

Tariffnemnda
Postboks 8119 Dep.
0030 OSLO

Vår dato 12.03.2015
Deres dato 14. 01.2015
Deres referanse 14/3367

Utkast til forskrift om allmenngjøring av tariffavtale for persontransport med turbil – merknader fra NHO Reiseliv

1. Innledning - generelle merknader

Det vises til høringsbrev fra Tariffnemnda 14. januar 2015, vedrørende allmenngjøring av tariffavtale for persontransport med turbil. I brevet er det satt frist til 12. mars 2015 for å komme med merknader. Begjæringen om allmenngjøring er inngitt fra YS med tilslutning fra LO.

NHO Reiseliv er imot å innføre en allmenngjøringsforskrift på dette området. Etter vår oppfatning bærer allmenngjøringsbegjæringen preg av at hovedhensikten er å skulle sikre norske bedrifter og virksomheter mot konkurranse fra utlandet, og ikke vern av utenlandske arbeidstakere.

Overordnet viser vi til NHOs høringsvar i denne saken og tilslutter oss det. NHO Reiseliv vil likevel komme med noen tilleggsmerknader sett fra reiselivsnæringens ståsted.

NHO Reiseliv mener at det er viktig at arbeidstakere med arbeidssted i Norge har ordnede lønns- og arbeidsforhold. Vi er også opptatt av at bussturister som velger Norge som reisemål, kommer trygt og sikkert frem til sine destinasjoner, og vi forutsetter at aktørene i dette segmentet følger norske lover og regler. Vi er for øvrig kjent med at Samferdselsdepartementet utreder innføring av strengere og mer presis regulering av kabotasje kjøring i turbilmarkedet.

Dersom det innføres restriksjoner på denne delen av turisttransport til Norge i form av allmenngjøring av tariffavtale, frykter NHO Reiseliv at dette vil ramme norsk reiselivsnæring. Særlig gjelder dette hoteller, spisteder og turistmål i distriktene, som baserer en betydelig del av sin virksomhet på besøk fra utenlandske bussturister. Allerede i dag er dette en sårbar del av reiselivsnæringen.

2. Færre turister til Norge ved innføring av allmenngjøringsforskrift

NHO Reiseliv fremhever at bussturisme i Norge har eksistert i mange år. Dette er utpreget sesongvirksomhet, som hovedsakelig foregår innenfor sommersesongen.

Den tradisjonelle bussturismen drives av utenlandske turoperatører som har sin virksomhet og sine kunder i utlandet. Turoperatørene setter sammen pakketurer som går til ulike destinasjoner. Det er de som kontakter og inngår avtaler med utvalgte hoteller og

serveringssteder i Norge om overnatting og bespisning. Dette er enkeltstående avtaler som innebærer overnatting og servering for et gitt antall gjester.

De konkurransemessige utfordringene vi nå ser innen turbilnæringen, skyldes etter NHO Reiselivs oppfatning først og fremst at det har skjedd en endring i turistenes reisemønster. Ved at det har blitt billigere å fly, velger mange utenlandske operatører nå å fly turistene inn til Norge og deretter transportere turistene rundt i Norge i buss, fremfor å transportere dem med buss fra avreisested og inn til Norge. Dette innebærer at turistene hentes av den "samme" bussen på norske flyplasser, som tidligere kjørte til og fra Norge.

Norge er et høykostland og bussturismen er ikke et høykostsegment. NHO Reiseliv frykter at dersom det vedtas å innføre allmenngjøring, vil en stor del av bussturene forsvinne fra Norge, fordi turoperatørene heller velger andre reisemål. Vi antar at bussturistene i stedet vil kjøre gjennom Sverige med overnattinger og bespisning der, fremfor at bussturen går gjennom hele eller deler av Norge. For Nord-Norges del frykter NHO Reiseliv at turistene velger å fly til Finland eller Sverige og derifra kjøre turbuss inn i Norge. Allerede i dag ser vi flere eksempler på dette.

3. Manglende statistikk- og dokumentasjonsgrunnlag for allmenngjøring

NHO Reiseliv viser til "Rapport om kabotasje på vei", utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og "Arbeidsforhold i gods og turbil", rapport 2014:58, utarbeidet av Fafo og TØI på oppdrag fra Arbeids- og sosialdepartementet. Begge rapportene konkluderer med at det er manglende statistikkgrunnlag når det gjelder kabotaskjoring med turbil i Norge. I FAFO/TØIs rapport fremgår det på side 83: "Når det gjelder turbilbransjen finnes det i dag tilnærmet ingen offisiell statistikk" og "SSB konkluderer med at det er et klart behov for å utvikle statistikk for turbuss."

I Fafo/TØI-rapporten er det gjort intervjuer med utenlandske sjåførere. Av rapporten fremgår det: "*De sjåførene vi intervjuet, ga et generelt inntrykk av ordnede forhold når det gjelder ansettelse og lønn*". Selv om utvalget i undersøkelsen er relativt beskjedent, peker resultatene i retning av at det er ordnede lønns- og arbeidsforhold i bransjen.

Når det gjelder anførsler om at bussjåførere bor i bussen og ikke har råd til mat, er NHO Reiseliv kritiske til dette. Standardvilkår mellom turoperatør og hotellene omfatter alltid kost og losji inkludert i prisen for en eller to personer avhengig av hvor mange gjester det er i hver buss. Bussjåførere og eventuelt guide får samme kost og losji som turbussgjesten.

NHO Reiseliv mener at en beslutning om å innføre et så sterkt virkemiddel som allmenngjøring, som vil kunne påvirke også andre bransjer enn persontransportbransjen, ikke bør kunne fattes på bakgrunn av udokumenterte enkeltsaker og avisoppslag. Det må gjøres et grundigere arbeid med å samle inn statistikk og faktaopplysninger på lønns- og arbeidsforhold før det eventuelt fattes en beslutning.

Det anføres i høringsbrevet under avsnittet "Hva som kreves allmenngjort", tredje avsnitt: "Også arbeidsgiverorganisasjonene og selskapene mener det er store utfordringer med utenlandske sjåførere på dårlige vilkår". Dette er upresist. Det er ikke alle arbeidsgiverorganisasjonene som representerer transportbransjen som er enig i dette. NHO Reiseliv tillater seg å påpeke at de arbeidsgiverorganisasjonene som hevder dette, også

representerer de bedriftene som har særlig interesse i å konkurranseregulere dette markedet.

4. Håndheving og kontroll

Allmenngjøring av tariffavtale for persontransport med turbil reiser særlige spørsmål når det gjelder tilsyn og kontroll med regelverket. Til sammenligning med de bransjer hvor det i dag gjelder allmenngjøringsforskrifter, der arbeidsplassen til de berørte utenlandske arbeidstakerne er stedbundet i Norge, er det her tale om sjåførere på gjennomfart, som gjerne er i landet en kort periode. NHO Reiseliv reiser spørsmål om Arbeidstilsynets tilsynsmetodikk og sanksjonsapparat vil være effektivt og treffsikkert når det gjelder turbilselskap etablert i utlandet, der sjåføren er på gjennomfart i Norge.

Når det gjelder den typiske bussturismen er det heller ingen norsk oppdragsgiver, slik at tiltak som påse- og informasjonsplikt ikke vil ha effekt.

Etter NHO Reiselivs oppfatning vil allmenngjøring uansett ikke være et hensiktsmessig tiltak dersom det ikke foreligger tilfredsstillende kontroll- og håndhevingsmekanismer.

5. Avklaring om forholdet til EØS-retten

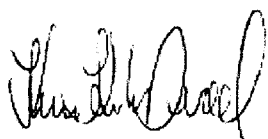
NHO Reiseliv viser til NHOs hørings svar og deres argumentasjon på dette punktet. Av høringsbrevet fremgår det at det er uklart om et allmenngjøringsvedtak kan gjøres gjeldende overfor utenlandske sjåførere. NHO Reiseliv mener at dette spørsmålet må forelegges ESA, før Tariffnemnda treffer et vedtak.

Under enhver omstendighet mener NHO Reiseliv at Tariffnemnda må avvende en beslutning om allmenngjøring av tariffavtale for persontransport med turbil, til EU-kommisjonens vurdering av Tysklands innføring av minstelønn for transportbransjen foreligger.

6. Konklusjon

NHO Reiseliv går imot innføring av forskrift om allmenngjøring av tariffavtale for persontransport med turbil. Vi frykter at en slik forskrift vil ramme norsk reiselivsnæring. Samtidig er dokumentasjonsgrunnlaget for svakt, det foreligger ikke tilfredsstillende håndhevings- og kontrollmekanismer, og forholdet til EØS-retten er uavklart.

Med vennlig hilsen
NHO Reiseliv



Kristin Krohn Devold
Administrerende direktør