

Fra: [Ken Roger Bratteng \(YTF\)](#)
Til: [Lin Andrea Gulbrandsen \(YTF\)](#)
Emne: VS: Høringssvar - turbil
Dato: 8. april 2015 13:39:45
Vedlegg: [Rapport - turbuss.pdf](#)

Fra: Ken Roger Bratteng
Sendt: 12. mars 2015 11:06
Til: 'bos@asd.dep.no'; 'if@asd.dep.no'
Kopi: Svein Furøy
Emne: Høringssvar - turbil

Høringssvar - utkast til forskrift om allmenngjøring av tariffavtale for persontransport med turbil

Viser til utsendt høring med utkast til forskrift om allmenngjøring av Bussbransjeavtalen 2014-2016. I svar til høringen viser Yrkestrafikkforbundet til begjæringen fra YS med vedlegg, som også er gjeldende for YTFs syn på allmenngjøring av Bussbransjeavtalen. YTF vil i tillegg til dette fremme noen ytterligere innspill om dokumentasjon og utvikling på området som kan ha betydning for saken og dokumentasjon som understøtter kravet.

Yrkestrafikkforbundet støtter begjæringen fra LO om allmenngjøring av sin tilsvarende avtale.

Yrkestrafikkforbundet gjennomførte i august 2014 en undersøkelse blant turbilsjåfører i Osloområdet. Undersøkelsen hadde 17 respondenter, hvorav 13 var utenlandske arbeidstakere. Svarene på spørsmål om lønns- og arbeidsvilkår viser at de utenlandske sjåførene tjener betydelig mindre enn norske turbilsjåfører. Undersøkelsen avdekker også at sjåførene har oppdrag innenlands i Norge, og noen av de spurte har oppholdt seg i Norge i til sammen flere måneder i løpet av det siste året. Dette er ytterligere dokumentasjon, som igjen viser behovet for allmenngjøring for turbilbransjen i Norge.

I etterkant av begjæringen har Fafo og Transportøkonomisk institutt (TØI) ferdigstilt sin rapport: «Arbeidsforhold i gods og turbil». Denne bekrefter på flere områder bildet som fremkommer i begjæringen av allmenngjøring og Yrkestrafikkforbundets undersøkelse. Utenlandske turbiler kjører oppdrag i Norge i løpet av turistsesongen, og de utenlandske sjåførene har betydelig dårligere lønnsvilkår enn norske sjåfører.

Tyskland innførte fra 01.01.2015 minstelønn på alt arbeid utført i Tyskland, inkludert kabotasje og internasjonal transport. Tyskland har tolket EU-retten slik at den gir mulighet til å gjøre gjeldende nasjonale regler for lønn overfor arbeidstakere ansatt i utenlandske virksomheter som utfører kabotasjeoppdrag og internasjonal transport. Informasjon om transporten og lønnsvilkår skal forhåndsregistreres, og kunne dokumenteres. Dette er i tråd med, og går på noen områder lenger enn, YTFs vurdering av forholdet til EØS-retten på dette området.

Svein Furøy
Forbundsleder,
Yrkestrafikkforbundet



YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

www.ytf.no

Rapport om lønns- og arbeidsforhold i turbussbransjen



Innhold

1.0.	Innledning	03
2.0.	Sted for undersøkelsen	04
3.0.	Respondenter	04
4.0.	Lønn	04
5.0.	Arbeidsdagen	05
6.0.	Overnatting	05
7.0.	Oppdrag i Norge	05
8.0.	Annen informasjon	06
9.0.	Undersøkelsen	07

1.0. Innledning

I uke 36 i 2014 gjennomførte Yrkestrafikkforbundet en enkel spørreundersøkelse blant turbussjåfører i Osloområdet. Formålet med undersøkelsen var mer konkret informasjon om lønnsnivå, lengde på oppdrag og arbeidsmiljø for turbussjåfører som kjører i Norge.

Vedlagt spørreskjema ble benyttet i undersøkelsen. I tillegg stilte observatørene, to studenter fra Markedshøyskolen, ustrukturerte oppfølgingsspørsmål om arbeidsvilkår og bransjekarakteristikker. Undersøkelsen fikk 17 respondenter, hvorav 14 var utenlandske sjåfører.

Begrensningene for undersøkelsen var at den ble gjort i slutten av turistsesongen og kun i Osloområdet. Undersøkelsen var frivillig, og noen av sjåførene valgte å ikke besvare alle spørsmålene. Det fremkom likevel interessante tall og utspill fra sjåførene observatørene snakket med.

2.0. Sted for undersøkelsen

Sjåførere ved hoteller i Oslo sentrum og turiststeder som Frognerparken, Holmenkollen og Nasjonalmuseet ble spurt om å delta.

3.0. Respondenter

Flere av de spurte nektet å svare på spørsmålssettet, selv om det er anonymt. Nasjonaliteten til de som ikke ville svare var fra Hellas, Spania, Litauen og Polen. En av polakkene gjorde observatørene oppmerksom på at sjefen hans ikke ville bli fornøyd med at han svarte. Dette var for øvrig en sjåfører som i motsetning til mange andre ikke kjørte i uniform, i tillegg til at han kjørte en gammel og slitt buss.

Det var også flere norske sjåførere som ikke ønsket å svare på undersøkelsen. Respondentene er fra Litauen, Slovakia, Finland, Latvia, Portugal, Estland, Ungarn, Norge, Spania, Slovenia, Hellas, Polen og Tsjekkia. Dette viser at det er stor variasjon blant nasjonaliteten blant turbussjåførene.

De fleste av respondentene var mellom 30 og 59 år. 12 av de ansatte oppga å være fast ansatte, og tre oppga å være midlertidig ansatt. Den ene norske sjåføren kjørte frivillig for en frivillig organisasjon.

De tre norske sjåførene, og sjåføren fra Slovakia, har bosted i Norge.

4.0. Lønn

Under følger lønnsnivået til hver enkelt av respondentene som oppga lønn:

Nasjonalitet:	Lønn:
Litauen	900 euro før skatt
Polen	1100 euro før skatt
Estland	1100 euro før skatt
Slovenia	1200 euro før skatt
Portugal	1200 euro før skatt
Ungarn	1600 euro før skatt
Hellas	1700 euro før skatt
Ungarn	2000 euro før skatt
Latvia	2300 euro før skatt
Spania	2500 euro før skatt
Finland	2600 euro før skatt
Slovakia	Over 3500 euro før skatt
Norge	Over 3500 euro før skatt
Norge	Over 3500 euro før skatt

(Tabell 1)

9 av disse har betalt ventetid, 2 har ikke betalt ventetid og fire vet ikke om de får betalt for venting.

Av de som ikke er bosatt i Norge oppgir 5 sjåførere at de får lik lønn for transportoppdrag i Norge, sammenlignet med andre land de kjører i. 6 sjåførere opplyser at de får høyere lønn i Norge enn i andre land. Og 1 sjåfører oppgir å få lavere lønn for transportoppdrag i Norge, sammenlignet med andre land sjåføren kjører i.

5.0. Arbeidsdagen

10 av respondentene jobber mellom 8 og 10 timer. 1 respondent oppgir å jobbe 12 timer, 1 jobber fjorten timer og 1 jobber seks. De tre norske, og den tsjekkiske, sjåføren valgte å ikke besvare dette spørsmålet.

Sjåførene ble også spurt om hvor mange timer de kjører hver dag. En sjåfør kjører 9 timer dagen, 2 sjåførere kjører 8 timer per dag, 4 sjåførere kjører 7 timer per dag, 3 sjåførere kjører 6 timer per dag, 2 sjåførere oppgir å kjøre 5 timer per dag og 1 sjåfør oppgir å kjøre 3 timer per dag. Svarene er altså spredt, men det er ingen som oppgir å kjøre mer enn 9 timer per dag. To slovenske sjåførere (hvorav den ene har svart på undersøkelsen) fortalte observatørene at de er veldig oppmerksom på antall timer det er lov til å kjøre. Derfor er de to stykker med på reisen. De

6.0. Overnatting

kjører kun 8 timer hver.

Et av spørsmålene som ble stilt var om overnatting i bussen. Ingen av de spurte oppgir at de alltid eller ofte sover i bussen. Av de som har svart på spørsmålet oppgir de aller fleste at de aldri overnatter i bussen når de er på oppdrag i Norge. Kun 2 svarer at de noen gjør dette, og 2 svarer at de sjeldent gjør det.

Observatørene spurte en sjåfør fra Estland om han vet noe om sjåførere som sover i bussen. Han forteller at det er sjåførene som tjener ekstremt lite og fra Polen Tsjekkia og Ungarn (han hadde også sett en fra Spania) som han har observert sove i

7.0. Oppdrag i Norge

bilene om natta.

Sjåførene blir i undersøkelsen spurt om hvor mange oppdrag de har utført innenlands i Norge de siste 12 månedene. De fikk også spørsmål om hvor mange uker de til sammen har tilbragt i Norge i løpet av de siste 12 månedene. I fremstillingen av svarene her har vi tatt bort de sjåførene som bor i Norge. De har i stor grad heller ikke svart på disse spørsmålene.

Fem av de spurte har hatt mellom 20 og 24 oppdrag innenlands i Norge de siste 12 månedene. 3 har svart 1-4 oppdrag, 1 har svart 5-9 oppdrag, og 1 har svart 10-14 oppdrag.

På spørsmålet om hvor mange uker sjåføren har vært i Norge i løpet av de siste 12 månedene, var det ikke forhåndsoppsatte svarkategorier i spørreskjemaet. Det er stor spredning i svarene og noen av sjåførene har også oppgitt unøyaktige svar som for eksempel 10-12 uker. Dette gjør det vanskelig å sette opp en naturlig inndeling i kategorier. For å ikke gi en feilaktig fremstilling av svarene, vil vi derfor ramse opp alle svarene som ble gitt fra de sjåførene som ikke er bosatt i Norge.

Sjåførene svarte 1, 2, 4, 4, 5, 6, 10-12, 12, 12-14, 15, 20 og 20-24 uker. Oppsummert er det altså 6 sjåførere som har oppgitt at de har vært mindre enn 10 uker i Norge i løpet av de siste 12 månedene, fire sjåførere som oppgir å ha vært i Norge mellom 10 og 15 uker, og to sjåførere som oppgir å ha vært i Norge mellom 20 og 24 uker i løpet av de siste 12 månedene.

8.0. Annen informasjon

Gjennom ustrukturerte oppfølgingsspørsmål fikk observatørene annen informasjon om hva sjåførene har sett gjennom sitt arbeid i bransjen.

En finsk sjåfør opplyser at det er et stort svart marked. Han forteller at Kina har et stort turistbyrå, lokalisert i Beijing, med mange små byråer rundt om i småbyene i Kina. Hvis en gruppe turister skal på tur, kontakter de Beijing og den globale koordinatoren sender ut reisen på anbud til selskaper rundt om i Europa og velger den billigste. De bryr seg ikke om arbeidsvilkår, men er kun opptatt av å få det billigst mulig. Han sier at mange tilbyr reise helt ned i 500 euro. Han nevner videre at dette er veldig farlig for turistene som sitter på, fordi sjåføren kan ha kjørt tre dager i strekk uten noe særlig pauser eller spist. Derfor er disse ofte en fare for andre på veien.

En norsk bussjåfør forteller at det brukes utenlandske byråer og at disse sluker opp markedet fordi de slipper å betale skatter og avgifter. Mange av de utenlandske turbussene kjører til Oslohavna og henter en turistgruppe som de videre kjører rundt i Norge.

9.0. Undersøkelsen



Språk: Norsk

Spørreundersøkelse om lønns- og arbeidsvilkår i transportnæringen

Dette er en spørreundersøkelse som skal gjennomføres for å kartlegge og dokumentere de lønns- og arbeidsvilkår som utenlandske sjåfører får når de kjører i Norge. Kryss av på riktig alternativ der det er bokser eller skriv inn svar der det er en strek (vennligst skriv inn på engelsk). Spørreundersøkelsen er anonym og gjennomføres av Yrkestrafikkforbundet, et fagforbund for sjåfører i Norge.

Spørsmål:

1. Din nasjonalitet: _____

2. Land bilen er registrert: _____

3. Bosted/by: _____

4. Alder (kryss av):

20-29
 30-39
 40-49
 50-59
 60-69
 +70

5. Turbilselskap (hvis ønskelig) _____

6. Hvilke arbeidsforhold har du? (kryss av)

Fast ansatt
 Midlertidig ansatt
 Bileier
 Selvstendig næringsdrivende

7. For ansatte: Hva er din brutto gjennomsnittlige månedslønn i euro? (kryss av)

Under 600
 600
 700
 800
 900
 1000
 1100
 1200
 1300
 1400
 1500
 1600
 1700
 1800
 1900
 2000
 2100
 2200
 2300
 2400
 2500
 2600
 2700
 2800
 2900
 3000
 3100
 3200
 3300
 3400
 3500
 Over 3500

8. For bileier/selvstendig: Kan du oppgi prisen for transport i euro? (kryss av)

Per time: under 4
 4
 8
 12
 16
 20
 24
 28
 32
 36
 40
 Over 40
 Per kilometer: under 0.3
 0.3
 0.6
 0.9
 1.2
 1.5
 1.8
 2.1
 2.4
 2.7
 3
 Over 3

9. Får du betalt for ventetid i Norge mellom transportoppdrag?

Ja
 Nei
 Vet ikke

Annet, skriv inn: _____

10. Hvor mange timer er din arbeidsdag? (kryss av)

<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	14	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	18
--------------------------	---	--------------------------	---	--------------------------	---	--------------------------	---	--------------------------	----	--------------------------	----	--------------------------	----	--------------------------	----	--------------------------	----

11. Hvor mange timer kjører du hver dag? (kryss av)

<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9
<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	13	<input type="checkbox"/>	14								

12. Hvor mange dager jobber du per måned? _____

13. Hvor mange oppdrag har du utført innenlands i Norge i løpet av de siste 12 månedene? (kryss av)

<input type="checkbox"/>	1-4	<input type="checkbox"/>	5-9	<input type="checkbox"/>	10-14	<input type="checkbox"/>	15-19	<input type="checkbox"/>	20-24	<input type="checkbox"/>	25-29	<input type="checkbox"/>	30-34	<input type="checkbox"/>	35-39
<input type="checkbox"/>	40-44	<input type="checkbox"/>	45-49	<input type="checkbox"/>	50-54	<input type="checkbox"/>	55-59	<input type="checkbox"/>	60-64	<input type="checkbox"/>	65-69	<input type="checkbox"/>	70-74	<input type="checkbox"/>	75-79
<input type="checkbox"/>	Over 80														

14. Hvor mange uker har du totalt vært i Norge i løpet av de siste 12 månedene? (skriv inn) _____

15. Overnatter du i bussen når du er i Norge? (kryss av for riktig svar)

<input type="checkbox"/>	Aldri	<input type="checkbox"/>	Sjeldent	<input type="checkbox"/>	Noen ganger	<input type="checkbox"/>	Ofte	<input type="checkbox"/>	Alltid
--------------------------	-------	--------------------------	----------	--------------------------	-------------	--------------------------	------	--------------------------	--------

16. Får du høyere, lavere eller lik lønn for transportoppdrag i Norge, sammenliknet med andre land du kjører i? (kryss av)

<input type="checkbox"/>	Lik lønn	<input type="checkbox"/>	Lavere lønn	<input type="checkbox"/>	Høyere lønn
--------------------------	----------	--------------------------	-------------	--------------------------	-------------

Tusen takk for at du deltok på undersøkelsen! Vi setter stor pris på dine svar.

