



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Forbundskontoret
St. Olavs gate 25
P.b. 7134 St. Olavs plass
0130 Oslo
Tlf. 22 03 32 00
Faks 22 20 56 15
Bankkonto 6005.06.16234
Org.nr. 955430336 MVA
www.lastebil.no

Deres ref: 14/3369

Vår ref: OGH

Oslo, 12.mars 2015

Allmenngjøring av Godsoverenskomsten - høringsvar fra Norges Lastebileier-Forbund

INNLEDNING – GENERELT

Tariffnemnda har i brev av 14. januar 2015 sendt ut et høringsbrev med utkast til forskrift. Høringsfristen er satt til den 12. mars 2015. NLF gir sin tilslutning til forslaget om allmenngjøring på visse vilkår.

NLF er opptatt av at dersom allmenngjøring av minstelønnsatsen og diettsatsen skal kunne virke etter sitt formål forutsetter dette at det i tillegg innføres effektive kontrolltiltak.

Tariffnemnda bør dessuten være tydelige på hva som forstås med lastebiltransport.

NLF mener også at adgangen til å pålegge oppdragsgiver en påseplikt og et solidaransvar, må inntas i forskriften. NLF mener at det i tillegg til allmenngjøring, bør innføres et register som gir Arbeidstilsynet og andre myndighetsorganer muligheter til å utføre en effektiv kontroll overfor oppdragsgivere - og overfor utenlandske virksomheter.

Godsoverenskomstens kapittel om langtransport har en lavere timelønnsats enn det som følger av forslag til allmenngjort minstelønn. Vi forutsetter at forskriften ikke rokker ved lønnsmodellen i Godsoverenskomsten fordi langtransportørene gjennom den allerede kommer klart bedre ut mht. effektiv timelønn per døgn enn det minstelønnsatsen i forskriften legger opp til.

Under disse forutsetningene gir NLF sin tilslutning til allmenngjøring av tariffavtalens bestemmelse om lønn og diett.

2.ALLMENNGJØRING- ET HENSIKTMESSIG TILTAK?

2.1 Innledning

Tariffnemnda ber spesielt om høringsinstansenes syn på spørsmålet om hvorvidt allmenngjøring kan forventes å være et hensiktsmessig tiltak for å ivareta formålet med allmenngjøringsloven. NLF legger til grunn at formålet med allmenngjøring er å sikre like konkurransevilkår og forhindre uverdige forhold som et utslag av blant annet «sosial dumping».

2.2 Innføring av påseplikt – allmenngjøringsloven § 12

En viktig forutsetning for at formålet med allmenngjøring av minstelønn og evt. diett innen godstransport på vei med lastebil skal oppnås, er at det også etableres en plikt for oppdragsgivere til å påse at bestemmelsen følges og at allmenngjøringslovens bestemmelser om solidaransvar klart fremgår av forskriften.

NLF mener det er viktig å innføre en plikt for oppdragsgiver til å påse at bestemmelsene blir fulgt opp. I allmenngjøringsloven § 12 gis det adgang til å innføre en slik plikt

«Departementet kan gi forskrift om at oppdragsgiver i kontrakt med oppdragstaker skal informere om plikter etter gjeldende forskrifter om allmenngjøring av tariffavtaler og om at oppdragsgiver skal påse at oppdragstaker etterlever slike plikter.»

Påseplikten er ment å innebære at oppdragsgivere skal foreta nødvendige skritt for å undersøke og om nødvendig følge opp at oppdragstakere/underleverandører nedover i en kontraktskjede lønner i henhold til allmenngjøringsvedtak. Lov og forskrift gir ikke oppdragsgiver et direkte ansvar for lønnsutbetalingene. Formålet er at oppdragsgiver skal iverksette systemer og rutiner som bidrar til å sikre at arbeidstakere i kontraktskjeden får den lønnen de har krav på.

Verken forskriften eller allmenngjøringsloven gir i seg selv tilstrekkelig grunnlag for å utføre kontroll. Rettsgrunnlaget for å utøve kontroll forutsettes tatt inn i kontrakter. Denne påseplikten kan kontrolleres av f.eks. Arbeidstilsynet.

2.3 Forskriftsfeste solidaransvar for bestiller av transport

NLF mener at en presisering av oppdragsgivers ansvar for sine underleverandører, er en forutsetning for at formålet med allmenngjøring av minstelønn og diett blir ivaretatt.

Det fremgår av allmenngjøringsloven § 13 siste ledd at:

«Departementet kan gi nærmere regler om utformingen av ansvaret i forskrift. Departementet kan også gi forskrift om at virksomhet som

bestiller et produkt eller et resultat, skal omfattes av solidaransvaret dersom særlige hensyn tilsier det.»

Bestemmelsen åpner for at departementet i forskrift kan gi regler om den nærmere utformingen av ansvaret. Dessuten kan det gis forskrifter som også ansvarliggjør bestiller av et oppdrag dersom særlige hensyn tilsier det. Muligheten for å ansvarliggjøre bestiller er ment som en sikkerhetsventil hvis det skulle vise seg at ansvaret ikke treffer der det burde. Det samme gjelder hvis det skulle bli et problem med omgørelser eller ved at eventuelle allmenngjorte bransjer kan være organisert forskjellig fra dagens bransjer.

NLF viser til at representanter for alle de politiske partiene på Stortinget de siste årene har tatt til orde for å innføre et bestilleransvar. NLF mener at dersom allmenngjøring av minstelønn og diett skal ha noen effekt, må også bestiller ansvarliggjøres. Dette er allerede et prinsipp som følger av EUs regler og norsk lovgivning på godstransportens område. Og det er etter NLFs oppfatning en videreføring av det ansvaret oppdragsgiver allerede har for å påse at transport utføres etter gjeldende regler.

I forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre § 3, står det at

«§ 3. Medvirkningsplikt

Avsendere, speditører, leverandører, oppdragsgivere og andre ledd i transportkjeden skal medvirke til at bestemmelsene i forskriften følges. «

Her har bestiller en straffesanksjonert plikt til å medvirke til at bestemmelsene om arbeidstid på godstransportens område følges.

Tilsvarende ansvar finner vi innen godstransportsektoren i Rådsforordning 562/2006 art 10 nr. 4 (Kjøre- og hviletidsbestemmelsene) der

«Foretak, avsender, speditører, turoperatører, hovedleverandør, underleverandører og førerformidlingsbyråer skal sikre at avtalte transportplaner er i samsvar med denne forordningen.»

Dette ansvaret går enda lenger, der bestiller skal sikre at transportplanene er i samsvar med kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Det vises for øvrig til AMLs § 2-2 som pålegger en arbeidsgiver plikter overfor andre enn egne arbeidstakere, herunder innleide arbeidstakere, eller selvstendige.

NLF mener at avsender, speditører, leverandører, og oppdragsgivere og andre ledd i transportkjeden må ha et ansvar tilsvarende den plikten transportkjøper i dag har etter ALM, forskrift om arbeidstid, og kjøre og hviletidsbestemmelsene. Dette for å sørge for at allmenngjøringsforskriften blir etterlevet.

2.3.1 Tilsyn og innsynsrett

NLF mener at en ansvarliggjøring av bestiller også vil føre til at Arbeidstilsynet og andre kontrollmyndigheter etter Allmenngjøringsloven § 11 kan føre et mer effektivt tilsyn med at forskriften etterleves. De kan i tilfellet gi pålegg, tvangsmulkt, og evt. stansing. Vi antar at dette først og fremst blir aktuelt overfor

norske virksomheter, evt. overfor større oppdragsgivere. Slike pålegg vil neppe ha stor effekt når det gjelder utenlandske virksomheters ansvar.

Arbeidstakerorganisasjonene vil også ha innsynsrett. Det er usikkert hvordan dette vil bli gjennomført. Men arbeidstakerorganisasjonene har etter allmenngjøringsloven § 11 innsynsrett, også hos oppdragsgiver.

2.3.2 Boikott

Det er lovfestet i Allmenngjøringsloven § 14 at organisasjoner som er parter i den allmenngjorte tariffavtalen kan iverksette boikott som tar sikte på å fremtvinge at en arbeidsgiver oppfyller sine forpliktelser etter vedtak i Tariffnemnda om allmenngjøring av tariffavtale. Dette er en adgang som evt. kan være effektiv overfor store transportbestillere, og i liten grad overfor enkeltbedrifter fra utlandet.

NLF mener på denne bakgrunn det er helt nødvendig at bestiller får et klart definert ansvar i forskriften, jf. Allmenngjøringsloven § 12 og § 13.

2.3.3 Straff

Det følger av Allmenngjøringsloven § 15 at den som forsettlig eller uaktsomt unnlater å rette seg etter vedtak i Tariffnemnda, straffes med bøter.

Det er også gitt en adgang for berørte arbeidstakere og deres organisasjoner å gå til privat straffesak.

Erfaringsmessig vil påtalemyndighetene ikke prioritere straffesaker der hjemmelsgrunnlaget er tvilsomt. Det er derfor viktig at straffebestemmelsen er definert så klart som mulig i forskriften. Også her mener vi at det mest hensiktsmessige vil være å ansvarliggjøre de store transportkjøperne.

3.NÆRMERE OM UTKAST TIL FORSKRIFT

3.1 Til utkastets § 1 – Grunnlaget for gjennomføring

Det følger av utkast til forskrift § 1, at forskriften er fastsatt på grunnlag av Godsoverenskomsten/godsbilavtalen.

Det følger av høringsbrevet at begjæringen fra YS at det der godsbiltransport av gods på vei med lastebil, som er formålet med begjæring om allmenngjøring.

Det er vist til Godsoverenskomsten i forlag til forskrift § 1. Godsoverenskomsten Del III A § 1 og Del III B § § angir virkeområdet for tariffavtalen. Denne er ikke begrenset etter sin ordlyd til lastebil. Det vises i den forbindelse til kommentaren i § 2 under.

3.2 Til utkastet § 2 – Virkeområde og gjennomføringsansvar

3.2.1 Til utkastets § 2 første ledd

Det følger av utkast til forskrift § 2 at allmenngjøringen skal gjelde alle private bedrifter som utfører godstransport på vei, og for alle ansatte i slike bedrifter som utfører godstransport. Ordlyden gjelder private bedrifter som utfører godstransport. Siden YS sin begjæring om allmenngjøring, gjelder godstransport med lastebil mener NLF at det må presiseres i forskriftens virkeområdet avgrenses til å gjelde godstransport med lastebil.

Det følger av kjøretøyforskriften § 2-2 nr. 3 b og c at lastebil defineres som bil (jf. Kjøretøyforskriften § 2-2 nr. 1) over 3500 kg.

NLF foreslår derfor at det i første ledd inntas følgende presisering:

Forskriften gjelder for private bedrifter som utfører godstransport på vei med lastebil med tillatt totalvekt over 3500 kg.

3.2.2 Til utkastet § 2 annet ledd

Det er etter utkastets ordlyd, arbeidsgiver eller den som i arbeidsgivers sted leder virksomheten, som skal sikre at bestemmelsene i forskriften gjennomføres.

Spørsmålet blir om den som i arbeidsgivers sted leder virksomheten, vil kunne få noen betydning i godstransport, dersom transportør er en utenlandsk transportvirksomhet. En oppdragsgiver som bestiller et transportoppdrag fra en norsk speditør, som igjen formidler dette til et utenlandsk transportfirma, vil etter en naturlig forståelse av forskriftsteksten, etter NLFs oppfatning i få tilfeller anses å lede virksomheten. Vi mener at det i de fleste tilfeller vil være sjåføren som leder virksomheten på vegne av egen arbeidsgiver, ved at sjåføren henter lasten, oftest laster selv, eller henter en ferdig lastet tilhenger/container. Det er ikke hensikten å overføre ansvaret fra arbeidsgiver til en ansatt sjåfør. Hensikten er å pålegge den norske bestiller av transport en plikt til å påse at forskriften gjennomføres.

I lov om allmenngjøring av tariffavtaler § 12 er det en hjemmel for å innta plikter for oppdragsgiveren i forskriften. NLF mener at i de tilfeller der transportør har forretningssted i utlandet er det av avgjørende betydning at oppdragsgiver i tillegg til arbeidsgiver skal ha en selvstendig plikt til å påse at de allmenngjorte bestemmelser gjennomføres.

Den adgangen som er inntatt i Allmenngjøringslovens § 12 og § 13 om solidaransvar for speditører og oppdragsgivere, mener NLF må utnyttes, for at bestemmelsene skal kunne ha den ønskede effekt. Vi mener dette er viktig både av hensyn til effektiv kontroll, og i forhold til at forskriften skal ha en preventiv effekt.

3.3. Til utkastets § 3 - Lønnsbestemmelser

3.3.1 Minstelønn – lovens grenser

De arbeidstakere som utfører godstransport på vei, skal etter Tariffnemndas utkast til forskrift, minst ha en lønn per time på kr 156,57. NLF kan støtte dette nivået som en allmenngjort minstelønn, under forutsetning av at det også innføres effektive kontrollmuligheter og at det innføres et ansvar for oppdragsgiver (bestilleransvar).

NLF forutsetter videre at en slik minstelønn ikke kommer i konflikt med Godsoverenskomsten Del III Bokstav B.

De som etter godsoverenskomsten Del III B, § 1 driver transport med planlagt overnatting, har avtalt en annen lønnsmodell enn tradisjonell timelønn for arbeidstid. Det følger av Del III B § 2.2.1 at produktiv tid lønnes med kr 94,15, og i § 2.2.2 at passiv tid lønnes med 45% av satsen for produktiv tid. Utgangspunktet for avlønning innen langtransport er altså en gjennomgående godtgjørelse 24 timer i døgnet, fra det tidspunkt arbeidsoppdraget tar til, og til arbeidsoppdraget er avsluttet på avtalt stasjonsingssted.

Etter forslag til forskrift § 3, vil langtransportavtalen ha en lavere timelønn enn det som er foreslått, og være i strid med den foreslåtte allmenngjorte minstelønnen. Det vil imidlertid være adgang til å fravike dette gjennom forslaget § 6. NLF foreslår at det presiseres i forskriften at Godsoverenskomsten Del III B (langtransportavtalen) også kommer til anvendelse.

NLF forutsetter at § 3 ikke er til hinder for at partene i arbeidslivet kan avtale andre like gunstig eller gunstigere lønns og arbeidsvilkår enn det som følger av den allmenngjorte timesatsen i forskriftens utkast § 3.

3.4 Til utkastets § 4 - Lønnsbestemmelser

Forskriftsbestemmelsen gir Tariffnemnda adgang til å endre satsen i § 3, som følge av tariffrevisjon. NLF har ingen merknader til denne bestemmelsen.

3.5 Til utkastets § 5 – Utgifter til diett

I utkast til forskrift § 5, er det foreslått å allmenngjøre langtransportavtalens bestemmelser om diett. NLF er kjent med den juridiske usikkerhet som råder rundt muligheten av å allmenngjøre dette, men forutsetter at Tariffnemnda evt. avklarer dette før vedtagelse av forskriften.

Det følger av Godsoverenskomsten Del III B § 2.5.2 at diett er ikke fastsatt ved et beløp, men knyttet opp til den sats som Skattedirektoratet til enhver tid godkjenner som skattefridiett, p.t. kr 300,- pr døgn. I tillegg er det inntatt i avtalen at det skal betales 1/3 diettsats pr påbegynt 8.time. Diett skal ikke inngå som en del av den ordinære lønn.

NLF vil peke på at flere som driver langtransport i Norge har avtalt med sine ansatte at det ikke skal betales diett, men at den enkelte arbeidstaker i stedet fører

fradrag i sin selvangivelse for fravær fra hjemmet, og på denne måten oppnår et skattefradrag. Det er også utbredt i bransjen å avtale en lavere diettsats enn det som foreslås allmenngjort. Dette forekommer også i tariffbundne bedrifter.

Det følger av utkastet § 5 siste setning at «Diett skal ikke inngå som en del av den ordinære lønnen». Det kan være komplisert å sammenligne en diettsats mot den skattemessige fordel den enkelte får ved å føre fradrag på egen selvangivelse.

Avtaler om en lavere sats enn det som følger av forslaget § 5, kan være i strid med forskriften, selv om lønn og diett samlet sett, gir gunstigere lønns- og arbeidsvilkår enn det som følger av den allmenngjorte minstelønn og diettsats.

Videre vil en allmenngjøring av diettsatsen slik det er foreslått i forskriften, kunne føre til at avtaler om at ansatte fører fravær fra hjemmet i sin selvangivelse, og får skattemessig fradrag for dette, ikke lenger vil kunne være lovlig.

3.6 Til utkastets § 6 - Fravikelighet

3.6.1 Innledning

Det er foreslått i utkast til forskrift § 6 at forskriften ikke kommer til anvendelse dersom arbeidstakeren samlet sett er omfattet av gunstigere lønns- og arbeidsvilkår i henhold til avtale eller etter det lands rett som ellers gjelder for arbeidsforholdet.

Bestemmelsen er trolig ment å skulle være en sikkerhetsventil for andre lønnsmodeller.

3.6.2 Langtransportavtalen

NLF legger til grunn at Godsavtalen mellom NLF og YTF/NTF er utformet slik at den samlet sett gir gunstigere lønns- og arbeidsvilkår enn det som følger av allmenngjøringen. Selv om timelønnen er lavere enn det som er foreslått i § 3 i utkast til forskrift, vil Godsoverenskomsten del III B, samlet sett gi arbeidstakere gunstigere lønns- og arbeidsvilkår.

3.6.3 Andre lønssystemer

Det følger av Godsoverenskomsten Del III A § 5, og del B § 4, at det er adgang til andre lønssystemer. Døgnpris og turpris, og for så vidt også ulike resultatbaserte lønnsmodeller vil ikke komme i strid med forskriften, så fremt det for øvrig ikke er i strid med tariffavtalen.

Også bedrifter som ikke er bundet av Godsoverenskomsten vil kunne beholde sine lønssystemer, så fremt de gir like gode eller bedre betingelser enn det som følger av den allmenngjorte minstelønnen.

En avtale om fradrag i stedet for diett, vil som et utgangspunkt også være i strid med Godsoverenskomsten, med mindre man kan si at man har avtalt dette med hjemmel i «andre lønssystemer» Del III A § 5, og del B § 4.

3.7 Til forskriftens § 7 - Ikrafttreden og opphør

Gyldigheten av forskriften er satt til en måned etter at partene blir enig om en ny avtale. Vi antar at denne formuleringen må ta høyde for at forhandlingene i transportsektoren av praktiske grunner må vente til frontfagene og andre forbund har avsluttet sine forhandlinger. Avtalen gjelder frem til 1. april, men forhandlingene er ofte ikke avsluttet før i juni, men påfølgende uravstemning hos arbeidstakerne.

4. Andre kontrollmuligheter - kabotasjeregister

NLF har tidligere overfor politiske myndigheter foreslått at det opprettes et kabotasjeregister der den som skal utføre et kabotasjeoppdrag, eller den som bestiller et kabotasjeoppdrag, på forhånd må registrere dette i et register. Unnlattelse av dette, vil i seg selv kunne medføre straff eller gebyrer.

NLF mener at innføringen av et slik register kan være et aktuelt kontrolltiltak som pålegger både den som skal utføre et kabotasjeoppdrag og norske bestillere en plikt til selvdeklarasjon forut for oppdragets begynnelse. Dette vil også kunne bidra til en enklere og mer målrettet kontroll

Dette er også et kontrolltiltak som etter NLFs oppfatning trolig vil stå seg i forhold til EU/EØS retten. For effektiv kontroll kan SVV i tillegg til politiet ha adgang til å reagere ved kontroll langs vei.

En effektiv kontroll vil kunne forsterkes dersom det gis adgang til tilbakeholdelse inntil gebyret er betalt.

I tillegg må det også være adgang til å reagere mot oppdragsgiver.

Dette brevet sendes kun elektronisk.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør



Olav G. Hermansen
Seniorrådgiver næringspolitikk