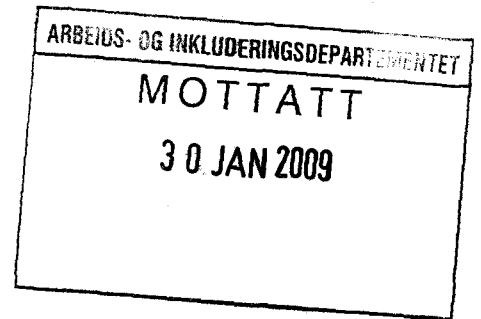




NORGES TAXIFORBUND



Det Kgl. Arbeids- og inkluderingsdepartement
Postboks 8019 Dep

0030 Oslo

28.01.09

Deres ref.: 20084809

Forslag til endringer i arbeidsmiljøloven – høring.

Vi viser til Deres høringsbrev av 30 oktober f.å., med vedlegg. Til de enkelte forslag skal bemerkes:

Når det gjelder frist for å kreve å bli stående i stilling ved tvist om midlertidig ansettelse finner vi at det har gode grunner for seg å ha samme frist for å reise søksmål om de materielle forhold som det å skulle stå i stilling.

Når det gjelder retten til å stå i stilling ved nedleggelse av virksomhet går vi imot dette forslaget. Vi viser her til de betraktninger Høyesterett legger til grunn i Rt. 1992 s. 776 flg., som vi slutter oss til. En del bedrifter er avhengig av eier/drivers offentligrettslige tillatelse for å kunne drive virksomheten og disse tillatelser bortfaller ved en gitt aldersgrense, f. eks. 70 år – som for drosjer – eller 75 år som for autorisasjon av helsepersonell. Når virksomheten opphører av slike grunner blir det temmelig meningsløst å skulle ha rett til å stå i stilling i en virksomhet som ikke lenger eksisterer.

Vi er enig i at det ikke er nødvendig å presisere at utvelgelsen skal drøftes når en bedrift innskrenker virksomheten, jmf. lovens § 15-1. Ved nedbemanning er det helt naturlig også å drøfte kriteriene for utvelgelsen.

Det kan ikke sees noe generelt behov for å fastsette begrensninger i lønnstrekket ut over hva som i dag følger av lovens § 14-15.

Vi støtter forslaget om innføring av hjemmel for å trekke arbeidstagers egenandel til tjenestepensjonsordning.

2.

Vi er enige i at alenearbeid er vi enige i at dette kan ha spesielle risikoaspekter ved seg. Vi slutter oss imidlertid til departementets vurdering med hensyn til med å forby dette. Et slikt forbud er verken ønskelig eller gjennomførbart. Med dagens kommunikasjonsutstyr vil også alenearbeidere lett kunne settes i stand til å komme i kontakt med andre dersom noe uforutsett skulle oppstå. Vi nevner i denne sammenheng at drosjer som er tilknyttet sentral alle har en eller annen form for alarmfunksjon, i tillegg til det ordinære kommunikasjonsutstyr i bilene. Slik De formulerer det i høringsnotatet legges det til grunn at den foreslåtte endring i § 4-3, kun representerer en synliggjøring av HMS-arbeidet for alenearbeidende, ikke en endring i gjeldende rett. Som sådan har vi derfor ingen negative bemerkinger til den foreslåtte endring i bestemmelsen.

Når det gjelder den foreslåtte endring i § 4-1, kan vi ikke se at det er behov for en presisering som foreslått. Det følger allerede av bestemmelsen at lønnsystemet skal være slik at arbeidstagerne ikke utsettes for uheldige belastninger. Vi ser intet behov for å ta inn i loven en ytterligere presisering, slik som foreslått.

Når det gjelder endring i prosessreglene, slik at tidligere rettstilstand gjeninnføres, kan vi slutte oss til forslaget.

Når det gjelder spørsmålet om å innføre bestemmelse som hjemler overtredelsesgebyr ser vi ikke behovet for å innføre dette. I og med at tilsynsmyndigheten allerede har adgang til å stanse virksomheten vil det foreligge tilstrekkelig sanksjonsmulighet for å kunne stoppe sosial dumping der og da. De situasjoner gebyret vil kunne ha effekt er der arbeidet allerede er utført og avsluttet. Gebyret må – i så fall – ha en størrelse som medfører inndraging av den ulovlig merfortjeneste som er oppnådd.

Når det gjelder 70-års grensen i § 15-7, fjerde ledd skal bemerkes:

Innledningsvis vil vi slutte oss til departementets vurdering av regelens forhold til diskrimineringsforbundet og forholdet til EU-retten. På den annen side har vi intet i mot at aldersgrensen eventuelt heves med noen år. Dette vil beskytte arbeidstagerer som ønsker – og har helse til det – å fortsette i sitt arbeide ut over fylte 70 år. For arbeidstageren vil det jo være at valgt om når man ønsker å ta ut pensjon. I denne sammenheng bemerkes at vi – i forbindelse med heving av aldersgrensen til å inneha kjøreseddel for kommersiell persontransport til 75 år – har hatt en rimelig stor pågang fra medlemmer som har ønsket å fortsette i arbeid etter fylte 70 år.

I NOU 2008:17 drøftes forholdet mellom turnus- og skiftarbeid. Vi vil bemerke:

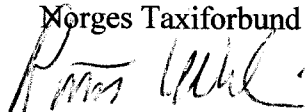
Vi kan slutte oss til utvalgets betraktninger med hensyn til å likestille turnus- og skiftarbeide med hensyn til arbeidstidbestemmelsene i loven. Det avgjørende for arbeidstidsreduksjonen bør være hvor stor andel av den samlede arbeidstid som utføres på natt og i helgene, slik som foreslått av utvalget.

Når det gjelder forslaget til ny bestemmelse i loven tar vi ikke standpunkt til disse, men konstaterer at forslagene må innføres over en viss tid både av økonomiske hensyn og av hensynet til å rekruttere nye medarbeidere til de aktuelle sektorer.

3.

Når det gjelder forslaget til nytt kapitel 17 a om konkurransebegrensende avtaler i arbeidsforhold finner vi ikke grunnlag for å uttale oss om disse forslåtte bestemmelser.

Med vennlig hilsen
Norges Taxiforbund



Runar Kehlin
advokat