

**Dato**

10.05.21

Vår Referanse

2020/12

Saksbehandler

Nina N. Hermansen

Protokoll 1/2021

Tariffnemndas vedtak av 10. mai 2021 om fortsatt allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil

Innledning

Saken gjelder videreføring av allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil. Det vises til forskrift 12. oktober 2018 nr. 1701 hvor to tariffavtaler for persontransport med turbil er allmenngjort.

Tariffnemnda mottok til behandling felles begjæring fra YS og LO om fortsatt delvis allmenngjøring av Bussbransjeavtalen av 2020 mellom NHO og NHO Transport på den ene siden og YS og Yrkestrafikkforbundet på den annen side, og Bussbransjeavtalen 2020-2022 mellom NHO og NHO Transport på den ene siden og LO og Fellesforbundet på den annen side. Nemnda sendte saken på høring 8. desember 2020 med høringsfrist den 26. februar 2021.

Tariffnemnda mottok fra YS og LO et tillegg til begjæringen datert 7. mai 2021 med reviderte satser fra mellomoppgjøret 2021 i tråd med protokoll datert 3. mai 2021.

Denne saken er behandlet av utvidet nemnd, jf. allmenngjøringsloven § 3 annet ledd. I tillegg til Tariffnemndas faste medlemmer har nemnda bestått av Josefine Wærstad (YS/YTF) og Jon H. Stordrange (NHO Transport).

Begjæringen

I begjæringen fremholder LO og YS at det fortsatt er behov for allmenngjøring som et nødvendig tiltak for å oppnå likeverdige lønns- og arbeidsvilkår mellom innenlandsk og utenlandsk arbeidskraft innen næringen. De viser til at Arbeidstilsynet finner en høy grad av brudd på de allmenngjorte bestemmelsene. LO og YS fremholder at det er de utsendte bussjåførene som har de laveste lønningene og oftest ikke får allmenngjort lønn, og at det også er en del utenlandske bussjåførere ansatt i norske selskaper som ikke får betalt det allmenngjorte nivået. De viser til en analyse av Fafo om lønnsmessig fordeling innenfor allmenngjorte områder i Norge.

Undersøkelsen avdekker følgende funn:

- Fire prosent av alle sjåførene hadde lønn under den allmenngjorte minstesatsen.
- Andelen fra EU-Øst som lå under allmenngjort minstesats var dobbelt så høy (8 prosent) som andelen fra Norge som lå under allmenngjort minstesats (4 prosent).
- De som er født i EU-Øst og de som kun har D-nummer, hadde den høyeste andelen som lå omtrent på allmenngjort minstenivå, med henholdsvis 14 og 24 prosent.

Høringsrunden

YS og LOs begjæring om fortsatt allmenngjøring ble sendt på høring 8. desember 2020 med svarfrist 26. februar 2021. LO og YS har ingen merknader utover det som fremkommer i begjæringen.

Akademikerne støtter begjæringen av fortsatt allmenngjøring av tariffavtaler.

Arbeidstilsynet fremlegger tall fra sine tilsyn på området persontransport med turbil i perioden 2018-2020 som viser at ved kontroll av allmenngjort lønn for utenlandsk persontransport med turbil forelå det brudd i 62 prosent av tilsynene, mens det for norsk persontransport var brudd i 10 prosent av tilsynene. For kost og losji er tallene henholdsvis 11 prosent for utenlandske og 11 prosent for norske.

Tilsyn med bestillere og hovedleverandører både for turbiltransport og godstransport i perioden 2018-2020 viser brudd i 61 prosent av tilsynene. Arbeidstilsynet viser til at brudd på bestemmelsene fremdeles forekommer ofte. De peker særlig på at 4 av 10 arbeidsgivere i utsendingstilfeller har brutt minstelønnsbestemmelser innenfor området godstransport i perioden 2018-2020. Tilsvarende har 6 av 10 arbeidsgivere i utsendingstilfeller brutt minstelønnsbestemmelser innenfor området persontransport med turbil. Bestillerne og hovedleverandørene, har fremdeles hyppig brudd på informasjons- og påseplikt. Det er avdekket brudd i nær 2 av 3 tilsyn med bestillere og hovedleverandører. Samlet sett mener Arbeidstilsynet at deres funn i tilsyn indikerer at det fremdeles er behov for allmenngjøring innenfor både godstransport på vei og persontransport med turbil.

NHO bemerker innledningsvis at de er opptatt av ordnede arbeidsforhold og at en allmenngjøring innen rammene av allmenngjøringsloven, herunder Norges EØS-rettslige forpliktelser, i enkelte tilfeller kan være et hensiktsmessig virkemiddel. Det påpekes at Allmenngjøringsloven stiller krav til dokumentasjon for at utenlandske arbeidstakere utfører arbeid på vilkår som er samlet sett dårligere enn gjeldende tariffavtale mv, jf. § 5. NHO fremhever at Tariffnemnda har en fakultativ adgang til å beslutte allmenngjøring, noe som innebærer at nemnda må vurdere behovet for allmenngjøring og forholdsmessigheten av det enkelte vedtak sett i forhold til den foreliggende dokumentasjonen.

NHO Transport støtter anmodningen om fortsatt allmenngjøring. En fortsatt allmenngjøring etter NHO Transport sin oppfatning viktig for å unngå uakseptable lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske sjåførere og hindre en uheldig konkurransevridning mellom utenlandske og norske transportører. NHO Transport uttaler videre at:

NHO Transport har fått oppgitt av Arbeidstilsynet at fra og med allmenngjøringen i 2015 og ut 2018 viste kontrollene at 60 prosent av utenlandske sjåførere ikke fikk allmenngjort lønn. 22 prosent fikk heller ikke dekket kost og losji i henhold til allmenngjorte betingelser. Tilsvarende tall for norske arbeidstakere i samme periode var 14 og 18 prosent. Arbeidstilsynets tall for 2019 innrapportert til Tariffnemnda viste på den annen side at andel brudd på allmenngjorte lønnsbetingelser for utenlandske sjåførere var redusert til 25 prosent i 2019. Denne reduksjonen er positiv og viser at allmenngjøringen har en ønsket preventiv effekt. På den annen side viste kontrollene at bruddene blant norske selskaper økte og faktisk var høyere enn for de

utenlandske. Dette indikerer en negativ utvikling, som medfører at enkelte norske, ikke-tariffbundne selskaper presser lønns- og arbeidsvilkårene for å kunne konkurrere med de utenlandske aktørene. Den samme tendensen gjør seg gjeldende når det gjelder kost og losji.

Fra 2015 til og med 2018 har Arbeidstilsynet foretatt 139 tilsyn hos norske bestillere av transporttjenester, og 78 prosent av disse hadde ikke systemer og rutiner for å påse at lønns- og arbeidsvilkårene hos transportselskapene var i samsvar med gjeldende allmenngjøringsforskrift. 69 prosent hadde heller ikke med klausuler om dette i sine kontrakter. Dette tilsier at kontrollvirksomheten overfor bestillerleddet bør intensiveres, og brudd bør sanksjoneres strengere for å skape nødvendig presedens.

Spekter er prinsipielt uenig i omfanget av allmenngjøring som i dag brukes og den praksis som nå synes å være etablert, der tidligere allmenngjøringsvedtak nærmest automatisk videreføres uten en grundig ny vurdering av om det fortsatt er grunnlag for allmenngjøring for en ny tariffperiode. Spekter fremhever følgende:

Allmenngjøring er et kraftig myndighetsinngrep og må derfor etter Spekters oppfatning kun brukes der det klart er dokumentert at lønns- og arbeidsvilkårene ligger vesentlig under det som må anses som sosialt akseptabelt i Norge. Dersom Tariffnemnda likevel finner å ville videreføre allmenngjøringen vil Spekter uttale at vi er skeptiske til at det allmenngjøres andre bestemmelser enn minstelønnsbestemmelser. Vi har ingen merknader til at minstelønnsattsene justeres i tråd med resultatet fra overenskomstrevisjonen 2020.

Virke viser til tidligere innsendt høringsvar og har ingen ytterligere innspill.

Justisdepartementet, Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og Utenriksdepartementet har ingen merknader.

Tariffnemnda innhentet i forkant av behandlingen statistikk fra SSB over lønnsnivået bransjene som var begjært allmenngjort.

Tariffnemndas vurderinger

Tariffnemnda finner etter en samlet vurdering av dokumentasjonen at vilkårene for allmenngjøring er til stede.

Tariffnemnda peker på at 2020 har vært et spesielt år for bransjen på grunn av Covid-19 og de restriksjoner som er innført i den forbindelse. Utenlandske sjåførere har i liten grad kommet inn i Norge, og det er derfor lite dokumentasjon om situasjonen for utenlandske sjåførere. Opplysninger fremlagt i begjæringen knyttet til 2019 viser at det fortsatt var behov for allmenngjøring, og nemnda har ikke grunn til å tro at situasjonen vil endre seg når samfunnet igjen åpner opp.

Tariffnemnda viderefører forskriften med de reviderte satsene fra mellomoppgjøret 2021.

Tariffnemndas vedtak

Med hjemmel i lov 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler mv. har Tariffnemnda truffet vedtak om videreføring av allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil.

Tariffnemndas vedtak innebærer at forskriften om allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil videreføres med justerte satser.

Oslo, 10. mai 2021

Terese Smith Ulseth
Steinar Holden
Giuditta Cordero-Moss
Andreas van den Heuvel
Kurt Weltzien
Lin-Andrea Gulbrandsen
Jon H. Stordrange

Forskrift om allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil

Hjemmel: Fastsatt av Tariffnemnda 10. mai 2021 med hjemmel i lov 4. juni 1993 nr. 58 om allmenngjøring av tariffavtaler mv. (allmenngjøringsloven) § 5.

Kap. I. Innledende bestemmelser

§ 1. Grunnlaget for allmenngjøring

Forskriften er fastsatt på grunnlag av Bussbransjeavtalen av 2020 mellom Næringslivets Hovedorganisasjon og NHO Transport på den ene side og Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund og Yrkestrafikkforbundet på den annen side og Bussbransjeavtalen 2020–2022 mellom Næringslivets Hovedorganisasjon og NHO Transport på den ene side og Landsorganisasjonen i Norge og Fellesforbundet på den annen side.

§ 2. Virkeområde og gjennomføringsansvar

Forskriften gjelder for arbeidstakere i bedrifter som utfører persontransport med turvogn eller buss når transporten ikke krever tildeling av løyve ved konkurranse etter yrkestransportlova § 8. Forskriften gjelder også kabotasjekjøring, det vil si når en utenlandsk transportvirksomhet driver midlertidig turbiltransport med på- og/eller avstigning i Norge. Forskriften gjelder ikke grensekryssende transportvirksomhet (internasjonal transport) ut over dette.

Arbeidsgiver og den som i arbeidsgivers sted leder virksomhet som utfører arbeidsoppdrag som nevnt i første ledd skal sikre at bestemmelsene i forskriften gjennomføres.

Forskriften gjelder ikke lærlinger og personer på arbeidsmarkedstiltak.

Kap. II. Lønns- og arbeidsvilkår

§ 3. Lønnsbestemmelser

Arbeidstakere som utfører arbeid i henhold til § 2, skal minst ha en lønn per time på kroner 174,12.

§ 4. Regulering av lønn i forskriftens virketid

Tariffnemnda kan endre satsen i § 3 som følge av tariffrevisjoner.

§ 5. Utgifter til kost og losji

Det skal avtales ordninger vedrørende kost og losji. Arbeidsgiver skal som hovedregel sørge for kost og losji, men fast diettsats, betaling etter regning eller liknende kan avtales.

Kap. III. Fravikelighet m.m.

§ 6. Fravikelighet

Forskriften kommer ikke til anvendelse dersom arbeidstaker samlet sett er omfattet av gunstigere lønns- og arbeidsvilkår i henhold til avtale eller etter det lands rett som ellers gjelder for arbeidsforholdet.

Kap. IV. Ikrafttreden m.m.

§ 7. Ikrafttreden og opphør

Forskriften trer i kraft 1. juli 2021.

Forskriften gjelder inntil Tariffnemnda treffer nytt vedtak. Forskriften opphører likevel å gjelde dersom partene i tariffavtalene ikke har krevet nytt vedtak innen en måned etter at tariffavtalene er avløst av nye avtaler, jf. allmenngjøringsloven § 7.

Forskrift 12. oktober 2018 nr. 1701 om allmenngjøring av tariffavtaler for persontransport med turbil oppheves samtidig med ikrafttredelse av denne forskrift.