



Tariffnemnda, Arbeids- og sosialdepartementet
Postboks 8019 Dep.
0030 Oslo

Vår dato 12.03.2015
Deres dato 14.01.15
Vår referanse N
Deres referanse 14/3367

Høring – utkast til forskrift om allmenngjøring av tariffavtale for persontransport med turbil

1. Innledende merknader

Det vises til høringsbrev fra Tariffnemnda 14. januar 2015 der det er satt frist til 12. mars 2015 for merknader til høringsbrev om allmenngjøring av tariffavtale for godstransport på vei. Begjæringen er inngitt fra YS med tilslutning fra LO.

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) med tilsluttede landsforeninger inngir med dette høringsuttalelse. NHO Reiseliv har inngitt egen høringsuttalelse med tilleggsmerknader. Det presiseres at NHO Transport har inngitt selvstendig høringsuttalelse.

Innledningsvis pekes på at NHO er opptatt av at arbeidstakere med arbeidssted i Norge har ordnede lønns- og arbeidsforhold. Allmenngjøring kan være et av flere virkemidler for å tilstrebe ordnede vilkår. NHO stiller imidlertid spørsmål ved om allmenngjøring er treffsikkert som et generelt tiltak, og særlig om allmenngjøring er egnet for transportsektoren.

NHO har følgende overordnede synspunkter:

- Slik begjæringen er utformet fremstår hensynet til konkurranse fra utenlandske foretak og arbeidstakere som det mest fremtredende grunnlaget for begjæringen. Etter NHOs syn er beskyttelse av utenlandske arbeidstakere den bærende begrunnelse bak allmenngjøringsordningen. Rene konkurransebetragtninger gir etter NHOs syn ikke grunnlag for allmenngjøring.
- NHO stiller spørsmål ved at Tariffnemnda ikke har tatt stilling til hvorvidt et eventuelt allmenngjøringsvedtak kan anvendes overfor utenlandske virksomheter. Så lenge dette er uavklart, er det vanskelig å vurdere treffsikkerheten og hensiktsmessigheten av en allmenngjøring.
- Dokumentasjonen i saken er etter NHOs oppfatning uansett for svak. Det hefter betydelig usikkerhet både ved omfanget av utenlandske arbeidstakere, og ved deres

lønns- og arbeidsvilkår. NHO legger til grunn at Tariffnemnda foretar en helhetlig vurdering etter høringsrunden.

- Etter NHOs oppfatning er internasjonal transport og den situasjon at utenlandske aktører utfører innenlandsk transport (kabotasje) to vesentlig ulike situasjoner. Det etterlyses et klarere skille, og vurderingen må foretas separat.
- NHO mener allmenngjøring under enhver omstendighet ikke er et aktuelt virkemiddel for regulering av lønns- og arbeidsvilkår i internasjonal transport. Internasjonal godstransport utføres, slik NHO vurderer det ikke av utsendte arbeidstakere, men av mobile arbeidstakere.
- NHO vil peke på utfordringen med å kontrollere at allmenngjøringsvedtak følges. Når det ikke foreligger reelle muligheter til oppfølging, bør Tariffnemnda under enhver omstendighet avstå fra å fatte vedtak idet allmenngjøringen ikke vil kunne oppfylle lovens formål.

2. Om dokumentasjonskravet og den aktuelle begjæringen

Grunnvilkåret for at Tariffnemnda kan treffe vedtak om allmenngjøring, er at det finnes dokumentert at utenlandske arbeidstakere utfører eller kan komme til å utføre arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn etter gjeldende tariffavtale mv., jf. allmenngjøringsloven § 5. Allmenngjøring skal forbeholdes tilfeller der det er påvist at et slikt virkemiddel er nødvendig.

NHO vil understreke Tariffnemndas plikt til å vurdere om allmenngjøring i det enkelte tilfellet er et hensiktsmessig og nødvendig virkemiddel. Det er ikke slik at Tariffnemnda skal fatte vedtak i enhver situasjon der det finnes dokumentasjon i henhold til § 5. Nemnda må også i disse tilfellene foreta en vurdering av behovet, forholdsmessigheten av et vedtak og om et vedtak vil ha den ønskede effekt.

I begjæringen vises generelt til "*Det har blitt avdekket flere konkrete tilfeller av at utenlandske bussjåfører som kjører i Norge har betraktelig dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn det norske arbeidstakere har, og media har skrevet saker om det.*" Og videre at "*Det er bred enighet i bransjen om at dette foregår i betydelig omfang.*"

NHO vil peke på at det faktiske bildet slik det er presentert synes mer uklart enn det som legges til grunn i begjæringen. Det er uklart om de opplevde utfordringer gjelder utenlandske bussjåfører generelt, utenlandske sjåfører på kortere internasjonale oppdrag for sin utenlandske arbeidsgiver, eller kabotasjekjøring.

Nyhetsoppslag vedlagt begjæringen vedrører i all hovedsak forhold som nå ligger tilbake i tid, mens det ellers vises til en empirisk undersøkelse i regi av blant annet FAFO. Etter NHOs mening bør Tariffnemnda ta utgangspunkt i FAFO-rapporten Arbeidsforhold i gods- og turbil fra desember 2014. Der fremkommer at yrkessjåfører i turbilbransjen i det vesentlige er fast ansatt med ordnede vilkår, men at det er utfordringer med rekruttering. I det store bildet etterlates et inntrykk av en ryddig bransje.

Også rapportens funn vedrørende utenlandske selskaper i Norge etterlater langt på vei et annet inntrykk enn vedlagte nyhetsoppslag. Samtlige utenlandske sjåfører intervjuet av

FAFO hadde startet sine turer utenfor Norge, og konkurrerte, slik FAFO beskriver det, ikke i det norske markedet.

Vanlig arbeidstid er angitt som mellom fem og ni timer og lønnsnivået mellom kr 12 000 – 45 000 uten tillegg. Av elleve spurte sjåfører oppga ti at de enten sov på samme hotell som turistene de fraktet eller på enklere overnattingssteder. I rapporten fremgår: *"De sjåførene vi intervjuet, ga et generelt inntrykk av ordnede forhold når det gjelder ansettelse og lønn"*.

Etter NHOs syn synes begjæringens innfallsvinkel noe snever. Det er naturlig å anta at også endrede reisevaner spiller inn for utviklingen om færre norske turbusser. Ofte enn før er buss forbeholdt utflukter og dagsturer og bussturismen er ikke et høykostsegment i turistnæringen.

I begjæringen er kabotasje særlig fremhevet. Omfanget av dette er slik NHO oppfatter det høyst usikkert. De sjåfører som er intervjuet av FAFO synes å underbygge at det store flertall av utenlandske turbusser starter sine turer i utlandet, og forlater landet med passasjerer.

NHO presiserer at Tariffnemnda på selvstendig grunnlag må vurdere om allmenngjøring er et egnet og forholdsmessig virkemiddel sett opp mot det underlagsmateriale som er presentert, og vi forutsetter at det gjøres en nærmere vurdering etter høringsrunden.

3. Kontroll og sanksjonsmuligheter

Tariffnemnda har særlig bedt om høringsinstansenes syn på spørsmålet om hvorvidt allmenngjøring er hensiktsmessig sett hen til utfordringer ved kontroll og oppfølging på dette området.

Det er Arbeidstilsynet som skal føre tilsyn med at lønns- og arbeidsvilkår som følger av vedtak om allmenngjøring, blir overholdt. Arbeidstilsynets alminnelige tilsynsmetodikk er trolig mindre treffsikkert for transportforetak etablert i utlandet. Turbilnæringen er kjennetegnet av sjåfører på gjennomfart, og i mange tilfeller er det ingen oppdragsgiver etablert i Norge.

NHO stiller videre spørsmål ved hvilken faktisk og rettslig mulighet Arbeidstilsynet har til å stanse turbiler langs veien. Det er uheldig dersom en effekt av allmenngjøring er at cruise-turister og andre med knappe tidsrammer går glipp av attraksjoner som har vært reisens formål.

NHO kan ikke se at allmenngjøring er formålstjenlig når det ikke kan ledsages av tilstrekkelige kontroll- og håndhevingsmekanismer. Etter NHOs oppfatning synes dette å være tilfelle for denne sektoren. Det påligger for øvrig Tariffnemnda å kartlegge og vurdere de faktiske og rettslige muligheter for håndheving som ledd i behandlingen av begjæringen.

4. Sakens EØS-rettslige sider

Som for begjæringen vedrørende godstransport etterlyser NHO en bredere vurdering av et eventuelt allmenngjøringsvedtaks EØS-rettslige sider. Med den usikkerhet om foreligger i dag bør det under enhver omstendighet ikke treffes et allmenngjøringsvedtak.

NHO er kjent med at EU-kommisjonen følger Tysklands regler om minstelønn på området, og at Tyskland inntil en avklaring av det EU-rettslige har unntatt transitttransport av gods og personer fra reglene om minstelønn. EU-Kommisjonen er også bedt om å følge et fransk lovgivningsinitiativ som har kontaktflater til denne saken.

Til Tariffnemndas redegjørelse stiller NHO særlig spørsmål ved vurderingene til Direktivet om utsending av arbeidstakere.


Kommisjonen har i september 2011 og i forbindelse med spørsmål fra Europaparlamentet lagt til grunn at direktivet ikke finner anvendelse for mobile arbeidstakere i foretak som driver internasjonal transport av varer eller passasjerer. Et slikt synspunkt har også støtte i en Rådsnote til direktivet gjengitt i Kommisjonens arbeidsdokument SEC (2006) 439 EC side 12.¹

Det bør også avklares nærmere hvorvidt EØS-avtalens hoveddel kan være til hinder for allmenngjøring. Rettspraksis fra EU-domstolen viser at det kan være et begrenset handlingsrom for nasjonal regulering av lønns- og arbeidsvilkår ved kortvarig tjenesteyting.² Til dette kommer at det for eksempel ved dagsturer i forbindelse med cruisetrafikk ofte ikke er noe kontraktsforhold som involverer selskaper etablert i Norge. Det reiser problemstillinger knyttet til solidaransvar, påseplikt mv..

5. Forskriftsutkastet

NHO stiller spørsmål ved forskriftsutkastets § 2 "virkeområde". Det bør vurderes om en eventuell forskriftstekst burde legge til grunn Bussbransjeavtalens terminologi § 1 "turbussjåfører" snarere enn ansatte som utfører persontransport. NHO ser heller ingen grunn til å fravike arbeidsmiljølovens regler om godtgjøring for overtid.

Vennlig hilsen
NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON
Området Arbeidslivspolitik



Svein Oppegaard
Direktør

¹ Vist til i COM/2006/159

² Sak C-165/98 *Mazzoleni*