



NLFs samarbeid med TS-forum – Næringspolitisk arbeid 2016

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 samarbeidet mellom TS-forum og NLF, er det lagt til grunn at det næringspolitiske arbeidet ivaretas av NLF. Dette motsvares av at TS-forum støtter dette arbeidet finansielt. Dette dokumentet gir en oppsummering av det næringspolitiske arbeidet så langt i 2016.

2. Internasjonalt arbeid – kabotasje – kombinert transport mm

Etter fremleggelsen av kabotasjeutvalgets rapport i 2014, ble det nedsatt en arbeidsgruppe under ledelse av Statens vegvesen og med representanter fra de ulike tilsyns- og kontrolletatene. Arbeidsgruppen la frem sin rapport 6. oktober 2016. Den inneholder en rekke forslag om bedret samarbeid mellom Arbeidstilsynet, Politiet, Tolletaten, Skatteetaten og Statens vegvesen. Samferdselsministeren fulgte opp med å peke på at det er viktig å samarbeide på tvers av etater for å sikre at kontroll- og tilsynsarbeidet blir mer effektivt og målrettet og av bedre kvalitet. At informasjon kan deles mellom bidrar til å at aktørene i transportbransjen kan konkurrere under like vilkår.

Rapporten foreslår blant annet utvidelse av sanksjonsmulighetene for de enkelte etatene ved kontroll og tilsyn, større grad av felles mobile kontroller og patruljering hvor tilsynsetatene samarbeider og et større samarbeid om arbeidslivskriminalitetssaker. Rapporten ble oversendt fra Samferdselsdepartementet til de øvrige berørte departementer som ble bedt å sette i verk og utrede de foreslåtte tiltakene. Dette innebærer at NLF gjennom rapporten har fått gehør for utfordringer som er påpekt i en årrekke. NLFs forslag har vært å opprette et Transportpoliti hvor hensikten har vært å få til bedre samordning og kontroll.

RAPPORT

JTM

22. des. 2016



Både i IRU og NLA i Brussel, har det vært gjort forberedende arbeid i påvente av EU-Kommisjonens forventede nye utspill om veispørsmål. Det er kommet indikasjoner på at det kan bli foreslått endringer i kabotasjereguleringene som tilsier at antall dager kabotasje kan utføres skal begrenses til 4, samtidig som det ikke legges begrensninger på antall turer. Fra NLF og våre allierte i disse spørsmålene, oppfattes dette som liberalisering, mens de østlige EU-landenes organisasjoner oppfatter dette som en tilstramning.

NLA hadde et møte med EU-kommisjonen i oktober 2016 om direktivet for kombinerte transporter, som NLA mener bør fjernes. Kommisjonens ekspert på området hadde stor forståelse for våre synspunkter og hadde også godt kjennskap til feltet, men påpekte at organisasjoner som har kombinerte transporter som sin kjernevirksomhet argumenterer hardt for å beholde direktivet.

Andre spørsmål som også vil komme opp er etterutdanning, kjøre og hviletid samt regulering av markedet for varebiltransport. På hjemmebane har NLF etablert en egen faggruppe for varebil med sikte på å få mer ordnede forhold for disse transportørene. Denne gruppen vil bli sentral når forslag til nye regelverk kommer fra EU-kommisjonen. Det som er sikkert er at 2017 blir et særdeles viktig år som vil kreve tett oppfølging og oppmerksomhet fra NLFs side.

3. Sosial forhold – minstelønn – treparts-samarbeid

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 lønns- og sosiale kostnader 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.

Etter tariffoppgjøret i 2016 er det foreslått at allmenngjøringen skal videreføres med en høyere minstelønn. Tariffnemnda har når dette skrives konkludert i saken. NLF har i høringsvaret konkludert med at fortsatt allmenngjøring av lønn kan støttes, men samtidig påpekt at det må ryddes opp i en del uklarheter i forskriften om omfanget av bestemmelsen, hvordan minstelønn skal forstås, og at Arbeidstilsynets muligheter til å følge opp utlandsregistrerte virksomheters etterlevelse av forskriften er en kritisk suksessfaktor. På bakgrunn av erfaringer som viser at bestemmelsen om allmenngjøring av diett er uklar og har vist seg vanskelig å håndheve, har NLF konkludert med at en videreføring av denne bestemmelsen ikke kan støttes, og at den derfor bør fjernes.

Treparts bransjeprogram for transport (myndigheter, fag- og arbeidsgiverorganisasjoner), som ble igangsatt i 2014, er ført videre i 2016. NLF deltar aktivt i arbeidet. I løpet av 2016 er det avholdt to Workshop for arbeidsgivere og ansattes representanter i norske små- og mellomstore godstransportvirksomheter i henholdsvis Oslo og Trondheim. Tema var helse, miljø og sikkerhet i bransjen, og målsettingen var å styrke kunnskapen om rettigheter og plikter, dele erfaringer og å heve arbeidsmiljøstandarden i norske transportvirksomheter. Alle tre parter

RAPPORT

JTM

22. des. 2016



deltok med både ressurser og innlegg på arrangementene. Totalt deltok cirka 60 personer på disse workshopene.

I løpet av 2016 er det brukt mye tid på planlegging og gjennomføring av en kommunikasjonskampanje overfor utenlandske godssjåførere – både organiserte og uorganiserte – om forhold i Norge. Det finnes særnorske regler som de som kjører kabotasje eller kombinert transport i Norge må være klar over. I tillegg er det andre særnorske regelverk og forhold som det er viktig at de er kjent med.

Kampanjen har fått navnet «*Mamma presenterer*» og ble lansert 9. november av arbeids- og sosialminister Anniken Hauglie. Kampanjen består av en 4 minutter lang film, «*A truckdriver's mother*», hvor polske Anna blir med sin sønn Lukasz på en kjøretur med vogntog i Norge. Filmen er lansert både på facebook, youtube og på kampanjenettsiden www.mammapresenterer.no. Temaene som inngår i kampanjen er krav til minstelønn og diett, dekk og kjetting, kjøre- og hviletid, bombrikke – i tillegg til informasjon om hva man trenger av dokumentasjon i bilen og om norske kjøreforhold. Film og nettside er oversatt til engelsk, polsk, rumensk, tysk, litauisk, bulgarsk, ungarsk, latvisk og makedonsk, og promotes i gjeldende land. Kampanjen har fått svært god mottagelse, og per uke 49 var filmen sett over 3 millioner ganger. 15. desember var det et lengre innslag på NRK Dagsrevyen om kampanjen.

4. NLF Arbeidsgiver

Det har vært en rekke aktiviteter i NLF Arbeidsgiver i 2016.

Tariff- og arbeidsgiverkonferansen i mars 2016 ble en «all time high» med 100 deltakere. Våren 2016 var ellers preget av tariffoppgjøret. Det endte med mekling og enighet om en fornyet tariffavtale for lastebilnæringen den 15. juni. Høsten 2016 arrangerte NLF Arbeidsgiver tre fagkurs (2 om arbeidstid og 1 om ansettelsesforhold) med til sammen 90 deltakere. NLF har et meget aktivt tariffutvalg der også forbundsleder og administrerende direktør deltar aktivt. Et 50 talls medlemsbedrifter har også fått direkte juridisk bistand i forbindelse med inngåelse av tariffavtale, utarbeiding av særavtale, løsning av tvister og avklaring av ulike arbeidsgiverspørsmål.

5. Miljø og klima – lokale og globale utslipp

For å velge den transportformen som best imøtekommer samfunnets behov, er det viktig at beslutningstagerne ikke baserer sine valg på antagelser. Lastebilen har utviklet seg svært positivt i miljømessig forstand de siste årene, særlig når det gjelder lokal luftforurensning. Dette er ikke godt nok kjent. NLF arbeider for at kunnskap om lastebilens miljøegenskaper spres. Som ledd i dette arbeidet ble det i 2015 utarbeidet et temahefte om miljø. Heftet ble oppdatert i 2016 med nye tall. I heftet er det bl.a. dokumentert at tester av tunge kjøretøyer viser at de holder utslippskravene også når de testes i virkelig bruk, og ikke kun i laborietester.

For å sikre spredning av fakta om lastebilenes miljøegenskaper ble det i løpet av 2016 arrangert flere seminarer med dette som fokus. I april 2016 ble temaet behandlet i en heldagskonferanse med innlegg fra bl.a. Zero, TØI, Statens vegvesen, byrådet i Oslo, Scania og Volvo med flere.

RAPPORT

JTM

22. des. 2016



Under Arendalsuka var Et av NLFs arrangementer viet miljø og klima, og flere lokale arrangementer rundt i landet har også hatt dette som tema. Under Arendalsuka hadde NLFs ledelse møte med samferdselsminister Solvik-Olsen, og han understreket der viktigheten av at NLF holder informasjonstrykket oppe i denne saken, fordi det fortsatt er mange som ikke kjenner til lastebilenes miljøegenskaper.

6. Fjerning av formuesskatt på arbeidende kapital

NLFs har siden 2008 deltatt i Alliansen for norsk, privat eierskap sammen med 10 andre næringsorganisasjoner. Mandatet til Alliansen er å jobbe for å få fjernet formuesskatt på næringsrelatert kapital. Formuesskatt på arbeidende kapital er en særnorsk skatt som de utenlandske transportørene slipper. Dette er ett av mange tilfeller av urimelig konkurranseulmppe for den norske delen av transportbransjen, som i stadig større grad opplever økt konkurranse fra utenlandske aktører.

Alliansen for norsk privat eierskap har evaluert arbeidet så langt. Målet med Alliansens arbeid er ikke nådd gjennom stortingets behandling av stortingsmelding om skaffereformen våren 2016. Verdsettelsesreduksjonen på arbeidende kapital til 80 pst er i seg selv av liten betydning, men innebærer likevel et prinsipielt viktig vendepunkt i debatten om formuesskatt på arbeidende kapital. Alliansen har fått knesatt en differensiering mellom privat kapital og arbeidende kapital i formuesskatten. Arbeidet i Alliansen fortsetter med langsiktig påvirkning for å oppnå alliansens mål – å fjerne formuesskatten på arbeidende kapital. I 2017 vil en mindre arbeidsgruppe ta seg av det operative arbeidet.

7. Omdømmebygging – Trafikksikkerhet – Venner på veien

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.

Trafikksikkerhets- og omdømmeprogrammet På riktig side har i løpet av 2016 tatt nye steg. Ved utgangen av 2016 er det 253 bedrifter som deltar i programmet. Programmet er – som det har vært hele tiden – et samarbeid med If, som ledd i programmet er det laget moduler som er interaktive og som bedriftene og dens ansatte får tilgang til gjennom innlogging på lastebil.no Det skadeforebyggende programmet Dugnad for færre skader er også lagt inn i På riktig side for å få en helhet i programmet. Et godt omdømme er noe norsk transportnæring skal overleve på. Derfor er det gjennom På riktig side lagt til rette for at bedrifter som ønsker, får oppfølging av ressurser i NLF til å gjennomføre møter med ansatte.

Trafikksikkerhetskampanjen "Venner på veien" som retter seg mot barn i 1. og 2. klasse, ble startet opp på initiativ fra NLF i 2015 og gjennomføres av våre medlemmer rundt i hele landet. Gjennom kampanjen etableres direkte kontakt med elevene for å lære barna mer om hvordan de skal forholde seg til store lastebiler i trafikken. I 2016 har 1351 elever på 30 skoler fått besøk av en lastebil i skolegården og sett de store blindsonene med egne øyne. Prosjektet fortsetter i 2017,



RAPPORT

JTM

22. des. 2016



med støtte fra Samferdselsdepartementet, Trygg Trafikk og If. I desember ble det laget en informasjonsvideo om prosjektet. På bare fem dager ble NLFs video "Stopp, se og vink" delt over 20 000 ganger på Facebook. Dette har resultert i over én million avspillinger. Tanken er at barn og lastebilsjåfører skal lære å vinke til hverandre ved fotgjengeroverganger, slik at begge er sikre på at de har sett hverandre. Sjåføren har alltid ansvaret for sikkerheten til fotgjengerne rundt kjøretøyet, men på grunn av lastebilens store blindsoner er det viktig å få frem at fotgjengere som befinner seg i disse sonene ikke er synlige for sjåføren.

8. 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. Målet var å få 80 døgnhvileplasser innen 2023. I oktober 2016 la Statens vegvesen frem sitt forslag til nasjonal plan for hvileplasser. Av planen fremgår at Statens vegvesen ønsker å få på plass 90 døgnhvileplasser innen 2023. Hensikten er at tungbilsjåfører må få gode muligheter til å overholde kravet om hviletid fordi dette er viktig både for trafiksikkerheten og sjåførenes helse og arbeidsmiljø.

På bakgrunn av dette forslaget var NLF svært overrasket over at "døgnhvileplass" ikke var nevnt en eneste gang i statsbudsjettet for 2017, da det ble lagt frem. Dette pekte NLF på i høringen om statsbudsjettet for 2017 i transport- og kommunikasjonskomiteen, hvor det ble understreket at det er viktig at dette arbeidet også følges opp gjennom bevilgninger. Og ba om at det ble tatt initiativ for å sikre at det bevilges midler til å etablere døgnhvileplasser i tråd med planen som var på høring samtidig.

9. 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.

Som et resultat av endringene etter høringen om vektorer og dimensjoner som pågikk fra 2012 har NLF laget veiledninger som viser hvilke dimensjoner som kan utnyttes innenfor reglene for udelbart gods transportert iht bestemmelsene i Bruksforskriftens § 5-7. Veiledningen har to deler – del 1 omhandler transport av tømmer, modulvogntog, husmoduler, båter, biler, mm., mens del 2 tar for seg hvilke dimensjoner som gjelder annen type spesialtransport av udelbar last.

I 2016 er det utarbeidet en veileder for sikring av betongelementer og har også revidert lastsikring ved transport på vei. (lathunden)