

Tariffnemnda
Postboks 8019 Dep
0030 Oslo

Oslo, 29.01.2015

Deres ref:

Vår ref: Tore Berg/ 15-3597

Hørings svar - utkast til forskrift om allmenngjøring av bussbransjeavtalen

Hovedorganisasjonen Virke viser til [høringsbrev](#) fra Tariffnemnda av 29. januar 2015 med forslag til forskrift om allmenngjøring av Bussbransjeavtale av 2014 mellom Næringslivets Hovedorganisasjon og NHO Transport på den ene side og Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund og Yrkestrafikkforbundet på den annen side og Bussbransjeavtalen 2014 – 2016 mellom Næringslivets Hovedorganisasjon og NHO Transport på den ene side og Landsorganisasjonen i Norge og Norsk Transportarbeiderforbund på den annen side.

Hovedorganisasjonen Virke representerer mer enn 19 000 virksomheter med 225 000 ansatte i bredden av næringslivet og frivillig sektor. Virke representerer i liten grad turbilvirksomheter, men våre medlemmer representerer bestillere og turarrangører i reiselivsbransjen med en markedsmessig tilknytning til turbilvirksomheter. Virke representerer også hoteller og andre mottakere av turister.

Virkes holdning kan oppsummeres i følgende punkter:

- Virke mener at det ikke er dokumentert at vilkårene for allmenngjøring er oppfylt.
- Virke mener at det generelt er for lite konkret kunnskap om lønns- og konkurranseforholdene i turbilmarkedet og derfor for svakt faktagrunnlag til å konkludere med at forutsetningene for allmenngjøring kan være oppfylt.
- Virke mener at allmenngjøring av bussbransjeavtalen ikke er et egnet tiltak til 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.

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 og bør derfor kun brukes i de tilfeller hvor det påviselig er store problemer med sosial dumping.

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
Bankgiro
6030.05.18543
Org nr.
970 134 646 MVA

Virke viser også til vårt høringssvar til utkast til forskrift om allmenngjøring av tariffavtale for godstransport på vei.

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 Det er ikke tilstrekkelig dokumentasjon

I følge begjæringen er turistkjøring og opplevelsesreiser en stor og økende del av markedet. Dette stemmer ikke overens med Virkes forståelse av markedet. Virke organiserer reisearrangørene, og tilbakemeldinger fra dem viser at markedet for bussreiser generelt har vært presset av andre reiseformer siden 90-tallet. Norge er et høykostland også hva gjelder internasjonal bussturisme. Reisearrangørbransjen i Europa som står for innkjøp av turbusstjenester i Norge og andre land, er preget av knappe marginer.

Fafo/Tøi-rapporten som ble offentliggjort 12. februar 2015¹ viser til at når "det gjelder turbilbransjen finnes det i dag tilnærmet ingen offisiell statistikk om turbilmarkedet, det gjelder både for transportytelser norske turbiler utfører i Norge, og transportytelser utenlandske turbiler utfører av turer til, fra og i Norge"².

Rapporten viser samtidig at det har vært en betydelig omsetningsvekst i norsk turbilnæring i perioden fra 2002-2008, fra 800 millioner til nærmere 2 milliarder. Fra 2008 til 2010 var det en liten nedgang, mens tall for 2011 viser at omsetningen oversteg nivået fra 2008 i løpende priser³. En betydelig del av denne økingen kan sannsynligvis også tilskrives avvikskjøring for offentlig kommunikasjon, men bransjen kan ikke sees på som spesielt utsatt. Det er ikke noen direkte indikasjoner på at det er en bransje med særlige konkurransemessige utfordringer som skyldes utenlandske turbiler eller sjåførere.

Finanskrisen 2007-2010 hadde betydelig negativ innvirkning på internasjonalt reiseliv og med det også markedene for innkommende turisme til Norge. Når andre deler av reiselivsbransjen også i årene etterpå har opplevd negative etterspørselsvirkninger av finanskrisen, har det av samme årsak berørt norske tilbydere av turbiltjenester.

¹ Fafo-rapport 2014:58

² Fafo-rapport 2014:58, s. 83

³ Fafo-rapport 2014:58, s. 37

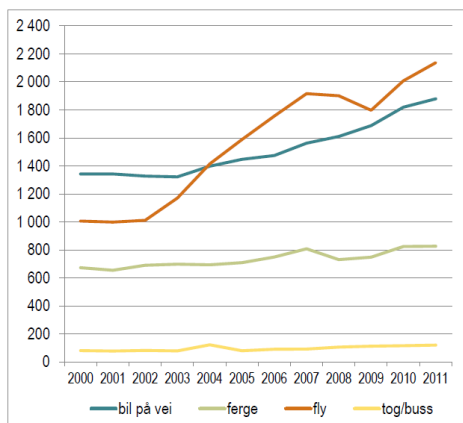
Gjentatte innspill fra organisasjoner som representerer norske bussvirksomheter om lavlønnskonkurranse og utfordringene med det til norske myndigheter, har blant annet medvirket til arbeidet med to rapporter som også behandlet konkurranseutfordringene, mulige implikasjoner og ulike forslag til tiltak.

Det har imidlertid ikke blitt lagt fram noe egnet tallmateriale, heller ikke fra organisasjonene som representerer norsk turbussvirksomhet, i tilknytning til rapporten fra Samferdselsdepartementets arbeidsgruppe om kabotasje⁴ eller i Fafo-rapport 2014:58 om *Arbeidsforhold i gods- og turbil* som dokumenterer at norsk turbilbransje er spesielt utsatt for lavlønnskonkurranse.

Markedet for persontransport med buss kan inndeles slik⁵:

1. Avvikskjøring (blant annet for NSB og Ruter)
2. Innkommende turbusser fra utlandet til norsk destinasjon med påfølgende retur
3. Rundreise (med hotellovernatting)
 - Norsk innkommende operatør
 - Skandinavisk innkommende operatør, ankomst via annet nordisk land
 - Ren utenlandsk, innleid norsk/utenlandsk buss
 - Ren utenlandsk, operatør bruker egen buss og sjåfør
4. Dagsturer med buss (og guide)
 - det norske bedrifts- og organisasjonsmarkedet
 - cruise (voksende marked)
 - andre/ad hoc

Statistikk for reisemiddelfordelingen for grensekryssende turisme i Norge viser svak utvikling i antall turister som reiser med turbuss.⁶



Figur 1 Antall turister som overnatter, etter transportmiddel ved utreise. Alle turister hele året, 1000 ankomster.

Figur 1 viser at det imidlertid har vært en betydelig stigning i antall turister som ankommer Norge med fly. Utviklingen med et sterkere innslag av lavpris-selskaper i europeisk luftfart har også virket inn på internasjonal bussturisme i Europa. Flere reisearrangører har over tid basert seg mer på innkommende flytransport før overgang/videretransport med turbuss.

En del av turistene som ankommer, reiser derfor videre med turbuss fra norske flyplasser. Hvor stor andel dette utgjør er imidlertid uklart. Virke legger til grunn blant annet med

⁴ Samferdselsdepartementet "Rapport om kabotasje på veg i Norge" offentliggjort 26.3.2014.

⁵ Rapport om kabotasje på veg i Norge, s. 32. Rapporten finnes i pdf [her](#).

⁶ TØI rapport 1268/2013

henvisning til informasjon fra TØI, at en god del av turistankomstene med fly er knyttet til bussturisme for internasjonale turister til Norge er organisert, betalt og tilrettelagt av internasjonale reisearrangører.

Det foreligger dessverre ikke tallmateriale som viser hvor mange selskaper som betjener norske flyplasser med eget bussmateriell og egne sjåførere eller guider og hvor stort omfang dette har. Det foreligger heller ikke statistikk eller annen tallfestet informasjon vedrørende nasjonalitet, lønns- og andre økonomiske vilkår knyttet til internasjonale reisearrangørers kjøp av turbusstjenester for kjøring i Norge.

Svært mye av det avtalemessige grunnlaget for innkommende turbuss-turisme til Norge blir inngått utenfor Norge og mellom parter uten stedlig representasjon i Norge. Dette gjelder både for rundturer med utenlandsk turbuss i Norge og for rundturer gjennom flere skandinaviske land hvor bare en del av rundturen foregår i Norge.

Som nevnt kan det antas at en del av turistene som ankommer med fly reiser videre i buss. Det kan for eksempel være asiatiske turister på rundreise i Europa. De flyr fra destinasjon til destinasjon mens bussen følger etter på bakken. Dette gir arrangørene mulighet til å sikre kvaliteten på alle ledd og rundreisens grunnkonsept og samme kvalitetskrav overholdes. Dette er ikke i samme grad mulig hvis arrangørene skulle bruke forskjellige busselskaper fra land til land. Slik turisme er viktig for mange norske reiselivsbedrifter, men har ingen aktuell kobling til det norske markedet for persontransport.

Etter Virkes oppfatning er det særlig kategori 3 i turbuss-markedet som har størst innslag av utenlandske turbusser med utenlandsk sjåfører, det vil si rundturer med overnatting. Det er også denne delen av turbussmarkedet som er viktigst for norsk turisme.

Hva gjelder kategori 4, det vil si markedet for dagsturer med turbuss, forutsetter betjening av dette markedet normalt permanent tilstedeværelse med krav om etablering i Norge med alt som ligger i det mht krav til virksomhetene slik at de drives i samsvar med norske regler.

Det er imidlertid også her betydelig usikkerhet om hvor store utfordringer det faktisk er med hensyn til slik lavlønnskonkurranse eller manglende etterlevelse av norske regler fra utenlandske selskaper på denne delen av turbussmarkedet. Hva gjelder tiltak på dette området, ser vi det først og fremst som en myndighetsoppgave å gjennomføre nødvendige kontroll- og oppfølgingstiltak slik at norske regler følges og slik at kravet til etablering i Norge følges opp.

I tallmaterialet fra YTF i begjæringen vises det til at lønnsnivået for ansatte og transport i lager i Estland og Latvia er henholdsvis 6 749 og 5 943 kr. per måned. Virke vil gjerne påpeke at dette er generelle lønnsnivåer i de enkelte land og ikke lønnsnivået for estiske sjåførere som kjører i Norge.

Hva gjelder referansene i høringsbrevet til Fafo-notat 2013:16⁷, viser notatet ikke til konkret tallmateriale eller annen dokumentasjon om utenlandske sjåførers lønnsforhold. Dette er kun forfatternes gjengivelser av YTFs oppfatninger.

7

https://www.regjeringen.no/contentassets/67648143d28f40409edcd6aad469a7d1/arbeidsforhold_i_vegsektor-en-fafo-notat2013nr16.pdf

Det foreligger ikke tallmateriale som er egnet til å belyse omfanget av sjåførar frå baltiske eller sjåførar frå andre europeiske land knyttet til turbilkjøring for utenlandske oppdragsgivere i Norge. Det er heller ikke særskilt informasjon om lønnsforholdene.

Det er imidlertid grunn til å anta en positiv korrelasjon mellom sjåføraravlønningene for godssjåførar vis-a-vis turbilsjåførar frå samme land. Fafo-rapport 2014:58⁸ gir dermed indikasjoner på generelle nasjonale forskjeller med hensyn til sjåføraravlønning knyttet til internasjonal transport. Gjennomsnittlige lønnsnivåer er beregnet til ca.:

- 27 000 kroner for norske sjåførar
- 25 500 kroner for nordiske sjåførar
- 20 600 kroner for vesteuropeiske sjåførar
- 12 500 kroner for øst-europeiske sjåførar.

Det norske lønnsnivået for sjåførar ligger svært høyt i europeisk sammenheng, og er tydelig høyere enn i andre nordiske land og i andre vest-europeiske land.

Allmenngjøring basert på bussbransjeavtalens norske lønnsbestemmelser vil derfor også kunne slå inn overfor vest-europeiske sjåførar. Allmenngjøring av bussbransjeavtalen vil dermed virke inn på en svært stor andel av den internasjonale turbussvirksomhet i Norge og dermed gå vesentlig lenger enn nødvendig fordi det er satt høyere enn det som regnes som normalt på europeisk nivå for grensekryssende bussturisme.

I og med at man heller ikke har tallmateriale som viser omfanget av lavtlønte turbilsjåførar frå Øst-Europa eller deres oppholdstid i Norge, er det åpenbart vanskelig å forsvare en allmenngjøring basert på lønnsbestemmelser fra Bussbransjeavtalen, sett i sammenheng med EØS-avtalens regler.

At sjåførene skal ha kompensasjon for de merkostnadene de har mens de kjører og oppholder seg i Norge er en annen sak, som Virke også er opptatt av.

I henhold til EØS-avtalens art. 36 kan det ikke innføres restriksjoner på 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 ikke at dokumentasjonen som følger med begjæringen viser at vilkårene for allmenngjøring er oppfylt.

3. Allmenngjøring er et uegnet tiltak i turbilbransjen

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.

⁸ <http://www.fafo.no/images/pub/2015/20405.pdf> Figur 5.11, side 78

Som beskrevet ovenfor er det flere forskjellige konsepter for bussturisme og flere av dem har ingen innflytelse på det norske turbussmarkedet, men har stor betydning for norsk turisme som næring. Med eksemplet som brukt ovenfor om asiatiske turister på rundreise i Norge vil man med allmenngjøring stå i en meget vanskelig kontrollsituasjon.

Her er det ingen norske parter. Både bestiller og turleverandør er utenlandske og bare sjåfør med buss er i Norge i en kortere periode.

Etablering av et egnet kontroll- og oppfølgingsregime på myndighetssiden i denne situasjonen vil være mer enn utfordrende. Hvordan norske myndigheter skal kunne klare å sikre forutgående informasjon til utenlandske parter spredt over hele Europa om deres plikter i henhold til allmenngjøringsloven og forskrift om informasjons- og påseplikt er ikke beskrevet.

Utenlandske reisearrangører og turbusselskapers oppfølging av et norsk allmenngjøringsvedtak vil innvirke på avtalemessige forhold som må være på plass før kjøretøyet kommer til Norge. Det vil ikke kunne finne en løsning ved grensen på samme måte som kravet om en bombrikke i alle kjøretøy over 3,5 tonn som kjører i Norge.

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 vil åpenbart være vanskelig. Hvilke typer dokumenter/referanser som skal regnes som egnet dokumentasjon må defineres. Det må dessuten antakelig foretas avgrensninger, bl.a. hva gjelder direkte transporter mellom Norge og utlandet siden slik transport eksempelvis ikke er merverdiavgiftspliktig.

Virke vil henvise til at det nylig er innført andre tiltak mot konkurransevridende forhold i transportbransjen, herunder økt kontrollvirksomhet og 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 bussbransjeavtalen.

§ 5. Utgifter til kost

Dersom nødvendige måltider ikke er dekket av oppdragsgiver, godtgjøres disse av arbeidsgiver.

§ 6. Innkvartering

Arbeidsgiver skal ved turer med overnatting sørge for at sjåføren får fullverdig hvile på tilfredsstillende innkvarteringssted med dusj og toalett. Sjåføren skal fortrinnsvis ha enerom.

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