

# EØS bestemmer

Hvordan EØS-avtalen overstyrer  
arbeidslivslovgivning, tariffavtaler,  
jernbane og energipolitikk



## EØS bestemmer

EØS-avtalen betyr at makt over viktige samfunnsområder flyttes fra Norge til EU. Omfanget av lover og regler som bestemmes av EU-organene øker for hver eneste dag. Det norske folk har to ganger sagt nei til å være med i EU – først og fremst fordi vi ønsker at makta over vårt eget samfunn og utviklingen av det skal ligge i Norge. En hel verden samarbeider og handler med EU basert på WTO-regler og avtaler inngått mellom selvstendige land. Det er bare Norge, Island og lilleputtstaten Lichtenstein som automatisk underkaster seg EU-lover basert på EUs markedsliberalistiske fri flyt-regime. Både Norge og EU vil tjene på fortsatt handel og samarbeid, men det må baseres på avtaler mellom selvstendige parter. EU-landene vil fortsatt trenge norsk olje og gass, metaller, sjømat, m.m., og Norge er et lønnsomt marked for EUs eksport.





## EØS og arbeidslivet

De store økonomiske forskjellene mellom fattige østeuropeiske land og rikere land i vest- og nord-Europa har ført til enorm arbeidsutvandring fra øst til vest/nord. Flere millioner arbeidstakere i EU har flyttet ut eller er på reise til arbeid i et annet land enn sitt eget. Resultatet har blitt et voldsomt press på lønns- og arbeidsvilkårene i mange land, inklusive Norge. Fagbevegelsen presses tilbake, mister medlemmer og makt over hele Europa, og må se på at sosial dumping og økende forskjeller griper om seg. EU-systemets fri flyt-regime oppmuntrer til dette, og det lages i tillegg EU-lover og reguleringer som gjør det vanskelig for medlemslandene å lage en politikk som demmer opp mot en slik utvikling. I Tyskland er organisasjonsgraden halvert siden 1990-tallet, og i dag er bare rundt 16 prosent av arbeidstakerne fagorganisert. Utviklingen har vært den samme over hele Europa, organisasjonsgraden synker, maktforholdene endres og lønningene holdes nede. EØS-avtalen gjør Norge til en del av denne virkeligheten. I Oslo-området var det rundt 35 prosent fagorganisering i byggebransjen for 10-15 år siden, nå nærmer det seg 10 prosent.



## EU hindrer allmenngjøring av norske RKL-bestemmelser

Tariffnemnda bestemmer om (deler av) en tariffavtale skal gjøres til lov gjennom vedtak om allmenngjøring. Men EU bestemmer hvor mye av en tariffavtale som kan allmenngjøres. Høsten 2018 bøyde Tariffnemnda unna for press fra ESA (EØS-avtalens overvåkingsorgan), og opphevet allmenngjøringen av reise, kost og losjibestemmelsene som er i flere tariffavtaler. ESA truet med å stevne Norge for EFTA-domstolen for brudd på EØS-avtalens bestemmelser om fri flyt av tjenester. Nå kan bemanningsselskaper sende arbeidere fra Øst-Europa til Norge etter hjemlandets RKL-regler. Det gjør det enda mer lønnsomt å rekruttere billig arbeidskraft fra utlandet. Norske reisebedrifter som betaler norsk lønn, 20 prosent utenbystillegg og reise, kost og losji etter norske regler, kommer i en umulig konkurransesituasjon.



# EU bestemmer at pensjon ikke kan allmenngjøres

Omfanget av det som kan allmenngjøres i en tariffavtale begrenses av EUs Utsendingsdirektiv. Ingen andre forhold enn de som ramses opp i dette direktivets såkalte «harde kjerne» kan allmenngjøres. Pensjon er utenfor denne harde kjernen, og det kan derfor ikke stilles krav om at arbeidstakere fra andre land skal ha pensjonsordning i det selskapet de er ansatt. Dette gir utenlandske selskaper et konkurransefortrinn i forhold til norske selskaper, og det får særlig stor betydning der hvor offentlig sektor tvinges til å konkurrere med private. I offentlige virksomheter kommer det ofte 15-20 prosent på toppen av brutto lønn i pensjonsutgifter. Regelverket bidrar til å presse frem privatisering.





## EU «hvitvasker» bemanningsselskapene

EUs vikarbyrådirektiv slår fast at bemanningsselskaper skal behandles på lik linje med alle andre selskaper, og at det følgelig ikke er lov med reguleringer som begrenser deres rett til å operere. Entreprenørene i byggebransjen og i flere andre næringer baserer nå driften i stor grad på innleie fra bemanningsselskaper. En undersøkelse på 59 byggeplasser i Oslo-området i 2017 viste at det da var hele 73 bemanningsselskaper inne, og at 85 prosent av innleien var ulovlig. Andelen innleide har økt år for år gjennom det siste tiåret, og har ført til at det nå nesten ikke er mulig å få tak i norske bygningsarbeidere. På byggeplassene snakkes det mer polsk og litauisk enn norsk, og i bemanningsselskapene er det ingen lærlinger. Et forslag om å forby bemanningsselskapene i de mest utsatte bransjene og delene av landet har foreløpig ikke flertall på Stortinget. Skulle det bli vedtatt, er det ikke sikkert at ESA er enig i at dette er lovlig og kan innføres med henvisning til en unntaksbestemmelse i EØS-avtalen (at den offentlige orden er truet). Da vil det være EFTA-domstolen som avgjør hva som er lovlig.

## EU-retten knuste havnearbeidernes fortrinnsrett til arbeid

Norske havnearbeidere førte i årevis en kamp for å beholde sin fortrinnsrett til losse- og lastearbeid i havnene. Til slutt slo Høyesterett i 2017 fast at EU-rettens prinsipp om fri etableringsrett går foran ILO-konvensjon nr 137 om havnearbeidernes rettigheter. I den såkalte Holship-saken fra Drammen havn ble det bestemt at spedisjonsselskapet Holship hadde rett til å ansette egne arbeidere til å laste og losse skip, og at de ikke hadde plikt til å bruke de organiserte havnearbeiderne på laste- og lossekontoret. Et gammelt system, med anstendige tariffavtaler og respekt for havnearbeidernes rettigheter, ble skrotet til fordel for løsarbeid og dårligere lønns- og arbeidsvilkår.





## EUs fri flyt ødelegger transportbransjen

Knappt noen deler av arbeidsmarkedet har mer smertefulle erfaringer med konsekvensene av EUs fri flyt-regime enn transportbransjen. I møtet med østeuropeiske sjåførere på sultelønn, som tvinges til å lage mat og sove i bilene og bussene sine, er det umulig for norske transportselskaper å konkurrere. Selv svake reguleringer omgås systematisk. Reglene om såkalt midlertidig kabotasje, som EØS-avtalen har påtvunget Norge, er ment å begrense utenlandske operatørers adgang til å ta innenlandske transportoppdrag i andre land. I praksis settes de ut av spill ved at godsbilene kjører en tur over grensa til nabolandet og tar med en liten pakke, og kommer tilbake for å ta nye oppdrag. Sjåførene flys opp fra hjemlandet for en ny, lang arbeidsperiode og arbeider på ei timelønn på 30 – 50 kr. Turbilbransjen er nå totalt dominert av busser fra Baltikum og Romania som har utkonkurrert norske selskaper og sjåførere. Norge avventer passivt hva som skjer med EUs behandling av mobilitetspakka. «Innføring av nasjonale tiltak vil [difor] ikke vere i samsvar med EØS-avtalen», sier samferdselsminister Jon Georg Dale.



# EU tvinger frem oppsplitting og privatisering av jernbanen

Gjennom en rekke direktiver har EU presset frem oppsplitting og privatisering av jernbanedriften i medlemslandene. Så lenge reservasjonsretten ikke blir brukt, tvinger EØS-avtalen Norge til å være med på denne ferden, og i dag er tidligere NSB redusert til et rent bemanningsselskap. Ansvar for spor, vogner, vedlikehold, billettsalg og mer er plassert i forskjellige selskaper, med ansvarspulverisering, kaos og en mengde nye direktører som viktigste resultater. Gjennom EUs fjerde jernbanepakke (som snart skal behandles i Stortinget) pålegges EØS-landene å legge all jernbanetrafikk som mottar statsstøtte ut på anbud. I Norge betyr det så godt som alle strekninger. EU-pakken slår i tillegg fast at jernbanestrekninger som en gang er lagt ut på anbud, ikke kan tas tilbake til offentlig drift senere. **Stortinget blir umyndiggjort.** De ansatte betaler prisen i form av dårligere pensjon og press på lønns- og arbeidsvilkårene, mens utenlandske togselskaper får et sugerør inn i statskassen. EØS-avtalen fratar Norge retten til å føre en nasjonal jernbanepolitikk som respekterer arbeidstakernes rettigheter, og som tjener folk og miljø i hele landet.

Jernbanebyrået ERA og EU-Kommisjonen vil med dette bli øverste sikkerhetsmyndighet i Norge. ERA har som uttrykkelig mål å fjerne «overflødige» nasjonale krav og forskrifter. Innføring av nye nasjonale krav blir særdeles vanskelig, og må i så fall godkjennes av ERA og EU-systemet. En slik direkte underlegging under et EU-byrå bryter helt med de opprinnelige forutsetningene for EØS-avtalen.



## **EUs energiunion truer norsk kraftforedlende industri**

Gjennom EØS-avtalen blir Norge underlagt regelverket som nå utvikles for EUs energiunion. Målet med regelverket er å sikre at strøm kan flyte fritt mellom medlemslandene og at prisen skal dannes av tilbud og etterspørsel i det felles europeiske energimarkedet. EUs energibyrå ACER skal drive frem beslutninger, og i noen sammenhenger bestemme tiltak, som gjør at dette markedet realiseres. ACER skal blant annet overvåke at det planlegges nok mellomlandsforbindelser (kraftlinjer og kabler) mellom medlemslandene. Deltakelse i EUs energiunion betyr at Norge gir opp nasjonal kontroll over energipolitikken. Vi kan ikke lenger bruke de naturgitte fortrinnene som billig vannkraft gir oss til å gi den kraftforedlende industrien konkurransedyktige strømpriser. Et hvert tiltak som griper inn i prisdannelsen i det «frie» markedet vil bryte med EØS-avtalens konkurranseregler. Det var denne politikken LO og Fellesforbundet protesterte mot, da Norge vedtok EUs tredje energipakke og sluttet seg til ACER vinteren 2018. North Connect-kabelen til Skottland, som snart skal behandles i Stortinget, inngår i planene for energiunionen og vil drive opp strømprisen i Norge. Det er norske forbrukere som betaler for utenlandskablene. Europeiske strømpriser i Norge vil true mer enn 10 000 arbeidsplasser og mange lokalsamfunn som i dag er basert på kraftforedlende industri langs kysten vår. Høye strømpriser vil også øke presset for mer vindkraft på land, med enda flere konflikter mellom lokalsamfunn og utenlandske investorer som vil tjene penger på å ødelegge norsk natur og miljø.

ESA forsøker seg også på omkamp om norske vannkraftkonsesjoner. ESA mener det norske konsesjonssystemet kan være i strid med EUs tjenstedirektiv. Dette er i tråd med EU-kommisjonen som krever at bl.a. Frankrike umiddelbart anbudsutlyser konsesjoner for et trettitalls offentlige kraftverk som ellers ville blitt forlenget.



**UTGITT AV  
DE FACTO - KUNNSKAPSSENTER FOR FAGORGANISERTE  
OSLO  
OKTOBER 2019**

**DE FACTO**  
KUNNSKAPSSENTER FOR FAGORGANISERTE