



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Tariffnemnda

post@nemndene.no

Deres ref: 2022/12

Vår ref: KG

Oslo, 12.09.2022

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

NLF støtter i utgangspunktet en fortsatt delvis allmenngjøring av tariffavtaler for godstransport på vei. Imidlertid ligger det i tariffnemndas utkast til ny forskrift en rekke endringer som gjør det vanskelig for oss å støtte begjæringen slik den foreligger. Vi vil i dette høringsinnspillet redegjøre punktvis for vårt syn på de ulike foreslåtte endringene i utkastet.

§ 2. Virkeområde og gjennomføringsansvar

Godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt på over 2,5 tonn

I sitt utkast til forskrift har Tariffnemnda gjort endringer i virkeområdet for forskriften. Det legges til grunn at den skal gjøres gjeldende for arbeidstakere som utfører godstransport på vei med kjøretøy med tillatt totalvekt over 2,5 tonn. Dette betyr at forskriften vil gjøres gjeldende også for varebilsegmentet, som hittil ikke har vært omfattet.

Det er liten tvil om at varebiltransport pga. manglende regulering opplever til dels store utfordringer med useriøse aktører. Politiet og kontrolletatene forteller at de gjennom etterretning, etterforskninger, åpne kilder, samt tverretatlige kontroller av underleverandører i transportnæringen, har avdekket omfattende kriminalitet i varebilbransjen. 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 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 over 2,5 tonn.

I dag finnes det 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.

NLF mener på bakgrunn av dette at virkeområdet for allmenngjøringen på dette tidspunktet ikke bør utvides til å omfatte arbeidstakere som utfører godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt under 3,5 tonn.

Arbeidstakere som er utsendt i henhold til Direktiv (EU) 2020/1057

NLF støtter å endre forskriften når det kommer til utsendte arbeidstakere. Ved å vise til Direktiv (EU) 2020/1057, sikrer man at allmenngjøringen harmoniseres med implementeringen av Mobilitetspakke 1.

§ 3. Lønnsbestemmelse

«Arbeidstime» / «time»

I utkastet foreslås det å endre første ledd slik at lønnsplikten gjelder for hver "arbeidstime", der nåværende forskrift bruker ordet «time». Nåværende ordlyd samsvarer med forskrift om arbeidstid for sjåfører (FATS), som i all hovedsak regulerer tungbilsjåførenes arbeidstidsregelverk. Der slås det fast at såkalt "tilgjengelighetstid" ikke skal regnes som arbeidstid. NLF mener derfor det er problematisk om det innføres ulike bestemmelser i de to forskriftene

Dersom formålet med denne endringen er at det ikke skal være lovlig å benytte tilgjengelighetstid som beskrevet i FATS, så mener vi endringen i så fall må gjøres i FATS. I så tilfelle vil endringen også gjøre seg gjeldende i allmenngjøringsbestemmelsene. Dersom man bare foretar en endring i allmenngjøringsforskriften, uten at det endres i FATS, så vil konsekvensen kunne bli enda større utfordringer med kontrolletatens tolkninger enn i dag.

Avlønning på flerdagsturer

NLF støtter at det i tråd med endringene i tariffavtalen slås fast at «ingen døgn på flerdagsturer, med unntak av oppstarts- og avslutningsdøgn, skal lønnes med mindre en 7,5 timer per døgn».

§ 6. Utbetaling av lønn

NLF registrerer at Arbeidstilsynet i sitt innspill til Tariffnemnda påpeker at en etablering av særregler når det kommer til utbetalingstidspunkt vil legge til rette for mer effektiv håndheving av regelverket. For NLF veier hensynet til effektiv håndheving av regelverket svært tungt, og vi støtter derfor dette.

Vi mener likevel det må være mulig å inngå avtaler om andre betalingsordninger også i bedrifter som ikke er omfattet av en tariffavtale. Derfor mener vi § 6. tredje ledd bør være likelydende som i overenskomsten:

«Foranstående er ikke til hinder for at det mellom bedriften og de ansattes tillitsvalgte kan avtales andre betalingsordninger.»

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo

Administrerende direktør



Knut Gravråk

Fagsjef arbeidsgiverspørsmål