

Tariffnemnda  
Postboks 4720 Torgard  
7468 Trondheim

Oslo, 18.02.21

## **Ref: 2020/12 – Allmenngjøring tariffavtale turbiltransport**

Det vises til Tariffnemndas notat av 08.12.20 vedrørende fortsatt allmenngjøring av tariffavtale for turbiltransport. Som arbeidsgiverforening takker NHO Transport for anledningen til å gi uttrykk for sine oppfatninger og erfaringer.

Den aktuelle delen av Bussbransjeavtalen har vært allmenngjort siden 2015, og følgende tilsier at denne fortsatt bør være allmenngjort:

### **1. Lønns- og arbeidsvilkår**

Tariffnemnda gjengir ulike tall fra Arbeidstilsynet vedrørende kontroller og avvik fra de allmenngjorte lønns- og arbeidsvilkårene. Dessverre er det svært vanskelige og tidkrevende for norske myndigheter å følge opp lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske sjåførere siden arbeidsgiver befinner seg i utlandet, og det har dermed vært for få kontroller totalt sett. "Mørketallene" kan dermed være høyere enn rapportert fra Arbeidstilsynets side. Følgende kan imidlertid anføres når det gjelder Arbeidstilsynets data:

- 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.

NHO Transport foretok en kartlegging av lønnsbetingelsene blant sine turbilmedlemmer foran tariffoppgjøret i september 2020. Denne viste at godtgjørelsene lå godt over allmenngjorte sats, som per i dag er kroner 158,37. Det er også verdt å nevne at en uformell kartlegging fra NHO Transports side indikerte at det var flere utenlandske turbiler enn norske på veiene i Norge sommeren 2019.

Som kjent, er oppdragsgiverne solidarisk ansvarlige for betaling av allmenngjort lønn og dekning av 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.

## **2. 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 konkurransevridning 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 konkurransevridning mellom norske og utenlandske aktører. Dette vil igjen medføre:

- Ytterligere tap av norske arbeidsplasser. Turbilnæringen har allerede fra 2011 og frem til 2020 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 den norske høysesongen. 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 redusert med 28 prosent de siste årene, og en ytterligere reduksjon på grunn av ulike konkurransevilkår vil medføre at bransjen ikke kan ivareta sin samfunnskritiske beredskapsfunksjon.

## **3. Utsiktene fremover**

Aktivitetsnivået i 2020 og forventet utvikling i 2021 kan kort beskrives som følger:

- 2020 var et unntaksår på grunn av Covid-19-pandemien, noen som medførte at utenlandske turister uteble fra Norge. På den annen side var nordmenn flinke til å reise i eget land, men lokalbefolkningen bruker i svært liten grad turbuss ved private ferier i

Norge. Myndighetenes anbefalinger om ikke å bruke kollektivmidler som buss har ytterligere forsterket denne effekten.

- Selv om vaksineringsen vil øke utover våren og en del restriksjoner blir opphevet frem mot sommeren, vil nok utenlandske turister også utebli i 2021. Det er også rimelig å anta at nordmenn fortsatt vil feriere i hjemlandet, men uten å bruke turbusser. Den norske turbussbransjen vil imidlertid ha noe "buss for tog-kjøring" og noen få oppdrag for bedrifter, foreninger og offentlige instanser

På denne bakgrunn gikk de alle fleste norske turbilaktører i "dvale" allerede våren 2020 og vil nok også være inaktive innværende år. Dette har medført at bussene er parkerte i påvente av at markedet skal "normaliseres". De ansatte er stort sett permitterte, men noen har blitt omdisponerte til andre oppgaver som rutebusskjøring.

Økt reiseaktivitet og en viss normalisering av reiselivsnæringen kan ikke forventes før i 2022, men bransjen trenger forutsigbarhet og like konkurransevilkår når utenlandske turister vender tilbake til Norge. Reiser for større turistgrupper har en lang planleggings- og bestillingshorisont. Det er dermed viktig med en rask fornyelse av allmengjøringen slik at alle ledd verdikjedene kjenner rammebetingelsene i god tid før reisevirksomheten gjenopptas.