

Tariffnemnda
Postboks 4720 Torgard
7468 Trondheim

Oslo, 12.09.22
Deres referanse: 2022/11

Begjæring om fortsatt allmenngjøring av tariffavtaler persontransport for turbil

Det vises til Tariffnemndas brev av 04.07.22. Dette omhandler begjæring om fortsatt allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil, og frist for kommentarer er satt til 12.09.22.

NHO Transport er arbeidsgiverpart i forhold til Bussbransjeavtalen og støtter anmodningen om fortsatt allmenngjøring av den aktuelle delen av nevnte tariffavtale, men er avvisende til den foreslåtte endringen av § 5 og forslag til ny § 6. En fortsatt allmenngjøring er etter foreningens oppfatning viktig for å unngå uakseptable lønns- og arbeidsvilkår for uten-landske sjåførere og hindre en uheldig konkurransevidning mellom utenlandske og norske transportører. NHO Transport vil på denne bakgrunn anføre følgende:

1. Utviklingen under pandemien og Ukraina-krigen

Det europeiske markedet for persontransport har dessverre vært preget av svært liten aktivitet etter at covid-19-pandemien kom til Europa i begynnelsen av mars 2020. Pandemien medførte som kjent sterke begrensninger i folks reisevirksomhet. "Unntakstilstanden" knyttet til pandemien varte til februar 2022, men ble raskt avløst av Russlands angrep på Ukraina.

Denne krigen har også påvirket turisttrafikken og folks reiselyst, men reiselivsbransjen hadde en forholdsvis travel sommersesong i år. Imidlertid uteble de asiatiske turistene fullstendig, noe som skyldes at de asiatiske landene fortsatt har slitt med covid-19 og ulike restriksjoner. I tillegg har krigen i Ukraina fått mange asiater til å velge bort Europa og dermed Norge som reisemål. Det er en kjent sak at asiatiske reiseoperatører er blant de største brukerne av turbiltjenester i Norge sommerstid og har ofte hatt avtaler med transportører fra land som Polen, Litauen og Latvia.

Som det fremgår av Arbeidstilsynets oversikt i bilag 4, har det ikke vært noen tilsyn med utenlandske turbiler siden 2019 siden disse har uteblitt av årsaker skissert overfor. Det er imidlertid god grunn til å forvente at asiatiske turister vil vende tilbake til Norge når forholdene i Ukraina har normalisert seg og covid-19-relaterte restriksjoner blir fjernet i Asia. Da vil også de utenlandske turbilaktørene vende tilbake, og erfaringene til og med 2019-sesongen må dermed legges til grunn ved vurdering av fortsatt allmenngjøring eller ei.

2. Prepandemi-erfaringer

- Som det fremgår av bilag 4, ble det foretatt 39 kontroller av utenlandske turbiler i 2018 og 16 tilsyn i 2019. Bruddene på lønnsbestemmelsene var på henholdsvis 77 og 25 prosent, men antall tilsyn i 2019 var svært begrenset. Det er dermed antagelig høye mørketall, og kontrollene for hele perioden 2015 til 2018 viste at 56 prosent av de utenlandske sjåførene ikke fikk allmenngjort lønn. Når det gjelder norske aktører, overholdt alle lønnsbestemmelsene ved tilsyn i 2018, men 31 prosent gjorde ikke dette i 2019. Antall tilsyn i 2019 er imidlertid svært begrenset, men det er grunn til å anta at ikke-tariffbundne norske foretak i økende grad ikke overholder allmenngjorte bestemmelser for å kunne konkurrere med utenlandske operatører.
- Arbeidstilsynet har ikke oppgitt resultatene fra kontroller med bestillerleddet, men NHO Transport har tidligere fått opplyst at 153 tilsyn av bestillerleddet på gods- og turbilsiden frem til 2018 viste at hele 78 prosent av kjøperne ikke har systemer og rutiner for å påse at bestemmelsene overholdes av underleverandør. 69 prosent hadde heller ikke krav om bruk av allmenngjorte lønns- og arbeidsvilkår i sine kontrakter.

De rapporterte bruddene på allmenngjorte betingelser dokumenterer at allmenngjøringen på turbilsiden må opprettholdes og at antall tilsyn må intensiveres etter hvert som markedsforholdene normaliseres og de utenlandske aktørene er tilbake i Norge. Dette må gjelde selv om det både er tidkrevende og vanskelig å kontrollere utenlandske sjåførere så lenge man må innhente nødvendige dokumentasjon fra arbeidsgiver i et annet land. Resultatene av tilsynene med bestillerleddet viser imidlertid at man ved en fornyelse av allmenngjøringsforskriften har et stort potensial for høyere etterlevelseshastighet ved å intensivere kontrollvirksomheten overfor bestillerleddet og dermed indirekte øke bevisstheten i forhold til solidaransvaret. Oppfølgingen av denne delen av verdikjeden må dermed prioriteres i neste allmenngjøringsperiode.

3. Konkurransesvridende effekt

Ifølge allmenngjøringslovens paragraf 1 er lovens formål ikke bare å sikre utenlandske arbeidstakere likeverdige lønns- og arbeidsvilkår som vertslandets egne arbeidstakere. Loven skal også hindre konkurransesvridning til ulempe for det norske arbeidsmarkedet. En fjerning av allmenngjøringen vil fort medføre at de utenlandske sjåførene må tilbake til hjemlandets betingelser, noe som vil forsterke og legalisere en sterk konkurransesvridning mellom norske og utenlandske aktører. Dette vil igjen medføre:

- Ytterligere tap av norske arbeidsplasser. Turbilnæringen har allerede fra 2011 og frem til 2022 tapt flere hundre arbeidsplasser. Mange av sjåførstillingene er basert i distriktene med begrensede muligheter for alternativ sysselsetting. Dette medfører også at norske myndigheter taper både inntektsskatt og arbeidsgiveravgift.
- Tap av avgiftsinntekter. De aller fleste utenlandske aktører er ikke registrert i merverdiavgiftsregisteret selv om dette er lovpålagt ved en årlig omsetning på over kroner 50.000. De fleste har en langt høyere omsetning etter tre-fire måneders drift i norsk høysesong. Norge går dermed glipp av viktige merverdiavgiftsinntekter hvert år.
- Ingen ringvirkninger. De utenlandske aktørene kjøper de fleste varer og tjenester i hjemlandet på grunn av lavere pris. Eksempelvis blir ikke bussene kjøpt, finansiert eller vedlikeholdt i Norge. Andre ledd i den norske verdikjeden som bil- og verkstedbransjen taper dermed omsetning og arbeidsplasser.
- Sist, men ikke minst, blir den norske beredskapen ved akutte hendelser skadelidende. Når togene står, flyplassene må stenge eller evakueringer er nødvendige, trår norske turbilaktører til og avhjelper. Antall norske turbusser er mer enn halvert de siste 10 årene, og en ytterligere reduksjon på grunn av ulike konkurransevilkår vil medføre at bransjen ikke kan ivareta sin samfunnskritiske beredskapsfunksjon.

4. Forslag til forskriftsendringer

Selv om NHO Transport støtter fortsatt allmenngjøring, støttes ikke forslaget om endring av § 5 og ny § 6:

4.1 Foreslått endring i forskriften § 5

YS og LO foreslår å endre forskriften § 5 om utgifter til reise, kost og losji. NHO Transport motsetter seg forslaget og viser til begrunnelsen i høringssvaret til NHO.

4.2 Forslag om ny § 6

YS og LO foreslår å innlemme Bussbransjeavtalen § 5.4 om lønnsutbetaling som ny § 6 i forskriften. NHO Transport motsetter seg forslaget og viser til begrunnelsene i høringssvaret til NHO.

Skulle Tariffnemnda ønske mer informasjon eller ytterligere begrunnelser, er det bare å ta kontakt. NHO Transport håper at nemnda vil gi begjæringen en positiv og rask behandling.

Vennlig hilsen

NHO Transport

JH Stordrange

Jon H. Stordrange

Administrerende direktør