

1 **EØS-avtalen angriper lønns- og arbeidsvilkår og det seriøse arbeidslivet i** 2 **Norge.**

3
4 Gjennom EØS-avtalen tvinger EU Norge til å åpne for konkurranse i stadig større deler av arbeidslivet.
5 Det er anbud og konkurranse om arbeidsoppdrag mellom norske firmaer og firmaer i EU og det er
6 konkurranse om jobbene mellom arbeidstakere fra Norge og EU. EØS-avtalen undergraver norske
7 tariffavtaler og arbeidervernlover. Et resultat er sosial dumping ved at lønns- og arbeidsvilkår
8 presses.
9

10 EU-domstolen har slått fast at ethvert selskap som opererer på tvers av landegrensene i EU har
11 anledning til å tilby egen arbeidskraft i EU-landene. Dette gjelder også Norge via EØS-avtalen. Den
12 frie bevegelsen av arbeidskraft gjør at norske lønns- og arbeidsvilkår i mange tilfeller underbys, og at
13 det norske tariffsystemet og trepartssamarbeidet undergraves.

14 Oslo Nei til EU krever norsk lønn i Norge uavhengig av arbeidstakernes nasjonalitet.

15 EØS-avtalen åpner for at selskap som opererer på tvers av landegrensene i EU også kan tilby sine
16 tjenester i Norge, den frie bevegelsen av tjenester. Noen av disse selskapene er useriøse.
17 Arbeidstilsynet og Økokrim har lenge ropt varsko om mafiavirksomhet, hvitvasking, menneskehandel
18 og annen kriminalitet, inkludert arbeidslivskriminalitet i form av underbetaling, svart arbeid, doble
19 kontrakter og ulovlige boforhold. Effektivt tilsyn er vanskelig, og oppgaven overgår etatenes
20 ressurser. Oslo Nei til EU mener denne kriminaliteten er destruktiv, bryter samfunnskontrakten og
21 undergraver det seriøse arbeidslivet.

22 Etter at EU-domstolen slo fast at det offentlige monopolet på arbeidsformidling i Italia var ulovlig,
23 åpnet også Norge for bemanningsbyråer og løsarbeiderkontrakter. Lov om endring av
24 arbeidsmiljøloven, Prop. 61 LS (2019–2020), innebar at adgangen til å leie inn fra vikarbyråer ble
25 betydelig utvidet og forenklet. Utenfor EØS-avtalen kan vi igjen forby bemanningsbransjen og
26 løsarbeiderkontrakter – slik kan vi få et arbeidsliv med hele, faste stillinger.

27 I EU/EØS-området skal det være fri konkurranse innenfor samferdsel. Dette gjelder bl.a. veitransport,
28 jernbane og flytransport. Innen veitransport tilbyr sjåførere, først og fremst fra Øst-Europa, sine
29 tjenester til en mye lavere lønn enn norske sjåførere og det tariffavtalene fastsetter. Kabotasjereglene
30 gjør at konkurransen om oppdrag innad i Norge øker. Lønningene i sektoren presses.
31

32 EUs fjerde jernbanepakke åpner for fri konkurranse og privatisering av persontrafikk i EU, inklusive
33 Norge. Ved å gå fra offentlig til privat drift, hvor driver skal ha profitt, økes presset på de ansattes
34 lønns- og arbeidsvilkår.
35

36 Et grotesk eksempel på utfordringene EØS-avtalen medfører ser vi ved etableringen av flyselskapet
37 Wizz Air i Norge. Det fagforeningsfiendtlige selskapet bryter ILO-konvensjon 87 om retten til
38 organisering ved at det nekter å godkjenne fagforeninger. ILO-konvensjoner må ha forrang foran EØS
39 avtalens artikler om den frie etableringsretten. LO og de største forbundene har vedtatt at ILO-
40 konvensjoner, Arbeidsmiljøloven og tariffavtaler har forrang foran EØS-bestemmelser.

41 Oslo Nei til EU støtter dette kravet.

42 Høyre-regjeringen har liberalisert drosjenæringen og åpnet for plattformsselskaper som Uber i det
43 norske drosjemarkedet. Dette har de gjort for å tilpasse drosjepolitikken til EØS-avtalen. Oslo Nei til
44 EU mener liberaliseringen av drosjenæringen må reverseres.