjonal transport

Tariffnemndas høringsbrev er noe uklart med hensyn til hvorvidt en allmenngjøring vil få virkning overfor internasjonal transport eller ei, men på side 6 blir følgende anmerket: *Det er heller ikke noe som tilsier at internasjonal transport som sådan faller utenfor ut-sendingdirektivets virkeområde.* NHO Transport ønsker ikke allmenngjøring for internasjonal transport og tror heller ikke at dette er forenelig med gjeldende EØS-regelverk siden EU-kommisjonen fastslår følgende i dokument SEC 2006:

This situation is justified by the fact that it would be difficult to manage the practical consequences of applying different national laws to the existing relationship between the international transport undertaking (operating on its own account or on behalf for hire or reward) and its mobile staff, depending on the country to which the passengers/goods were being transported.

On the other hand, "cabotage transport operations", in which the various parts of the journey take place within the borders of the same Member State, fall within the scope of Article 1(3)(a) of the Directive.

Det virker også unaturlig å allmenngjøre lønnssetser ved internasjonal transport fordi sjåførene er i Norge i forholdsvis kort tid og ikke kan ta opp eller sette av passasjerer underveis. Et rapporteringssystem som skissert under punkt 1 vil dermed representere en urimelig administrativ byrde, og man kan også hevde at en allmenngjøring på dette feltet ikke kan aksepteres fordi omfanget av rapporteringsplikten ikke vil stå i forhold til formålet. På dette feltet finnes det for øvrig også en parallellitet i skatte- og avgiftssystemet. Mens internasjonale transport ikke medfører skatte- og avgiftsplikt i et annet land, skal transportører ved kabotasjeoppdrag forholde seg til vertslandets regelverk på skatte- og avgiftssiden.


2.2. Losji og krav til overnatting

I følge utkastet til forskrift skal følgende lønns- og arbeidsvilkår allmenngjøres:

- Minstelønssatsen på kr 150 per time
- 100 % overtidsbetaling på høytidsdager
- Dekning av utgifter til kost
- Krav til innkvartering

Det anmodes om at Tariffnemnda tar en nærmere vurdering av berettigelsen av de siste to punktene, dekning av utgifter til kost og krav til innkvartering. Det vises i denne forbindelse til EU-domstolens avgjørelse i Sak C-396/13 Sahkoalojen, som avviker fra Høyesteretts dom i den såkalte Verftssaken.

Oslo, 11.03.15



Jon H. Stordrange
Administrerende direktør