



YRKES TRAFIKK FORBUNDET

Lakkegata 23, 0187 OSLO
Postboks 9175 Grønland
0134 OSLO
Telefon: 40 60 37 00
Telefaks: 21 01 38 51
E-post: post@ytf.no
Bankgiro: 1602 47 96594
Postgiro: 0814 57 74757

Arbeids- og Sosialdepartementet
postmottak@asd.dep.no

01.11.21

Deres ref.:
21/2391-4

Vår ref.:
JW: 05972

Sak nr.:
05972

HØRINGSSVAR TIL ARBEIDS- OG SOSIALDEPARTEMENTET OM DEN NORSKE ARBEIDSLIVSMODELLEN OG FREMTIDENS ARBEIDSLIV

1. Innledning

Det vises til overnevnte høring. Yrkestrafikkforbundet (YTF) slutter seg til høringsuttalelsen fra Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS), men ønsker å supplere dette med noen særlige innspill som knytter seg til transportbransjen. YTF organiserer i skrivende stund omtrent 12 000 medlemmer, hvorav hovedvekten er yrkessjåfører.

Problemstillingene som tas opp i utredningen er gjenkjennelige. Vi vil gjerne rette oppmerksomheten til entrepriser i transportbransjen, som etter vårt syn utfordrer den norske modellen og seriositeten i bransjen. Vår oppfatning er at avstanden mellom den enkelt arbeidstaker og de reelle beslutningstakerne øker og undergraver arbeidsmiljølovens formål. I dette høringsnotatet vil vi særlig peke på bruken av entrepriser.

2. Trepartsrelasjoner i transportbransjen

Trepartsrelasjoner er vanlig i transportbransjen. Det vanligste er at det er andre virksomheter enn egen arbeidsgiver som utøver bestemmende innflytelse over arbeidsforholdet, enten direkte ovenfor den ansatte, eller indirekte via arbeidsgiveren.

Det er eksempelvis Ruter, AtB, Skyss mv. som bestemmer hvilke ruter som settes opp og avvikles, som igjen har betydning for om det er mulig å ha fulltidsstillinger eller ikke. Det er også oppdragsgiveren som stiller kontraktsvilkår om eksempelvis GPS- sporing, alkohol, og andre kontrolltiltak.

Taxisjåførene er ansatt hos taxieiere, men kjører i taxisentralens uniform og er pålagt å følge sentralens personalinstruks.

Hvilken logo som er på en lastebil avslører sjeldent hvilket selskap som eier bilen og som er arbeidsgiver for sjåføren som kjører varene. Det er vanlig at det er oppdragsgiveren som fastsetter hvilken bil som skal ha hvilke oppdrag, og dermed indirekte hvor lang arbeidsdagen til sjåføren blir.

3. Konsekvenser innenfor særlig godstransport

I godsbransjen har dette gått særlig langt. Oppdrag som tidligere ble løst ved bruk av egne ansatte settes ut til rimelige underleverandører eller enkeltpersonforetak. YTF sin oppfatning er at den store avstanden mellom den enkelte sjåfør og selskapet som har bestilt tjenesten har negativ innvirkning på seriositeten i bransjen.

Selskapene som bestiller transporttjenester eller setter transportleveransen ut til underleverandør, har store økonomiske besparelser på å slippe arbeidsgiveransvar. De tar ikke nok ansvar for at leverandøren overholder sine forpliktelser etter lov og avtale overfor sine ansatte. Denne fraskrivelsen av ansvar medvirker til at flat lønn og ulovlig overtid er utbredt i bransjen. Arbeidsdager på 12-15 timer, fem dager i uken uten overtidsbetaling, er ikke uvanlig.

Enkelte steder utfører arbeidstakere hos underleverandører sjåføroppdrag side om side med ansatte hos bestilleren, på helt ulike vilkår. Mange ligger i gråsonen mellom entreprise/innleie, men sakene kommer sjeldent opp som tvister.

4. Videre utredning av utvidelse av arbeidsgiverbegrepet

Det er ikke foreslått en utvidelse av arbeidsgiverbegrepet i utredningen. YTF slutter seg til utvalgets flertall sin anmodning om videre utredning på bakgrunn av at utvalget *«ikke fullt ut har tatt stilling til på hvilken måte nye selskapsstrukturer og avtalerelasjoner mellom virksomheter kan utfordre maktrelasjonen mellom arbeidsgiver og arbeidstakerne.»*

Etter YTF sitt syn er det nødvendig med tiltak for å avhjelpe situasjonen i bransjen. Flere tiltak er aktuelle og bør utredes. Et par av dem er følgende:

4.1 Utvidelse av arbeidsgiverbegrepet

Arbeidsgiverbegrepet bør utvides til å omfatte selskap som i direkte eller indirekte har styringsrett over ansatte, herunder selskaper i konsern, men også oppdragsgivere. Det kan være aktuelt å innføre bransjespesifikk regulering, eksempelvis i første omgang for transportbransjen og for plattformarbeid.

Det er ikke tilstrekkelig med en omgåelsesnorm. Arbeidsgiverbegrepet bør være sterkt formålsorientert med utgangspunkt i hvilket/hvilke selskap som har innflytelse over arbeidet.

Et motargument mot utvidelse av arbeidsgiverbegrepet er ofte at virksomheter må stå fritt til å organisere seg slik de ser seg best tjent med. Etter YTF sitt syn gir rettstilstanden i dag et insentiv til å sette ut oppdrag til underleverandør, og påvirker dermed allerede virksomheters organisering. Dette insentivet bør fjernes. Besparelser som går på bekostning av arbeidstakeres reelle vern og mulighet til innflytelse i arbeidsforholdet kan ikke tillegges vekt. Ved å fjerne muligheten til å omgå arbeidsgiveransvaret kan virksomheter organiseres slik det er bedriftsøkonomisk mest rasjonelt, uten at plassering av arbeidsgiveransvaret påvirker beslutningen.

4.2 Utvidet påseplikt og solidaransvar

Oppdragsgiver/bestiller bør ha plikt til å påse at arbeidstaker sikres rettigheter etter lov og avtale. Solidaransvar kan også være aktuelt. Formålet må være å skape insentiv til å velge seriøse underleverandører av høy kvalitet, fremfor å kun bestille tjenester ut ifra pris.

Påseplikt og solidaransvar kan innføres bransjespesifikt. Ansvar som allerede påhviler oppdragsgiver og bestiller kan og bør i tilfelle innlemmes til et felles oversiktlig regelverk. Plikter etter allmenngjøringsordningen i forskrift om informasjons- og påseplikt og innsynsrett, plikt til å medvirke til overholdelse av arbeidstid i Forskrift om arbeidstid for sjåfører §3, mv. bør samles i slik felles forskrift. Skipsarbeidsloven kan brukes som modell for regulering.

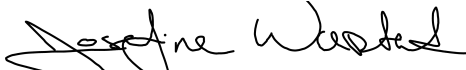
5. Ansatte hos underleverandører bør i større grad sidestilles med innleide

YTF oppfatter at en del entrepriser i bransjen i realiteten nok må klassifiseres som innleie av arbeidskraft. Det kan være vanskelig å avgjøre om det dreier seg om entreprise eller innleie, og i tilfeller av sistnevnte om det er snakk om innleie fra bemanningsbyrå eller produksjonsbedrift. Behovet for å ta stilling til disse skillene bør i størst mulig grad unngås. Vi er derfor særlig positive til at innleie og entreprise sidestilles hva gjelder drøfting, jf. forslag til ny §14-14a

I tillegg bør ansatte hos underleverandør som utfører arbeid i nær tilknytning til en virksomhet være representert av verneombud i oppdragsgivers virksomhet, jf. forslag til §6-2 (1) nytt siste punktum.

Vi er tilgjengelige for å utdype punktene ovenfor eller nærmere belyse bransjebeskrivelsen i konkrete eksempler dersom det er ønskelig.

Med vennlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Josefine Wærstad', with a stylized, cursive script.

Josefine Wærstad
Advokat

For:
Jim Klungnes
Forbundsleder
Yrkestrafikkforbundet