



Norsk Transportarbeiderforbund

Hammersborg Torg 3, 0179 Oslo – Telefon 40 64 64 64 – Telefaks 22 20 50 89
e-post: nff@transportarbeider.no - www.transportarbeider.no
Org.nr. 971 088 109

Europautredningen
Pb 6706, St. Olavs plass
0130 Oslo

Deres referanse

Vår dato
22. oktober 2010

Vår referanse
2010-01123 RH/PØ

Norsk Transportarbeiderforbunds innspill til det regjeringsoppnevnte EØS-utvalget

Norsk Transportarbeiderforbund organiserer vel 20 000 medlemmer sysselsatt i gods- og persontransport i privat sektor.

Norsk Transportarbeiderforbund sa ved EU-avstemningen i 1973 nei til norsk medlemskap i EU, men sa samtidig om EØS-avtalen at den er bærebjelken som skal sikre norsk næringsliv adgang til det indre markedet i EU.

I årene etter har EU og EØS-avtalen forandret seg totalt. Vi ønsker å trekke fram noen utfordringer som våre medlemmer møter.

Anbudspolitik

Innenfor kollektivtransport med buss og renovasjon/gjenvinning har et flertall av fylker og kommuner tatt i bruk anbudskonkurranser. Årsaken er at hvis ikke tjenesten drives i fylkets eller kommunens egen regi, fastsetter EØS-avtalen at det skal benyttes anbudskonkurranser. Innenfor kollektivtransport følger dette av kollektivtransportforordningen.

Anbudskonkurranser har ført til et betydelig press på de ansattes lønns- og arbeidsvilkår. Etter at Stortinget vedtok å gi de ansatte i kollektivtransporten samme vern som ved virksomhetsoverdragelser, er forholdene for de ansatte betydelig bedret.

Vi er imidlertid svært tvilende til at fylker og kommuner sparer penger på anbudskonkurranser. For å kunne administrere ordningene tvinges fylkeskommunene til å etablere til dels store administrasjonsorganer. Dette er kostnader som ikke medtas i anbudsregnskapene.

Innenfor renovasjon og gjenvinning har de ansatte ikke samme vern ved anbudskonkurranser. Langt færre arbeidstakere er dessuten organisert og har tariffavtale. Resultatet er at prisene presses så lavt at enkelte foretak tvinges til å drive useriøst. Arbeidstilsynets avdekking av betydelige brudd på arbeidsmiljøloven i RenoNorden, som er en av de store operatørene innenfor renovasjon og gjenvinning, er ett eksempel på dette.

Hvis EØS-avtalen ikke hadde vært gjeldende, kunne norske kommuner og fylkeskommuner på fritt grunnlag vurdere om man ville ta i bruk anbudskonkurranser.

Sosial dumping

Den frie flyten av arbeidskraft og tjenester har ført til betydelige problemer med sosial dumping. Allmenngjøring av tariffavtaler bidrar til å dempe presset, men kontrollproblemene kan være store.

Transportsektoren er internasjonal. I dag ser vi at flere og flere norske transportbedrifter etablerer seg i Polen og andre lavkostland, og fortsetter med godstransport mellom Norge og EU/EØS-området. Norske sjåførere på norske tariffavtaler erstattes av "billig-sjåførere" ansatt i norske foretak i andre land.

Fordi organisasjonsprosenten er lav blant langtransportsjåførere og kontrollmulighetene få, ser vi også en tendens til at "billig-sjåførere" ansettes i foretak i Norge. Dette er sosial dumping.

På sikt vil dette føre til norske sjåførere forsvinner fra internasjonal transport, slik som norske sjøfolk har forsvunnet fra internasjonal sjøtransport. Dette kan ikke være en ønsket utvikling.

Etter utvidelsen av EU østover er sosial dumping blitt det største problemet i norsk arbeidsliv.

EØS-avtalens markedsliberaliserende kraft

Både tjenstedirektivet og vikarbyrådirektivet har ført til debatter om i hvilken grad dagens norske regler kan opprettholdes. Vi vil vise til at en viktig del av direktivenes formål er å utvikle mer fleksible arbeidsformer, noe som står i motstrid blant annet til den norske modellen med faste stillinger.

Ved en konflikt mellom EU og Norge kan direktivenes formål få stor betydning for hvordan domstolene vil fortolke EØS-avtalen og holdbarheten ved nasjonale restriksjoner.

Erfaring viser at EU-domstolen fungerer som en politisk kraft i EU som av og til går lenger enn kommisjonens uttalte politiske mål. Den frie flyten av arbeidskraft er én av fire friheter som skal sikres gjennom tjenestedirektivet og vikarbyrådirektivet.

Dommene i Laval-, Viking Line-, Rüffert- og Luxemburg-saken er eksempler på at EU ikke har en statisk rettsstilstand. Hvordan direktiver skal tolkes, endrer seg over tid og er avhengig av hvem som sitter i regjeringer i EU og hvem som oppnevnes som dommere.

De siste årene har EU gått i en merkbar markedsliberal retning. Alle direktiver må derfor vurderes på en slik bakgrunn.

Kjøre- og hviletidsbestemmelser, kabotasjeregler og arbeidstidsdirektivet for sjåførere

Norske kjøre- og hviletidsbestemmelser er fastsatt på grunnlag av en EU-forordning. Denne ble innført i Norge i 1994 som en konsekvens av EØS-avtalen. Forordningen tvang norske myndigheter til å skjerpe antall kontroller, noe som vi så på som en forbedring. Bestemmelsene sikrer sjåførene nødvendig hvile både på døgn og ukebasis.

Derimot er EUs kabotasjeregler en utfordring for norske transportører. Bestemmelsene ble endret våren 2010 og gir utenlandske transportører adgang til å utføre inntil tre transportoppdrag i Norge i løpet av en sju dagers periode. Dagens bestemmelser er vanskelig å kontrollere og bidrar etter vår vurdering til en klar skjerpelse av konkurransesituasjonen. Vi ser allerede mange tilfeller av sosial dumping som en direkte følge av kabotasjetransporter i Norge.

Fra 2005 fikk vi Norge egne arbeidstidsregler for sjåførere og andre arbeidstakere innen vegtransport. Reglene ble innført med bakgrunn i EØS-avtalen og er hjemlet i EU-direktiv 2002/15/EF. Den norske forskriften representerer en klar liberalisering og svekkelse av arbeidsmiljøloven for sjåførere.

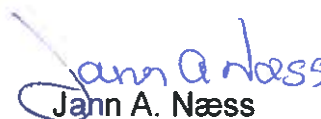
Det er også innført nye begrep som tidligere ikke har vært anvendt i Norge, bl.a. begrepet "tilgjengelighetstid". Dette medfører at sjåførene kan påtvinges svært lange arbeidsdager der deler av dagen ikke regnes som arbeid, samtidig som den samme delen av arbeidsdagen heller ikke er godkjent som pause. Antall kontroller med arbeidstid har imidlertid økt.

Vi nevner dette som eksempler på at tilpasning av norsk regelverk til EUs forordninger og direktiver skaper en del problemer for transportbransjen. Presset i markedsliberal retning er ofte iøynefallende.

Med hilsen

NORSK TRANSPORTARBEIDERFORBUND

Roger Hansen

Jann A. Næss