

Høringsinnspill til Tariffnemnda – delvis allmenngjøring Godstransport på vei 2024

Vedlegg

- 1 Høringssvar fra LANDSORGANISASJONEN I NORGE
- 2 Høringssvar fra ARBEIDSTILSYNET
- 3 Høringssvar fra Arbeidstilsynet
- 4 Høringssvar fra Samferdselsdepartementet
- 5 Høringssvar fra Justis- og beredskapsdepartementet
- 6 Høringssvar fra Yrkestrafikkforbundet
- 7 Høringssvar NHO Godstransport
- 8 Høringssvar fra Norges Lastebileierforbund
- 9 Høringssvar fra Spekter

Begjæring om fortsatt allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei.

Det vises til Tariffnemndas høringsbrev datert 02.07. d.å.

LO har ikke merknader til ovennevnte utover det som fremkommer i begjæringen.

Med vennlig hilsen
Landsorganisasjonen i Norge

Håkon Angell
advokat (H)

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur. Om det er nødvendig med signatur påført med penn, ta kontakt.



Tariffnemnda
Postboks 4720 Torgarden
NO 7468 TRONDHEIM

Høringssvar - fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei

Vi viser til høring fra Tariffnemnda vedrørende begjæring om fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtale for godstransport på vei, datert 24.06.2024. Det er foreslått endringer i lønnssetningene og en endring av ordlyden i forskriften § 5, slik at denne endres i tråd med ordlyden i gjeldende tariffavtale som er gjenstand for fortsatt delvis allmenngjøring.

Arbeidstilsynet fører rutinemessig kontroll med virksomhetenes etterlevelse av allmenngjøringsregelverket innen godstransport på vei.

I tabellen under følger antall gjennomførte tilsyn i perioden 2021-2023, samt andel brudd, antall reaksjoner og reaksjonens art.

Kontrollpunkt (Tittel)	Antall gjennomførte tilsyn	Andel brudd	Reaksjonsprosent	Ant. reaksjoner	Antall tilsyn med vedtak om ...				
					Pålegg	Overtrødelshetsgebyr	Stans ved overhengende fare	Tvangsmulkt	Stans som press
Diett for utsendte arbeidstakere	68	18 %	12 %	8	5				
Allmenngjort lønn for utsendte arbeidstakere	67	22 %	15 %	10	7			1	
Diett – norsk godstransport	264	7 %	5 %	14	9			3	
Allmenngjort lønn – norsk godstransport	412	17 %	15 %	63	51			9	
Etterbetaling av allmenngjort lønn	74	7 %	1 %	1	1				



Kontrollpunktene er hjemlet i Forskrift om delvis allmenngjøring av tariffavtale for godstransport på vei 09. desember 2022 nr. 2171 §§ 3 og 5.

Arbeidstilsynet støtter for øvrig fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtale for godstransport på vei.

Det vises også til Arbeidstilsynets årsrapport for 2023, der lønn under allmenngjort tariff er beskrevet. Rapporten er tilgjengelig her: [Arbeidstilsynets årsrapport 2023](#). Lønn under allmenngjort tariff beskrives på s. 96, flg.

Bruk [eDialog](#) hvis dere skal sende oss dokumentasjon eller svare på dette brevet. Oppgi referansenummer 2024/37943. Les mer om eDialog på www.arbeidstilsynet.no/post.

Med hilsen
Arbeidstilsynet

Tonje Faanes
seksjonsleder

Ulrikke Eriksson Holmøy

Dette brevet er elektronisk godkjent.



Tariffnemnda
Postboks 4720 Torggarden
NO 7468 TRONDHEIM

Tillegg til høringsinnspill - fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei (endring av virkeområdet)

Arbeidstilsynet viser til høring av 2. juli 2024 om fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei.

Arbeidstilsynet ga høringsinnspill 5. august med oppdaterte tall samt generell støtte til fortsatt allmenngjøring.

Arbeidstilsynet ønsker med dette tilleggsinnspillet å kommentere begjæringen fra LO og YS med forslag til endringer av allmenngjøringsforskriftens virkeområde, det vil si begjæringens punkt 5 om varebil.

1. Utenlandske arbeidstakere

Arbeidstilsynet erfaring er at det innenfor varebilbransjen arbeider utenlandske arbeidstakere på dårligere vilkår enn det norske arbeidstakere har. Arbeidstilsynet mener også at allmenngjøringsloven § 5 må ses i sammenheng med formålsbestemmelsen, som vi mener også omfatter utenlandske arbeidstakere som arbeider i Norge for norske virksomheter.

2. Dokumentasjon (utenlandske arbeidere utfører arbeid på dårligere vilkår enn norske)

I begjæringen vises det (i tillegg til dokumentasjon ved forrige begjæring) til rapport fra a-krimssenterets arbeid i Oslo og omegn i 2022. Som det fremgår av rapporten, var 88 prosent av de kontrollerte personene utenlandske statsborgere, med majoritet fra Polen og Romania.

Arbeidstilsynet mener utfordringene i varebilbransjen er relativt godt beskrevet, både av forskningsmiljøer, myndigheter og andre.

3. Eget tiltak

Varebilbransjen har hatt få reguleringer å forholde seg til. [Regjeringens handlingsplan](#) mot sosial dumping i transportsektoren har flere tiltak rettet mot varebilbransjen, og som i tiden fremover vil kunne bidra positivt.

Krav til HMS-kort for varebil er under utredning. Statens vegvesen har sendt ut forslag om å innføre løyvekrav for godstransport for motorvogn med en tillatt totalvekt over 2,5 tonn. Videre vil kjøre- og



hviletidsregelverket etter hvert også gjelde for varebiler mellom 2,5-3,5 tonn i internasjonal transport – og dermed også forskrift om arbeidstid for sjåførere. Tilsvarende vil kjøre- og hviletidsregelverket kunne gjøres gjeldende for nasjonal transport med varebil. Arbeidstilsynet nevner også at arbeidstakerbegrepet i arbeidsmiljøloven § 1-8 ble presisert i januar i år, for å klargjøre skillet mellom arbeidstakere og selvstendige oppdragstakere. Hensikten med endringen er at flere «falske» selvstendige oppdragstakere skal bli riktig klassifisert. Som kjent er varebilbransjen også preget av et visst omfang av selvstendige oppdragstakere, som det er grunn til å anta i realiteten er arbeidstakere.

Samlet sett mener Arbeidstilsynet at det både er gjennomførte og sannsynlig kommende regelendringer, som sammen kan virke positivt og bidra til bedre arbeidsvilkår og arbeidsmiljø i varebilbransjen. Å endre virkeområdet for allmenngjøringsforskriften, slik at også varebiler med tillatt totalvekt over 2,5 tonn omfattes, vil kunne være med å virke positivt.

Arbeidstilsynet støtter å endre virkeområdebestemmelsen i allmenngjøringsforskriften slik det fremgår av begjæringen.

Vi støtter for øvrig også endringen av diettbestemmelsen.

Bruk [eDialog](#) hvis dere skal sende oss dokumentasjon eller svare på dette brevet. Oppgi referansenummer 2024/37943. Les mer om eDialog på www.arbeidstilsynet.no/post.

Med hilsen
Arbeidstilsynet

Tonje Faanes
seksjonsleder

Stian Johansen
seniorrådgiver

Dette brevet er elektronisk godkjent.

Tariffnemnda

Deres ref

Vår ref

Dato

24/1483-

8. august 2024

Høring - Fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei

Samferdselsdepartementet viser til høringsbrev av 2. juli 2024 vedrørende begjæring om fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtale for godstransport på vei.

Departementet har merket seg at det i tillegg til gjeldende regulering foreslås at virkeområdet endres slik at forskriften skal gjelde arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med tillatt totalvekt over 2,5 tonn. Departementet vil vise til at det i dag ikke gjelder noen løyvekrav for godstransport på vei med kjøretøy med tillatt totalvekt over 2.5 tonn for nasjonal transport. Slik løyveplikt gjelder kun for internasjonal godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 2.5 tonn og opp til 3.5 tonn, jf., yrkestransportforskriften § 2 første ledd bokstav b.

Statens vegvesen har imidlertid sendt ut en høring der det foreslås løyveplikt for også for nasjonal transport med kjøretøy fra 2.5 til 3.5 tonn og høringsfristen er 1. september 2024, se nærmere her:

[Foreslår løyvekrav for varebiler - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/foreslar-loeyvekrav-for-varebiler)

Departementet vil derfor gjøre oppmerksom på at Statens vegvesen pr. i dag ikke har oversikt over aktører i markedet som driver med nasjonal godstransport med motorvogn mellom 2.5 og 3.5 tonn.

Med hilsen

Lasse Lager (e.f.)
avdelingsdirektør

Lone Bruvold Hansen
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Lone Bruvold
Hansen
22 24 82 58

Kopi
Statens vegvesen



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Tariffnemnda
Postboks 4720 Torgarden
7468 TRONDHEIM

Deres ref.
2024/15

Vår ref.
24/4476 - TJU

Dato
12.08.2024

Høring - fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei

Vi viser til Tariffnemndas brev 2. juli 2024 med vedlegg.

Justis- og beredskapsdepartementet har ingen merknader.

Høringen er til orientering forelagt Politidirektoratet med beskjed om at eventuelle innspill kan sendes direkte til Tariffnemnda med kopi til JD.

Med hilsen

Harald Aass e.f.
fagdirektør

Toril Juul
departementsrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Adresseliste
Tariffnemda

Tariffnemnda
Vegdirektoratet
Postboks 6706 Etterstad



Lakkegata 23, 0187OSLO
Postboks 9175 Grønland
0134 OSLO
Telefon: 40 60 37 00
E-post: post@vt.no

Epost: post@nemdene.no

Oslo, 15.08.24

Deres ref.:
24/15

Vår ref.:
JW:05615

Sak nr.:
05615

SVAR PÅ HØRING – BEGJÆRING OM FORTSATT ALLMENNGJØRING AV TARIFFAVTALER FOR GODSTRANSPORT PÅ VEI

1. INNLEDNING

Jeg viser til høringsbrev av 02.07.24, med frist for hørings svar satt til 15.08.24
YTF støtter videreføring av allmenngjøring for godstransport med samtlige foreslåtte
endringer.

YTF mener at det er på høy tid å utvide allmenngjøringen til å omfatte varebilsjåfører ned til
2.5 tonn. De samme behovene som vi ga uttrykk for i 2022 gjør seg gjeldende også i år.

2. SOSIAL DUMPING INNENFOR VAREBIL

Det er utvilsomt at det foregår omfattende sosial dumping innenfor varebilsegmentet. Dette er
beskrevet i flere rapporter utgitt de seneste årene. Erfaringene som A-krimsentrene og politiet
har gjort seg i forbindelse med tilsyn og anmeldelser, baserer seg på konkret tilsyns- og
etterforskningsaktivitet, og er derfor av særlig interesse.

I juni 2022 ble det lansert en veileder for transportkjøpere i varebilsegmentet. Veilederen ble
utarbeidet av en tverretattlig prosjektgruppe bestående av Oslo politidistrikt, Arbeidstilsynet,
NAV og Skatteetaten. I forbindelse med lanseringen av veilederen, utga politiet en
pressemelding hvor de varslet om omfattende arbeidslivskriminalitet i varebilbransjen.

Bilag 1: Pressemelding politiet 14.06.22

A-krimsentret i Oslo og Akershus utga en rapport i oktober 2019 om funn innenfor
varebilsegmentet fra 2018. De beskriver at bransjen er preget av arbeidslivskriminalitet
innenfor flere etaters lovverk. A- krimsentret sier også at de på bakgrunn av sine funn mener

at det er sannsynlig at det forekommer *utstrakt* sosial dumping i bransjen, jf. s. 9 og 10 i rapporten:

Bilag 2: Arbeidslivskriminalitet i transportbransjen, Varebilsegmentet

Samfunnsøkonomisk analyse og FAFO utga i 2020 en rapport på oppdrag for Arbeidstilsynet og Treparts bransjeprogram for transport, hvor de kartla kjennetegn ved varebilbransjen. I rapporten slås det fast at en sentral utfordring i bransjen er lav eller manglende lønnsutbetaling, jf. s. 33 i rapporten.

Bilag 3: Rapport Samfunnsøkonomisk analyse og FAFO: Kartlegging av kjennetegn ved varebilsegmentet og konkurranseflaten mot øvrig godstransport på vei.

Også mediene beskriver tilfeller av sosial dumping i varebilbransjen.

Klassekampen har siden våren/sommeren 2022 hatt søkelys på varebilbransjen i en artikkelserie som problematiserer de sosiale kostnadene ved fri frakt. De har bl.a. intervjuet 32 sjåførere om arbeidshverdagen og lønnsvilkårene. 21 av de 32 var registrert som selvstendig næringsdrivende. Inntekten varierte, men noen tjente så lite som 30 000 kroner *for* utgiftene til foretaket var betalt. Flere forteller at situasjonen har blitt verre de seneste årene. En sjåfør forteller at han satt igjen med 16 000 kroner i måneden etter at utgiftene på bilen var betalt. Dette på tross av lange arbeidsdager, jf. s. 3. En annen forteller at han rett og slett gikk i underskudd, selv om han arbeidet opp til 12 timer lange arbeidsdager, jf. s. 5.

Bilag 4: Utdrag av Klassekampens artikkelserie om kostnader ved fri frakt

I artiklene fra s. 11 i bilag 4, beskrives enkelthistorier av lange arbeidsdager og lav eller fraværende inntekt.

3. PROBLEMSTILLINGEN MED SELVSTENDIGE

Reelle selvstendige oppdragstakere vil falle utenfor allmenngjøringsordningen, men de sjåførene som blir utnyttet i bransjen skulle sannsynligvis vært klassifisert som arbeidstakere. Dette gjelder også sjåførene som arbeider for Bring, jf. artikkelen på side 7 i bilag 4. Arbeidstilsynet har kompetanse til å vurdere arbeidstakerstatus som ledd i tilsyn med allmenngjøringsordningen.

Allmenngjøringsinstituttet vil derfor være et egnet virkemiddel også for å ha et konkret grunnlag for å ta tak i og vurdere arbeidstakerstatus. Feilklassifisering er et ledd i utnyttelsen av utenlandske sjåførere, som allmenngjøringsinstituttet har som formål å avhjelpe.

4. ALLMENNGJØRING ER ET EGNET VIRKEMIDDEL

Allmenngjøring av minstelønn er et nødvendig og egnet tiltak for å bedre forholdene i varebilsegmentet.

Varebilbransjen er preget av at det er enkelt å starte med transportvirksomhet, og det er få kompetansekrav til sjåførene. Det er dermed både enkelt å starte virksomhet, og enkel tilgang på billig arbeidskraft.

Andre egnede tiltak, som å innføre løyvekav, å tydeliggjøre/utvide regelverk som ansvarliggjør transportkjøpere og å innføre kjøre- og hviletidskrav for varebil, vil kunne bidra til å fremme seriøsiteten i bransjen, men vil ikke avhjelpe utfordringen med sosial dumping. Uten allmenngjøring vil det fortsatt være lovlig å utnytte sårbare grupper av arbeidstakere ved å betale sjåførene svært lav lønn.

Utfordringer knyttet til kontroll av varebilsjåfører kan ikke brukes som argumentasjon for å utsette allmenngjøring til kjøre- og hviletidsreglene utvides til å omfatte varebil, tidligst fra juli 2026.

Alle useriøse bransjer vil kunne ha utfordringer med kontroll. Dette omfatter fiktive timelister. Arbeidstilsynet må nødvendigvis være vant med å håndtere muligheten for fiktive timelister som en del av allmenngjøringstilsynene. Andre bransjer har også andre tilsvarende kontrollutfordringer som varebil, med små selskaper og arbeidstakere som ikke har fast arbeidssted. Dette gjelder eksempelvis renhold. At en bransje er vanskelig å kontrollere gjør den også særlig utsatt for arbeidslivskriminalitet. Dersom allmenngjøringsinstituttet skal foreholdes bransjer som er enklere å kontrollere undergraves formålet med allmenngjøringsinstituttet.

Særlig Økokrim har tatt til orde for at allmenngjøring er et nødvendig virkemiddel.

Bilag 5: Artikkel i klassekampen 28.12.22

Oslo, 15.08.24



Josefine Wærstad

Advokat og leder for juridisk avdeling

Tariffnemnda
Postboks 4720 Torgarden
7468 TRONDHEIM

Vår dato: 15.08.2024
Deres dato: 24.06.2024
Vår referanse: [Vår ref]
Deres referanse: 2024/15

HØRINGSSVAR – BEGJÆRING OM FORTSATT ALLMENNGJØRING AV TARIFFAVTALE FOR GODSTRANSPORT PÅ VEI

1. Innledning

Det vises til Tariffnemndas høringsbrev om begjæring om fortsatt allmenngjøring av tariffavtale for godstransport på vei. Det er i begjæringen og høringsbrevet foreslått å justere satsene og endre ordlyden knyttet til diett. I tillegg er det foreslått å utvide virkeområdet til forskriften til å gjelde arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med tillatt totalvekt over 2,5 tonn.

Høringssvaret er inngitt på vegne av NHO og tilsluttede landsforeninger.

NHO er opptatt av ordnende lønns- og arbeidsvilkår og at allmenngjøring, innenfor rammene av allmenngjøringsloven og Norges EØS-rettslige forpliktelser, i enkelte tilfeller kan være et egnet og forholdsmessig virkemiddel. NHO mener prinsipielt at det kan stilles spørsmål ved om allmenngjøring er et riktig tiltak for å motvirke utfordringer i deler av arbeidslivet. Samtidig er allmenngjøring bare ment å være et midlertidig virkemiddel.

Allmenngjøringsloven stiller krav til dokumentasjon for at utenlandske arbeidstakere utfører arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn gjeldende landsomfattende tariffavtale, jf. § 5. NHO vil fremheve at Tariffnemnda har en fakultativ adgang til å beslutte allmenngjøring, noe som innebærer at nemnda må vurdere så vel behovet for allmenngjøring og forholdsmessigheten av det enkelte vedtaket sett i forhold til foreliggende dokumentasjon.

2. Kommentar til utkast til forskrift

2.1. Innledning

Dersom Tariffnemnda vurderer at det er grunnlag for videreføring av allmenngjøringsforskriften, slutter NHO og tilsluttede landsforeninger seg til oppjustering av satsene i tråd med høringsbrevet. NHO har for øvrig ingen merknader knyttet til endringene i diett, som medfører at forskriften endres i tråd med den underliggende overenskomsten.

2.2. Forslaget § 2 - Virkeområdet

I begjæringen er det foreslått en endring i forskriften som, etter NHOs syn, vil ha stor praktisk betydning for varedistribusjonen i Norge. I utkastet til forskrift foreslås virkeområde endret fra å gjelde arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med tillatt totalvekt 3,5 tonn, til å gjelde arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med tillatt totalvekt på 2,5 tonn.

Endringen av virkeområdet fra 3,5 tonn til 2,5 tonn vil i praksis innebære at store deler av det såkalte "varebilsegmentet" og nærddistribusjon av gods i hele Norge blir omfattet av allmenngjøringsforskriften. Forslaget antas å få størst betydning for arbeidstakere i norske virksomheter.

LO og YS synes i begjæringen å legge til grunn at tariffavtalens virkeområde omfatter kjøretøy med tillatt totalvekt på under 2,5 tonn. Dette – godsavtalens virkeområde – er for tiden tvistetema mellom tariffpartene. NHO Logistikk og Transport / Norsk Lastebileier Forbund (NLF) på den ene siden, og Yrkestrafikkforbundet / Fellesforbundet på den andre, har ved tvisteprotokoll av 04.06.2024 tvistet om tariffavtalens rekkevidde. Arbeidsgiversiden (NHO Logistikk og Transport og NLF) har gjort gjeldende at virkeområdet ikke omfatter varebilsjåfører. Dette er det ikke opplyst om i begjæringen.

Bilag 1: Tvisteprotokoll mellom NHO Logistikk og Transport / Norsk Lastebileier Forbund og Yrkestrafikkforbundet / Fellesforbundet, datert 04.06.2024.

NHO mener det vil være uheldig å ta stilling til utvidelse av forskriftens virkeområde før den underliggende tarifftvisten er avgjort. NHO mener også at det kan stilles spørsmål ved dokumentasjonen, og om man siden forrige vedtak (2022) har fått tilstrekkelig erfaring med innslaget av utenlandsk arbeidskraft i varebilsegmentet. Flertallet har i tariffnemndas vedtak om fortsatt delvis allmenngjøring for godstransport på vei av 09.12.2022 vektlagt følgende:

"Flertallet finner at det er sannsynlig at arbeidstakere kan komme til å utføre arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn overenskomsten, men at man foreløpig har lite erfaring med utenlandsk arbeidskraft i varebilsegmentet. Flertallet legger betydelig vekt på Arbeidstilsynets uttalelse hvor de stiller spørsmål ved om tidspunktet er riktig, og at det er behov for en mer helhetlig tilnærming til regelverket for biler mellom 2,5 og 3,5 tonn. Flertallet peker på at et allmenngjøringsvedtak må være nødvendig og hensiktsmessig tiltak for å ivareta lovens formål, og viser til et fortsatt behov for sammenheng i regelverket."

NHO mener at det fremdeles det kan stilles spørsmål ved om tidspunktet for allmenngjøring av varebilsegmentet er riktig. Det vises her til behovet for å innhente ytterligere kompetanse/kunnskap om utenlandsk arbeidskraft i varebilsegmentet.

I begjæringen fra LO og YS om fortsatt allmenngjøring av 28.06.2024, er det fremlagt dokumentasjon i form av utdrag fra FAFO-notat 2024:08 (bilag 3), notat fra Arbeidstilsynet av 24.01.2024 (bilag 4) og Grenseundersøkelsen av 2023 (bilag 6).

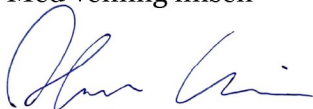
Når det gjelder utdraget fra FAFO-notatet 2024:08 står det i begjæringen at 21 % lå nær minstesatsen. I FAFO-notatet heter det "[...] 21 prosent lå på eller rett over minstesatsen". Avlønnen er således i tråd med forskriften. Notatet omfatter bare arbeidstakere som er tilknyttet det norske arbeidsmarkedet, mens utsendte arbeidstakere ikke er omfattet av lønnsstatistikken. I begjæringen er det vist til at tabellen viser at blant "ikke bosatte og nyankomne arbeidsinnvandrere" får 20 % under allmenngjort sats. Vi kan ikke se at tabellen nevner "nyankomne".

Når det gjelder grenseundersøkelsen fra 2023, som Yrkestrafikkforbundet har utarbeidet, viser vi til at undersøkelsen bygger på svar fra til sammen 422 sjåfører, som er intervjuet på Svinesund tollstasjon. Normalt passerer det et langt større antall lastebiler over Svinesund, i tillegg kommer alle de andre grenseovergangene. Det er derfor grunn til å peke på at undersøkelsen – rent statistisk

– bygger på et veldig begrenset utvalg, og at undersøkelsen har begrenset verdi. Vi oppfatter heller ikke at denne fanger opp varebilsegmentet.

NHO vil, som nevnt over, peke på at man har lite kunnskapsgrunnlag om varebilsegmentet. Det vises i den forbindelse til at FAFO-notatet ikke fokuserer på varebilsegmentet. Tilsvarende gjelder også for beskrivelsen i Arbeidstilsynets e-post (bilag 4). A-krimssenterets årsrapport, som gjelder på tvers av bransjer, omhandler i begrenset grad varebilsegmentet. I rapporten er det (s. 13) vist til ett konkret eksempel i Nordland. Videre er det på side 14 vist til en større aksjon mot avisbudkjøring (Rett hjem og Morgenlevering), som faller utenfor virkeområde til godsavtalen. Disse hører inn under Avisbudavtalen, og vil følgelig ikke bli berørt av en utvidelse av virkeområdet.

Med vennlig hilsen



Alexander Cascio
Avdelingsdirektør



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Tariffnemnda

post@nemndene.no

Deres ref: 2024/15

Vår ref: AMG/KG

Oslo, 15.08.2024

HØRINGSSVAR FRA NORGES LASTEBILEIER-FORBUND (NLF) - BEGJÆRING OM FORTSATT DELVIS ALLMENNGJØRING AV TARIFFAVTALER FOR GODSTRANSPORT PÅ VEI

NLF støtter i utgangspunktet fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei. NLF kan imidlertid ikke stille seg bak LO og YS sitt forslag om endring av ordlyden i forskriftens § 2. NLF vil også fremme forslag til en endring i forskriftens § 3 for å ivareta formålet bak allmenngjøringsloven. Vi vil begrunne våre standpunkt i det følgende.

[§ 2. Virkeområde og gjennomføringsansvar](#)

I utkastet til ny forskrift har Tariffnemnda inntatt LO og YS' forslag om utvidelse av omfangsbestemmelsen. Norges Lastebileier-Forbund støtter ikke endringen.

Endringen legger til grunn at forskriften om delvis allmenngjøring for fremtiden også skal omfatte sjåførere som driver godstransport på vei med kjøretøy som veier mellom 2,5 tonn og 3,5 tonn. Den praktiske konsekvensen av forslaget vil være at forskriften gjøres gjeldende også for varebilsegmentet, som hittil ikke har vært omfattet.

Forslaget om endring av omfangsbestemmelsen ble fremmet av LO og YS også i 2022. NLF uttalte i sitt høringssvar til Tariffnemndas behandling i 2022 at

[d]et er liten tvil om at varebiltransport pga. manglende regulering opplever til dels store utfordringer med useriøse aktører. [...] NLFs prinsipielle syn er at godstransport må reguleres uavhengig av vekt på kjøretøyet. NLF har derfor lenge arbeidet for å underlegge godstransport med varebil (både nasjonalt og internasjonalt) krav om løyve, kompetansebevis og regler for kjøre- og hviletid. Etter all sannsynlighet vil disse reguleringene komme på plass i årene som kommer, ikke minst som følge av EUs Mobilitetspakke 1. Etter vårt syn vil det fortsatt være naturlig at disse reglene trer i kraft først, og at man deretter vurderer om allmenngjøringen skal utvides til å også gjelde for førere av godsbiler mellom 2,5 tonn og 3,5 tonn.

Siden 2022 har Samferdselsdepartementet sendt ut på høring endring i yrkestransport-forskriften om å legge til løyveplikt for varebilsegmentet. De øvrige tiltakene nevnt i høringsinnspillet fra 2022 er ikke gjennomført per d.d., men er under behandling i departementet.



Videre la NLF i 2022 vekt på den særlige kompetansen yrkessjåfører med førerkort klasse C1(E) og C(E) har, med henvisning til at det

[i] dag finnes [...] ingen spesielle kompetansekrav for å frakte gods med varebil mot vederlag. Da er det etter vårt syn problematisk at en enhver innehaver av førerkort klasse B skal ha krav på samme lønnsnivå som en arbeidstaker som har opparbeidet seg kompetansen som kreves for å føre et tungt kjøretøy mot vederlag. For å bli tungbilsjåfør i dag er det strenge kompetansekrav. Mange utdanner seg dessuten gjennom private kjøreskoler, og bærer hele eller deler av utgiftene med dette selv. Tungbilsjåførene har også krav til jevnlig etterutdanning for å beholde sin yrkessjåførkompetanse. Vi er dermed bekymret for at det kan få negative konsekvenser for rekrutteringen av tungbilsjåfører dersom samme betingelser skal gjelde for varebilsjåfører uten formelle krav til kompetanse.

På bakgrunn av blant annet NLFs argumentasjon ble forslaget fra LO og YS ikke inntatt i allmenngjøringsvedtaket i 2022, med følgende begrunnelse fra nemndas flertall

[f]lertallet finner at det er sannsynlig at arbeidstakere kan komme til å utføre arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn overenskomsten, men at man foreløpig har lite erfaring med utenlandsk arbeidskraft i varebilssegmentet. Flertallet legger betydelig vekt på Arbeidstilsynets uttalelse hvor de stiller spørsmål ved om tidspunktet er riktig, og at det er behov for en mer helhetlig tilnærming til regelverket for biler mellom 2,5 og 3,5 tonn. Flertallet peker på at et allmenngjøringsvedtak må være nødvendig og hensiktsmessig tiltak for å ivareta lovens formål, og viser til et fortsatt behov for sammenheng i regelverket.

Situasjonen i dag er den samme som da Tariffnemnda fattet sitt vedtak i 2022. Vi kan ikke se noen nye argumenter for å endre forskriftens virkeområde i dag. NLF mener at Tariffnemndas flertall sin begrunnelse for avvisning av forslaget i 2022 fortsatt må legges til grunn.

§ 3. Lønnsbestemmelse

Norges Lastebileier-Forbund foreslår at ordlyden endres som følger, ~~rød gjennomstrekning~~ tas ut av bestemmelsen, **fet rød understreket** tekst legges til.

§ 3. Lønnsbestemmelse

Arbeidstakere som utfører arbeid i henhold til § 2, skal minst ha en lønn per time på kroner ~~196,50222~~, jf. arbeidsmiljøloven § 10-1 **og forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport § 5 første ledd, der denne gjelder.**

Ingen døgn på flerdagsturer, med unntak av oppstarts- og avslutningsdøgn, skal lønnes med mindre enn 7,5 timer per døgn.

Ordlyden i forskriftens § 3 ble endret ved Tariffnemndas vedtak den 9. desember 2022, med det tillegg at det henvises til arbeidsmiljøloven (aml.) § 10-1. NLF mener denne henvisningen i forskriftens § 3 alene er misvisende, og skaper unødvendige misforståelser i bransjen. NLF foreslår derfor et nytt tillegg der det også henvises til forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport (FATS) § 5 første ledd, der denne gjelder.

FATS er fastsatt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i vegtrafikkloven § 21 annet ledd og arbeidsmiljøloven § 10-12 åttende ledd. For virksomheter omfattet av FATS' omfangsbestemmelse, jf. § 2, trer forskriften i sin helhet inn som erstatning for aml. kap. 10.

Forskriften om delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei sin henvisning til definisjonen av arbeidstid og arbeidsfri i aml. § 10-1 vil for de fleste som er omfattet av forskriften være misvisende. Norges Lastebileier-Forbund mener Tariffnemnda gikk ut over sine fullmakter ved å forskriftsfeste en definisjon av arbeidstid som i all hovedsak ikke er anvendbar for den gruppen arbeidstakere Tariffnemndas forskrift omfatter.

Tariffavtalene mellom partene har heller ingen slik henvisning til aml. NLF mener dette er et argument for at den delvise allmenngjøringen av tariffavtalene ikke kan etablere en definisjon av arbeidstid som ikke har forankring i gjeldende lov- og forskriftsverk, ei heller i tariffavtalene.

Et ytterligere argument finner man i Tariffnemndas vedtak fra 2022, der nemnda avviste LO og YS' forslag om å endre ordet «time» i § 3 første ledd, til «arbeidstime». Forslaget ble avvist med henvisning til at det er «partenes felles forståelse av overenskomsten som må ligge til grunn for definisjonen av arbeidstid». Derfor kan henvisningen til aml. § 10-1 slik den i dag står, isolert sett og etter sin ordlyd, skape det inntrykk at allmenngjøringsforskriften overstyrer FATS § 5 første ledd. Dette er ikke i tråd med tariffpartenes felles forståelse, tariffavtalens ordlyd, og heller ikke i overenstemmelse med Tariffnemndens argumentasjon ved vedtakelsen av endringen i 2022.

Formålet med allmenngjøringsloven er å allmenngjøre allerede inngåtte tariffavtaler. Det er derfor i strid med lovens formål å forskriftsfeste en innskrenkende definisjon av arbeidstid sammenlignet med definisjonen vedtatt i FATS, og den forståelsen av arbeidstidsbegrepet tariffavtalen bygger på.

NLF kan alternativt akseptere at henvisningen til aml. § 10-1 strykes, i så tilfelle frafaller vi vårt forslag om henvisning til FATS § 5 første ledd.

§ 5. Utgifter til diett

NLF støtter forslaget til endring av bestemmelsen, da dette vil være i tråd med overenskomsten.

Behovet for fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei

NLF mener det fortsatt er behov for delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Knut Gravråk

Administrerende direktør



Aleksander Gjørseter

Juridisk rådgiver

post@nemndene.no

Oslo, 15.08.2024

Vår ref.
140991/HS16

Begjæring om fortsatt allmenngjøring av 9 tariffavtaler

Vi viser til mottatte høringsbrev datert 24. juni, 25. juni, 28. juni og 2. juli 2024 vedrørende begjæring om fortsatt allmenngjøring av:

Tariffavtaler for byggeplasser i Norge
Tariffavtale for turbiltransport
Tariffavtale for godstransport på vei
Tariffavtale for jordbruks- og gartnerinæringene
Tariffavtale for overnattings-, serverings- og cateringsvirksomheter
Industrioverenskomsten/VO delen for skips- og verftsindustrien
Tariffavtale for elektrofag
Tariffavtale for fiskeindustribedrifter
Tariffavtale for renholdsbedrifter

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.

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.

Også lønn må være et akseptert konkurranseelement og det er viktig å trekke opp grensen mellom hva som er uanstendige lønns- og arbeidsvilkår og hva som er proteksjonisme for å hindre en konkurranse som EØS-avtalen forutsetter.

Dersom Tariffnemnda finner å ville videreføre allmenngjøringene har Spekter ingen merknader til at minstelønnssatsene justeres i tråd med resultatet fra overenskomstrevisjonen 2024.

Når det gjelder allmenngjøring av tariffavtalen for godstransport på vei, er vi enig i at forholdene innen transport med varebil er spesielt krevende med mange useriøse aktører. Spekter vil ikke avvise at en allmenngjøring kan være aktuelt, dersom andre tiltak viser seg å ikke ha den ønskede effekt. Virkningen av en allmenngjøring svekkes imidlertid betydelig av at dette er en bransje med betydelig innslag av enkeltpersonforetak, og derfor vil andre reguleringer kunne ha større effekt.

På vegne av Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen på høring forslag om å innføre løyveplikt for nasjonal godstransport for motorvogn eller motorvogn med tilhenger med en totalvekt over 2500 kg og opp til 3500 kg. I vårt høringssvar vil Spekter vise til utfordringene knyttet til transport med varebil og anbefale at nedre grense for totalvekten settes ved 1000 kg i stedet for 2500 kg for å unngå konkurransevridning i retning useriøse aktører med mindre og eldre fossildrevne kjøretøy. Vi mener innføring av løyveplikt og en slik vektgrense vil være et godt virkemiddel for å løfte seriøsiteten i bransjen.

Med vennlig hilsen

Arbeidsgiverforeningen Spekter


Stein Gjerding
Sjeføkonom/direktør