

Tariffnemnda  
Postboks 8019 Dep  
0030 Oslo

Oslo, 03.02.2015

Deres ref:

Vår ref: Tore Berg/ 15-4018

## Høringssvar - utkast til forskrift om allmenngjøring av godsbilavtalen

Hovedorganisasjonen Virke viser til [høringsbrev](#) fra Tariffnemnda av 29. januar 2015 med forslag til forskrift om allmenngjøring av Godsbilavtalen av 2012 mellom Norges Lastebileier-Forbund og NLFs overenskomstbundne medlemsbedrifter på den ene side og Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS)/Yrkestrafikkforbundet (YTF) på den annen side.. Kravet om allmenngjøring er fremmet av YS og forslaget til forskrift er utformet i samsvar med påstand fra YS.

Hovedorganisasjonen Virke representerer mer enn 19 000 virksomheter med 225 000 ansatte i bredden av næringslivet og frivillig sektor. Virke organiserer i liten grad rene transportvirksomheter, men har flere store grossister blant våre medlemmer. Grossistene fyller sine transportbehov med en kombinasjon av ansatte sjåførere og kjøp av transporttjenester. Grossistene representerer en betydelig del av kjøperne av transporttjenester, og mange andre av våre medlemmer er mottakere av varene som leveres.

Virkes standpunkt, som utdypes nedenfor, kan oppsummeres i følgende punkter:

- Virke mener at det ikke er dokumentert at vilkårene for allmenngjøring er oppfylt.
- Virke mener ikke at allmenngjøring av Godsbilavtalen er et egnet tiltak for å sikre utenlandske arbeidstakere lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har, eller å hindre konkurransevridning til ulempe for det norske arbeidsmarkedet.

### Hovedorganisasjonen Virke

**Besøksadresse:**  
Henrik Ibsens gate 90  
NO 0255 Oslo  
**Postadresse:**  
P.O. Box 2900 Solli  
NO-0230 Oslo  
Tel +47 22 54 17 00  
Fax +47 22 56 17 00  
**E-post**  
[info@virke.no](mailto:info@virke.no)  
**Bankgiro**  
6030.05.18543  
**Org nr.**  
970 134 646 MVA

## 1. Generelt

Virke anser allmenngjøring for å være et av de mest inngripende tiltakene som kan brukes i arbeidet mot sosial dumping. Allmenngjøring griper direkte inn i forholdene mellom partene. Allmenngjøring bør derfor kun brukes i de tilfeller hvor det påviselig er store problemer med sosial dumping.

Virke viser også til vårt hørings svar til utkast til forskrift om allmenngjøring av bussbransjeavtalen.

## 2. Virke mener allmenngjøringslovens dokumentasjonskrav ikke er oppfylt

### 2.1 Allmenngjøringslovens dokumentasjonskrav

Selv om Tariffnemnda har kommet til at dokumentasjonen som er fremlagt med begjæringen er tilstrekkelig til å ta saken til *behandling*, må det foretas en selvstendig vurdering av om vilkårene for å *utferdige forskrift* er oppfylt, jf. [allmenngjøringsloven § 5](#) annet ledd:

*«Tariffnemnda kan treffe slikt vedtak dersom det er dokumentert at utenlandske arbeidstakere utfører eller kan komme til å utføre arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn det som gjelder etter landsomfattende tariffavtaler for vedkommende fag eller bransje, eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke.»*

Spørsmålet er om dokumentasjonskravet i allmenngjøringsloven § 5 annet ledd er oppfylt.

### 2.2 Konkurransetsatt men stabil bransje

Transport med lastebil er en konkurranseutsatt bransje, men den holder seg forholdsvis stabil i størrelse selv om det er tegn til endringer og nye strukturer.

I begjæringen vises det til at det i bransjen er enighet mellom de ulike aktører om situasjonsbeskrivelsen, og at deler av arbeidsgiversiden fremholder at det er store utfordringer med utenlandske sjåførere på dårlige vilkår. Det meldes om hard priskonkurranse og at norske virksomheter taper oppdrag fordi utenlandske virksomheter tilbyr lavere priser. Ifølge begjæringen er det lagt ved statistikk og annen dokumentasjon om godstransport som YS mener kan gi et *bilde* av situasjonen.

12. februar 2015 ble det fremlagt ny [rapport fra Fafo og TØI](#) om arbeidsforhold i gods- og turbil<sup>1</sup>. Rapporten viser at det er et forholdsvis stabilt antall foretak i næringskodene for godstransport, men en liten nedgang i antall sysselsatte. Tidligere offentliggjorte tall fra TØI viser at lønnsomheten i godstransport med lastebil økte med 3,3 % i perioden 2011-2013<sup>2</sup>.

En del av konklusjonen i Rapporten fra Fafo/TØI er at:

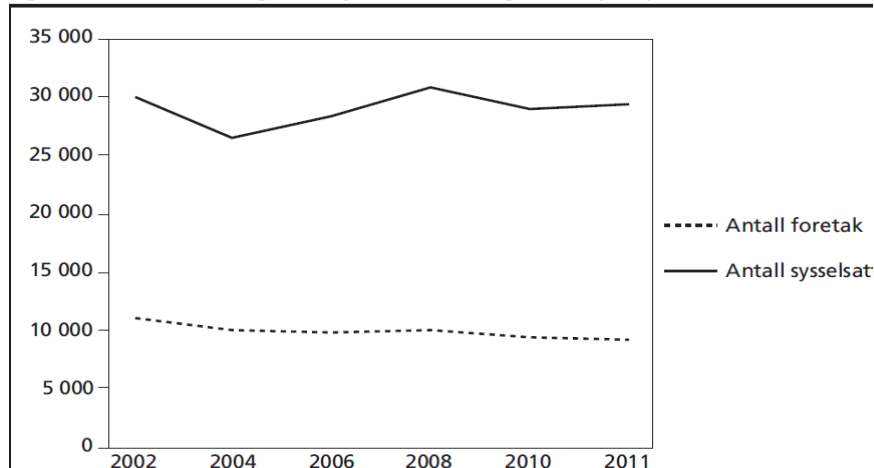
---

<sup>1</sup> Fafo-rapport 2014:58, rapporten finnes i pdf [her](#).

<sup>2</sup> <http://transportlogistikk.norskindustri.no/siteassets/dokumenter/foredrag-2014/mandag/q5-20.okt-kl-10.40-hovi.pdf>

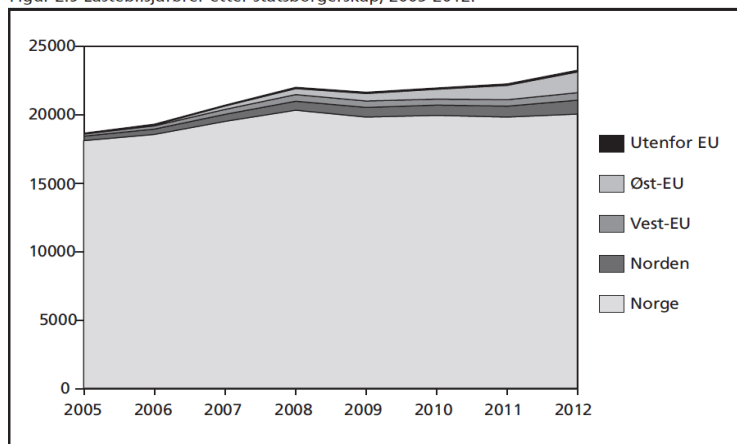
- Omsetningstall for bransjene i perioden 2002–2011 viser at det har vært en betydelig vekst i begge bransjene (målt i løpende priser), men at begge bransjene fikk en midlertidig nedgang i etterkant av finanskrisen i 2008–2009.
- I perioden 2002 til 2011 har det vært en jevn – og ikke veldig dramatisk – nedgang i antall foretak innen godstransport på vei. Sysselsettingsutviklingen har vært preget av noe større variasjoner i den samme perioden.

Figur 2.2 Antall foretak og antall sysselsatte innen godstransport på vei 2002-2011.



Samtidig så er det etter norske forhold et normalt antall av utlendinger ansatt i bransjen. 9,9 % av alle bosatte i Norge har utenlandske statsborgerskap<sup>3</sup>. I bransjen er antallet om lag det samme.

Figur 2.9 Lastebilsjåfører etter statsborgerskap, 2005-2012.



Figuren er basert på arbeidet knyttet til Fafos strategiske instituttprogram, kunnskapsutvikling om arbeidsinnvandring, med midler fra Arbeidsdepartementet.

Antallet sjåfører øker, både norske og utenlandske, men antallet sjåfører med utenlandsk bakgrunn har økt litt mer enn tilsvarende norske. At antallet norske sjåfører ikke øker tilsvarende, kan skyldes de utfordringene med rekruttering som også omtales i begjæringen. Rekruttering til sjåføreryrket har vært vanskelig i mange år. Norsk Lastebileierforbund kaller i

<sup>3</sup> <http://ssb.no/befolkning/statistikker/folkemengde/aar/2015-02-19>

en [artikkel](#) fra 2007<sup>4</sup> rekruttering som bransjens største utfordring. En økning i antallet av utenlandske sjåførere i perioden etter 2007 synes dermed å være naturlig.

Rapporten viser også til den fellesnordiske [Cabotagestudien](#)<sup>5</sup> som er et kartleggingsprosjekt av utenlandske lastebilers aktiviteter i Danmark, Sverige og Norge.

Ved hjelp av en gratis app til smarttelefoner kunne frivillige brukere sende inn registreringsnummer på utenlandske lastebiler i Norge og på den måten ble aktiviteten kartlagt. I den norske delen av studien ble det gjort 28 984 observasjoner av utenlandske lastebiler i Norge. I følge cabotagestudien er "antalet observationer lågt i Norge, men cabotage i Norge kan dock antas fortforande ligga på en lägre nivå än i grannländerna. Vi har ännu inte hittat några förekomster av storskaligt cabotage (s.k. «Big cabotage») i Norge (Sternberg et al. 2014)."

Rapporten fra Fafo/TØI viser at det er en konkurranseutsatt men stabil bransje.

I henhold til [EØS-avtalens art. 36](#) kan det ikke innføres restriksjoner hva gjelder tjenestefriheten. Ved tvingende allmenne hensyn kan proporsjonale og egnede restriksjoner tillates. Virke mener ikke at det er påvist tvingende allmenne hensyn i denne saken.

#### Konklusjon

Virke mener at dokumentasjonen som følger med begjæringen, sett i sammenheng med nyere forskningsrapporter, ikke oppfyller dokumentasjonskravet i allmenngjøringsloven § 5 annet ledd.

### **3. Allmenngjøring er et uegnet tiltak i transportbransjen**

Nemnda ber om høringsinstansenes syn på hvorvidt allmenngjøring er et hensiktsmessig tiltak for å ivareta formålet med allmenngjøringsloven. For at allmenngjøring som tiltak kan anses for å være et lovlig inngrep i den frie flyten av tjenester i EU/EØS er det nødvendig at tiltaket i seg selv er proporsjonalt og egnet til å nå målet.

I gjennomsnitt passerer omkring 2 500 lastebiler grensen ved Svinesund hver dag. Disse utgjør ca. 70 % av lastebiltrafikken inn i Norge. Det meste av godset som kommer over grensen til Norge skal til Østlandet. Det vil si at størstedelen av utenlandske lastebiler kjører rett inn og rett ut av Norge. Det medfører at hoveddelen av kostnader knyttet til lønn og andre arbeidsforhold ligger utenfor Norge.

I [Forrapport om lønns- og arbeidsvilkår for godssjåførere på veg](#)<sup>6</sup> fra YTF er gjennomsnittslønnen for utenlandske sjåførere som passerer Svinesund kr. 13 500 i måneden. I følge Fafo/TØI rapporten er "hovedbildet at fast lønn er det dominerende lønssystemet"<sup>7</sup>. Sjåførene får i langt de fleste tilfellene også lønnen sin utbetalt i hjemlandet<sup>8</sup>. Begjæringen fastlegger minimumslønnen til kr. 156,57 per time. Det vil si at en

---

<sup>4</sup> <http://www.lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2010-og-eldre/2007/Sjaafaermangel-naeringens-stoerste-utfordring>

<sup>5</sup> <https://nb-no.facebook.com/NoCabotagestudien>

<sup>6</sup> Forrapporten følger med begjæringen. Den kan leses i pdf [her](#).

<sup>7</sup> Fafo-rapport 2014:58, s. 77

<sup>8</sup> Fafo-rapport 2014:58, s. 75

gjennomsnittlig sjåfør fra utlandet vil kunne kjøre/arbeide litt mer enn 86 timer i Norge<sup>9</sup> før det reelt vil kunne påvises en overtredelse av den allmenngjorte timelønnen.

Arbeidstilsynet gjennomfører ca. 90 000 kontroller i året på virksomheter som er stasjonære. Ved en utvidelse av tilsynets rolle når det gjelder kontroll av transportsektoren vil det knyttes store utfordringer til hvordan det skal gjennomføres tilstrekkelig antall kontroller, hvor de skal utføres og hvordan de eventuelt skal følges opp.

Å kontrollere hvorvidt en sjåfør som i de fleste tilfellene har fast månedslønn får en bestemt timelønn på en liten del av den ruten vedkommende kjører er vanskelig, grensende til det umulige.

Virke vil henvise til at det nylig er innført andre tiltak mot konkurransevridende forhold i transportbransjen. For eksempel er det fra nyttår innført krav om bombrikke i alle kjøretøy over 3,5 tonn som kjører i Norge.

Konklusjon:

På bakgrunn av ovenstående mener Virke at allmenngjøring ikke vil være et egnet tiltak.

#### **4. Subsidiært: Forutsatt allmenngjøring**

Det foreslås forskriftsfestet enkelte deler av godsbilavtalen.

Utkast til forskrift:

##### **§ 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. Diett skal ikke inngå som en del av den ordinære lønnen.

Virke mener ikke at det er grunnlag for allmenngjøring. Hvis Tariffnemnda kommer til et annet resultat, mener Virke at det kun bør allmenngjøres bestemmelser knyttet til utgifter og merkostnader ved opphold i Norge.

Vennlig hilsen

**Hovedorganisasjonen Virke**

Inger Lise Blyverket  
Leder Arbeidslivspolitik

Tore Berg  
Seniorrådgiver

---

<sup>9</sup> Kr. 13 500/156,57 = 86,22