



NLFs samarbeid med TS-forum – Næringspolitisk arbeid 2014

1. Bakgrunn

NLF retter i sitt arbeid fokus mot flere viktige områder for lastebileierne, herunder politisk påvirkningsarbeid for å sikre like konkurransevilkår, omdømme og rekruttering, trafiksikkerhet, skadeforebyggende arbeid og miljøspørsmål, juridisk bistand, sentrale samarbeidsavtaler med viktige leverandører, og støtte til kollegaer som har vært involvert i alvorlige ulykker, blant mye annet.

Initiativet for å etablere TS-forum som NLF var med og etablerte, hadde sin bakgrunn i at bileierne lokalt hadde behov for en profesjonell driftsorganisering lokalt og for at bileierne skulle få lokale tilknytningspunkter som tar seg av kundekontrakter, pristilbud, innkjøpsavtaler, kvalitetssystem mv, slik at lønnsomheten for bileierne styrkes.

I 2014 støtter TS-forum NLFs næringspolitiske arbeid med 125.000 kroner. Dette dokumentet gir en oppsummering av det næringspolitiske arbeidet så langt i 2014.

2. Kabotasje

NLF deltok aktivt i Samferdselsdepartementets utvalg som behandlet kabotasjeproblematikken. Utvalgets rapport ble overlevert samferdselsministeren våren 2014. I rapporten foreslås flere tiltak som kan bidra til å begrense kabotasjetrafikken i Norge. Ett av de foreslåtte tiltakene er å samordne kontrollvirksomheten som de fem statlige etatene, Statens vegvesen, Tollvesenet, Skatteetaten, Arbeidstilsynet og Politiet, har ansvar for med sikte på mer effektive kontroller og sanksjonering av regelverket. NLF har både i høringer på Stortinget, i møter med statsrådene i Samferdselsdepartementet og Arbeids- og sosialdepartementet, og i møter med de nevnte etatene etterspurt fremdrift i arbeidet med en slik samordning av kontrolloppgavene. Dette arbeidet vil fortsette også inn i 2015 hvor dette spørsmålet er tema for paneldebatten på Kielseminaret i januar.

NLF arbeider også internasjonalt gjennom eget arbeid og gjennom Nordic Logistics Association (NLA) i Brussel, med sikte på å skaffe støtte for de norske synspunktene om at kabotasje ikke kan slippes fritt når det er så store ulikheter i de sosiale kostnadene i transportbransjen i Europa. Gjennom NLA's arbeid har det lyktes å samle støtte blant mange av EUs medlemsland.

RAPPORT

JTM

27. nov. 2014



3. Sosial dumping

En konsekvens av et internasjonalt transportmarked med betydelige kostnadsforskjeller, er at det i stadig større grad er øst-Europeiske transportbedrifter som dominerer de internasjonale langtransportene. For disse bedriftene er lønn- og sosiale kostander lave – noe som gjør det lukrativt å kjøre kabotasje – enten den er lovlig eller ulovlig – i Norge. Det er imidlertid avdekket at arbeidsforholdene ofte er svært dårlige, og at mange av sjåførene ikke har tilstrekkelig til livsopphold når de befinner seg i Norge. Dette medfører arbeidsforhold som er under enhver kritikk og bidrar også til kriminalitet i form av tyveri av diesel, bildeler, kjettinger, last med mer.

Som følge av dette er det nå satt i gang et treparts bransjeprogram for transport hvor NLF deltar aktivt i arbeidet. Tidlig neste år vil det bli fremlagt en rapport utarbeidet av Fafo om arbeidsforholdene i transportnæringen på en konferanse Arbeidstilsynet er vertskap for. NLF vil delta med innlegg i denne konferansen. I dette arbeidet er det også fokus på hvordan man skal nå frem i kommunikasjonen om forholdene i bransjen for å få bukt med sosial dumping, men også med sikte på omdømmebygging.

4. Omdømmebygging og rekruttering til bransjen

NLF bruker både penger og menneskelig ressurser på å bedre næringens omdømme fordi vi ser at det er helt nødvendig for å sikre rekrutteringen til bransjen i fremtiden. Dette representerer et dilemma når det skal arbeides mot politiske myndigheter for å sette fokus på sosial dumping og kriminalitet i bransjen. NLF arbeider derfor aktivt med deltakelse på utdanningsmesser i hele landet for å spre positiv informasjon om mulighetene i næringen med sikte på å få ungdom til å ta utdanning i transportfag. NLF har også tett samarbeid med leverandører av kompetansegivende kurs som sikrer at sjåfører og bileiere skal ha solid formalkompetanse, og har gjennom de siste årene etablert et samarbeid med NAV for å omskolere potensielle kandidater til gode yrkessjåfører. NLF deltar også i et prøveprosjekt med Tiller videregående skole i Trondheim om yrkessjåførutdanningen. Sammen med SOTIN er NLF i gang med et nærmere samarbeide om å få til felles Læringsdager.

For å bedre omdømmet og samtidig bedre trafikkikkerheten har NLF i mange år arbeidet med skadeforebyggende tiltak i bedrifter som statistisk har hatt en dårlig utvikling mht til skader. Dette arbeidet drives sammen med If og retter seg direkte mot enkeltbedrifter. I tillegg til dette har NLF de siste to årene arbeidet svært aktivt for å øke tilslutningen til prosjektet På riktig side, som har fokus på at kjøreadferd i lastebilbransjen. Et betydelig antall bedrifter deltar i prosjektet.

5. Bompenger

NLF har som utgangspunkt at veiene skal finansieres over skatteseddelen, men kan aksepteres på visse vilkår. Dette tas alltid opp med politiske myndigheter, i høringer om statsbudsjettet og andre saker på Stortinget og i brev til myndighetene. NLF har i flere år arbeidet aktivt mot

RAPPORT

JTM

27. nov. 2014



norske myndigheter for å få på plass en løsning som skal sikre at alle betaler i norske bomstasjoner slik at konkurranseforholdene blir mer likartede. Det har tatt altfor lang tid å få dette på plass, men obligatorisk brikke er nå vedtatt iverksatt fra 1. januar 2015. NLF har i tillegg til å bruke sine kontakter mot politiske myndigheter direkte også avholdt en politisk markering i 2014 på Eidsvolls plass for å synliggjøre alvoret i situasjonen. Dette ga stor medieoppmerksomhet om saken.

6. Hvileplasser

Under behandlingen av Nasjonal Transportplan på Stortinget i 2013 ble NLFs innspill om behov for langt flere døgnhvileplasser enn Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet hadde lagt frem forslag om, tatt til etterretning og innarbeidet i innstillingen fra Transport- og kommunikasjonskomiteen. NLF følger opp denne anbefalingen om 80 døgnhvileplasser både i sammenheng med budsjettarbeidet på Stortinget, i arbeidet som nå gjøres ifm. neste Nasjonale transportplan, i møter med stortingsrepresentanter, og på lokalt plan hvor ulike interesser legger frem forslag om nye hvileplasser i tilknytning til næringsaktivitet. Vår holdning er at hvileplasser er en del av infrastrukturen og helt avgjørende for at regelverket for kjøre- og hviletid, som er en forutsetning for like konkurransevilkår og trafiksikkerhet, skal kunne etterleves.

7. Tekniske spørsmål – vektorer og dimensjoner

NLF har tett kontakt med både norske myndigheter og våre søsterorganisasjoner i Norden og resten av Europa for å sikre at transporten ikke hemmes. NLF har jevnlig møter med Vegdirektoratet hvor slike spørsmål drøftes. I løpet av 2014 er prøveordningen for modulvogntog endret til en permanent ordning som gjør det mulig med en betydelig økt forutsigbarhet ved investering i materiell. NLF har i den forbindelse også vært opptatt av at det må bli slutt på tilfeldighetene rundt godkjenning av tilførselsveier til veinettet hvor 25,25 m vogntog tillates.

I tiden fremover vil Vegdirektoratet arbeide med å etablere et system for hvordan utvidelser av vegnettet for modulvogntog skal foregå. Et helt essensielt element i dette arbeidet er å følge TØI sin anbefaling om at det etableres klare objektive og målbare kriterier knyttet til vegstandarden som tilsier om en strekning kan være egnet for trafikk med modulvogntog. Det har blitt besluttet at det ikke skal åpnes nye vegstrekninger før disse kriteriene er på plass.

Når kriteriene er på plass er det planen at utvidelser av vegnettet for modulvogntog skal skje etter det ordinære systemet for veglister. Det betyr at ønske om strekninger sendes til regionvegkontoret. Vegdirektoratet jobber nå med et høringsbrev for å informere om hvordan de ser for seg at modulvogntogordningen skal forvaltes og hvordan utvidelser av vegnettet skal skje.