

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0030 Oslo

Oslo, 04.02.22

Att: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård
Statssekretær Mette Gundersen

Innspill til handlingsplan mot "sosial dumping" i vegtransportsektoren

NHO Transport takker for departementets invitasjon av 18.01.22 til møte om handlingsplan for vegtransportsektoren 26.01.22. Foreningen takker også for anledningen til å sende skriftlige kommentarer innen 04.02.22.

NHO Transport er en arbeidsgiver- og bransjeforening for seriøse aktører innen persontransport på vei og bybane. Foreningen har på denne bakgrunn følgende innspill til fremtidig handlingsplan:

1. Drosjemarkedet

NHO Transport deltok på departementets innspillmøte om endringer av drosjereformen 02.11.21, og foreningen fikk gitt uttrykk for sine oppfatninger på dette møtet. Det har imidlertid kommet frem at forslag til endringer av nevnte reform vil komme om svært kort tid og dermed være uavhengig av den aktuelle handlingsplanen mot "sosial dumping". NHO Transport vil dermed ikke gå nærmere inn på drosjereformen i denne omgang, men kun oppsummere foreningens hovedpunkter fra nevnte møtet 02.11.21. Disse ble også nærmere beskrevet i et eget notat til departementet datert 08.11.21:

- Plikten til å være tilsluttet en sentral må gjeninnføres. Dette må ikke kombineres med tilslutningsrett fordi sentralen må selv kunne vurdere hvilke løyvehavere man ønsker å tilby tilslutning basert på egne kvalitetskrav.
- Fremtidig taksameter eller kontrollutrustning må være tilkoblet bilens drivverk for å unngå skatte- og avgiftsunndragelser. En ny antallsbegrensning bør primært baseres på kvalitative krav til løyvehavere fremfor kvantitative begrensninger.
- En egen løyvekategori for selskapsvogner bør gjenopprettes fordi slik kjøring skiller seg vesentlig fra ordinær drosjedrift. I tillegg bør handicap-løyvene videreføres, og det må bli anledning til å benytte åtte-seters minibuss basert på turvognløyve.

2. Rutebuss basert på fylkeskommunale anbudskontrakter

All fylkeskommunal kollektivdrift er i dag anbudsbasert med unntak av Oslo Sporveier, som har en spesialavtale med Oslo kommune og Viken fylkeskommune. Anbudene er ofte av syv til åtte års varighet og med opsjoner for forlengelse i ett til to år. Ruteløyve kan kun tildeles virksomheter med faktisk og varig virksomhet i Norge, noe som fremgår av yrkestransportloven § 4. Ifølge § 8 i samme lov skal anbud baseres på " lønns- og arbeidsvilkår som ikkje er dårlegare enn det som følgjer av gjeldande landsomfattande tariffavtale, eller det som elles er normalt for vedkommande stad og yrke. Tilsvarande plikt gjeld òg for underleverandørar". Følgende kan anføres i denne forbindelse:

2.1. Kun en landsdekkende tariffavtale

Bussbransjeavtalen er i dag eneste landsdekkende tariffavtale for arbeidstakere innen fylkeskommunal bussdrift, og denne anvendes også ved Bybanen i Bergen og Gråkallbanen i Trondheim. Fellesforbundet, Fagforbundet, Norsk Jernbaneforbund og Yrkestrafikkforbundet er parter på arbeidstakersiden, og NHO Transport samt Spekter representerer arbeidsgiversiden. De nevnte parter har et godt samarbeid både på bedriftsplan og på sentralt nivå. Tillitsvalgtapparatet er velfungerende, og tariffavtalen har følgende særtrekk:

- Bussbransjeavtalen er en normallønnsavtale, noe som medfører at alle rutebussjåfører har samme lønn i hele landet basert på kompetanse og ansiennitet. Eneste unntak er Oslo og tidligere Akershus, hvor sjåførene har et mindre månedlig tillegg basert på en gammel avtale fra "SL-tiden".
- Tariffavtalen har også detaljerte bestemmelser om forhold som arbeidstid, arbeidsplaner, overtid, innslagspunkt for ubekvemstillegg, diett, frikort, uniform, stasjoneringsted og pauser. I tillegg har avtalen et eget vedlegg om pensjon, noe som ikke er vanlig for tariffavtaler i privat sektor.

2.2. Anbudssystemet går ikke utover sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår

Følgende er av betydning for det fylkeskommunale anbudssystemet:

- Som nevnt innledningsvis, kreves en landsdekkende tariffavtale for å delta i fylkeskommunale anbudsrunder på kollektivdrift. Siden Bussbransjeavtalen er en normallønnsavtale, kan potensielle operatører ikke konkurrere om anbud ved å nedskalere ansattes lønns- og arbeidsvilkår. Ansattes vilkår blir dermed ikke noe konkurranseelement.
- Ifølge yrkestransportloven § 8 skal arbeidsmiljølovens § 16-2 til 16-7 om virksomhetsoverdragelse legges til grunn ved overføring av anbud fra en operatør til en annen. Den ansatte har dermed krav på å beholde stilling og alle opparbeide rettigheter ved anbudsoverdragelse.

2.3. Konsekvenser for fylkeskommunene

Konsekvensene av fylkeskommunale anbud innen kollektivdrift er belyst i to rapporter, som er utarbeidet av Vista Analyse AS i 2018 og 2021 på vegne NHO Transport:

- Til tross for at lønns- og arbeidsvilkårene ikke kan endres ved anbud viser rapportene at fylkeskommunene sparer i overkant av 10 prosent netto ved anbud kontra drift i egen regi, og fylkeskommunene får dermed frigjort over en milliard i året til å øke kollektivtilbudet i form av flere ruter eller hyppigere avganger. Alternativt kan frigjorte midler benyttes til å finansiere andre velferdstjenester.
- De nevnte rapporter konkluderer med at besparelsene skyldes effektiv drift, høy grad av innovasjon og stor grad av spesialisering. Operatørers konkurransekraft bekreftes dessuten ved at norske selskaper de siste årene har vunnet flere anbudskontrakter både i Sverige og Danmark.
- Innovasjonsevnene bekreftes også av den raske overgangen til eldrift de siste årene, og Norge er blant de fremste landene på dette feltet. Et godt samarbeid med nytenkende og offensive innkjøpsfunksjoner innen fylkeskommunene har selvsagt også vært svært viktig for å få en rask og vellykket innfasing av elbusser som et ledd i å nå viktige klimamål.

3. Ekspress- og flybusser

Følgende bør anføres vedrørende ekspress- og flybussene:

- Ekspressbussene er mange steder eneste fylkesgrensekryssende kollektivmiddel, og andre steder er disse komplementære til toget på grunn av alternativ flatedekning. Det samme gjelder flybussene, som ved noen flyplasser er eneste kollektivmiddel mellom flyplass og bysentra. Andre steder er flybussene komplementære til tog eller andre kollektivmidler ved å anvende alternative rutetraseer.
- Både ekspress- og flybussene finansieres utelukkende via billettinntekter, men ekspressbussene har under covid-19-pandemien fått en viss offentlig kompensasjon på grunn av myndighetspålagte smittevernbegrensninger. Ekspressbuss- og flybussvirksomhet krever også rutevognløyve som beskrevet for fylkeskommunale operatører under punkt to. Dette tilsier igjen faktisk og varig virksomhet i Norge.
- De aller fleste ekspress- og flybussruter i Norge opereres som en sideaktivitet for de ordinære rutebusselskapene med fylkeskommunale anbudskontrakter. De anvender dermed også samme tariffavtale, og på denne bakgrunn har ekspress- samt flybuss-sjåfører samme "vern" og vilkår som sjåførene tilknyttet den fylkeskommunale bussdriften beskrevet under punkt 2.1.

4. Turbuss

Når det gjelder uakseptable lønns- og arbeidsvilkår eller risiko for "sosial dumping", er utfordringene innen persontransport utelukkende knyttet til turbussnæringen og en omfattende kabotasjevirkosomhet. Bakgrunn, utvikling, konsekvenser og løsning kan skisseres som følger:

4.1. Bakgrunn

Det norske turbussmarkedet kan kort karakteriseres som følger:

- Aktørene utfører i hovedsak oppdragsbasert kjøring for reiseliv, offentlige virksomheter, næringslivet, lag og foreninger. I tillegg har næringen en svært viktig beredskapsmessig funksjon ved trafikale avvik, evakueringer og andre kriser. Eksempelvis er det turbussene som transporterer passasjerene til sine respektive bestemmelsessteder når togene står på grunn av planlagt vedlikehold eller akutt driftstans.
- Den norske næringen spenner fra datterselskaper til de større rutebussaktørene til mange, små, lokale operatører. Sektoren har tradisjonelt sysselsatt omkring 2.700 personer, disponert i overkant av 2.000 busser og hatt en årlig omsetning i overkant av 2.500 millioner. Næringen får ingen offentlig støtte, men bidrar med viktige skatte- og avgiftsinntekter samt verdifulle arbeidsplasser i distriktene og byene.

4.2. Utvikling

Den norske turbussnæringen har imidlertid hatt en negativ utvikling de siste årene, noe som skyldes dagens kabotasjeregler. Disse tilsier at en utenlandsk turbuss kan operere i et annet EU- eller EØS-land midlertidig – uten at midlertidighetsbegrepet er nærmere konkretisert eller avgrenset. Dette står i motsetning til gods, hvor midlertidighet er klart definert som maksimalt tre nasjonale oppdrag i løpet av syv dager før godskjøretøyet må forlate landet. Skal man få kabotasjeoppdrag på godssiden, må man ha med gods over grensen til Norge. Det stilles ikke tilsvarende krav om passasjerer for turbusser, og denne situasjonen har medført følgende:

- Utenlandske turbusser opererer i Norge sammenhengende fra begynnelsen av mai og til midten av september, og en uformell registrering sommeren 2019 viste at det var flere utenlandske enn norske turbusser på norske veier. Dette er ødeleggende for norske turbussaktører, som er avhengige av en høy sommeromsetning for å finansiere faste kostnader i lavsesongen vinterstid.
- De utenlandske aktørene har store konkurransemessige fortrinn via lavere kostnader, som igjen er knyttet til uakseptable lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene. Norge har en allmenngjort lønn på kroner 174,12 kroner per time, og Arbeids- tilsynets kontroller i perioden 2016-2018 avdekket at 60 prosent av de utenlandske

sjåførene ikke fikk allmenngjort lønn. For øvrig betaler stort sett norske aktører langt høyere timelønn enn allmenngjort nivå.

- Bestillerleddet følger heller ikke opp sin påseplikt. Arbeidstilsynet avdekket i 2016-2018 at 78 prosent av bestillerne ikke hadde systemer og rutiner for å følge opp at underleverandører betalte allmenngjort lønn. 69 prosent hadde heller ikke noen klausuler om dette i sine kontrakter.

4.3. Konsekvenser

Denne utviklingen har medført følgende:

- Antall turbusser ble redusert med 25 prosent fra 2011 til 2017, og man kan anta at antall sysselsatte er redusert tilsvarende. Denne negative utviklingen har fortsatt etter 2017 og medfører at det nå kan være problematisk i deler av landet å få tak i turbusser ved togstans eller andre akutte transportbehov vinterstid.
- Det norske samfunnet taper store skatteinntekter. De utenlandske sjåførene får lønn i hjemlandet og betaler dermed skatt samme sted. Utenlandske aktører skaper ikke ringvirkninger til annet norsk næringsliv fordi bussene kjøpes og vedlikeholdes i hjemlandet.
- Avgiftsinntektene blir også redusert. De utenlandske aktørene er heller ikke merverdiavgiftsregistrert i Norge, noe som kreves ved en årlig omsetning på 50.000 kroner eller mer. Foruten at dette gir konkurransefordeler i deler av markedet, har Stakeholder AS estimert provenytapet på merverdiavgiftssiden til 100 millioner kroner årlig.

4.4. Løsning

For å redusere problemet med uakseptable lønns- og arbeidsvilkår blant utenlandske turbussjåførere på kabotasjeoppdrag i Norge, bør norske myndigheter umiddelbart innføre samme kabotasjebegrensninger som Danmark. Norges naboland innført følgende enkle regler per 01.11.19:

En utenlandsk turbuss kan kun utføre kabotasje og dermed ta nasjonale oppdrag i Danmark i syv sammenhengende dager. Kjøretøyet har så en karenstid på 30 dager før turbussen kan vende tilbake og kjøre i syv nye dager.

Denne begrensningen har paralleller til reglene på godssiden. Som nevnt under punkt 4.2. kan godsaktører utføre tre kabotasjeoppdrag på syv dager før de må forlate landet. For øvrig har Island innført samme regler for turbuss som Danmark, men begrenset omfanget til 10 dager per kalendermåned.


4.5. Tidsaspekt

Det må understrekes at under covid-19 pandemien har utenlandske turister uteblitt fra Norge, og dermed har det heller ikke vært noen utenlandske turbusser i landet de siste to somrene. Hvis det ikke innføres strengere regler, vil tidligere tilstander gjenoppstå straks utenlandske turister vender tilbake til Norge. Det kan skje allerede kommende sommer, og det vil dermed inngås avtaler om turbusstransport de neste ukene. Det haster dermed å få innført strengere og klarere kabotasje-regler på turbussiden, og dette bør dermed ikke avvente inntil en helhetlig handlingsplan foreligger fra departementets side.

-- 0 --

For øvrig vedlegges Stakeholders rapport om turbussmarkedet. Denne er fra 2019, og situasjonen beskrevet i denne rapporten vil raskt bli en ny realitet hvis ikke kabotasje-reglene endres raskt. Skulle det være behov for mer informasjon eller dokumentasjon, er det bare å ta kontakt.

Vennlig hilsen
NHO Transport


Jon H. Stordrange
administrerende direktør