

A nighttime photograph of a city street with light trails from cars. In the background, several tall skyscrapers are illuminated, with many windows glowing. The sky is dark. The foreground shows a road with a brick-paved sidewalk and a concrete barrier. Light trails from cars are visible, creating a sense of motion. The overall scene is a vibrant urban environment at night.

Ragnhild Steen Jensen, Bård Jordfald
og Mona Bråten

Norsk transport – veien videre

Ragnhild Steen Jensen, Bård Jordfald og Mona Bråten

Norsk transport – veien videre

© Fafo 2014

ISBN 978-82-324-0084-3 (papirutgave)

ISBN 978-82-324-0085-0 (nettutgave)

ISSN 0801-6143

Omslagsfoto: Colourbox.com

Omslag: Fafos Informasjonsavdeling

Trykk: Allkopi AS

Innhold

Forord	5
1 Innledning	7
1.1 Hva er egentlig transport?	7
1.2 Rapportens oppbygging	8
1.3 Medlemsundersøkelsen 2014.....	9
<i>Del 1 I bakspeilet</i>	11
2 Transportrevolusjonen	13
2.1 Deutsche Bahn AG	13
2.2 Deutsche Post DHL AG	15
2.3 De andre store	19
3 Norske forgreininger	20
3.1 Alnabruterminalen.....	20
4 De tidligere statsetatene	24
4.1 Postverket	24
4.2 Norges Statsbaner	25
Del 1 Sammendrag	28
<i>Del 2 Transport 2014</i>.....	31
5 Gods og godssjåfører	33
5.1 Hva mener godssjåførene?	38
5.2 utfordringer	41
6 Buss og bussjåfører	42
6.1 Hva mener bussjåførene?	50
6.2 utfordringer	54
7 Drosje og drosjesjåfører.....	55
7.1 Hva mener drosjesjåførene?	58
7.2 utfordringer	59

8 Spedisjon og terminalarbeidere	60
8.1 Hva mener terminalarbeiderne?.....	61
8.2 Utfordringer	63
9 Havn og havnearbeidere	64
9.1 Hva mener havnearbeiderne?	66
9.2 Utfordringer	67
10 Engros og engrosarbeidere	68
10.1 Hva mener grossistarbeiderne?	69
10.2 Utfordringer	71
11 Avis og avisbud	72
11.1 Hva mener avisbudene?	75
11.2 Utfordringer.....	76
12 Miljø, renovasjon og gjenvinning	77
12.1 Hva mener renovasjonsarbeiderne?.....	78
12.2 Utfordringer.....	78
13 Partenes vurderinger	79
13.1 Hovedutfordringer	79
13.2 Behov for tiltak.....	80
Del 2 Sammendrag	82
Del 3 Mot 2020	87
14 Hva nå?	88
14.1 Miljø og teknologi	89
14.2 Næringsstruktur.....	91
14.3 Politisk regulering	93
14.4 Arbeidsforhold og arbeidsmiljø	102
15 Politiske utfordringer	104
15.1 Den nye norske transportsektoren.....	104
15.2 Veien videre.....	105
Referanser	111

Forord

I denne rapporten retter vi oppmerksomheten mot transport og de ulike medlemsgruppene i Norsk Transportarbeiderforbund. Transport har de siste 25 årene vært i kraftig endring, så vel teknologisk som politisk og økonomisk. Utviklingen i verdensøkonomien og internasjonal handel har bidratt til økt transportbehov både internasjonalt og nasjonalt. Integrasjonen mellom Norge og EU har blant annet ført til en betydelig økning i transporten over landegrensene. Videre har nedbygging av handelshindringer, ny teknologi og ikke minst framveksten av integrerte logistikk-konsern medført betydelige endringer.

Rapporten, som ble ferdigstilt til forbundets landsmøte i 2014, er et resultat av at mange med velvilje har bidratt med sin kunnskap og sine erfaringer. Mange skal derfor takkes.

Takk til alle medlemmer i Norsk Transportarbeiderforbund som har svart på den nettbaserte spørreundersøkelsen. Takk til representanter for både arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner som velvillig stilte opp til intervjuer.

Det ble opprettet en referansegruppe i Norsk Transportarbeiderforbund. Denne har bestått av forbundsleder Roger Hansen, 1. nestleder Lars M. Johnsen og 2. nestleder Dag-Einar Sivertsen. Takk for gode innspill underveis i prosjektet og for kommentarer til et tidligere rapportutkast.

Ved Fafo har Jon M. Hippe kvalitetssikret rapporten og bidratt med viktig kompetanse omkring hvilke utfordringer ulike deler av transportsektoren står overfor.

Takk til Fafos informasjonsavdeling som har ferdigstilt rapporten innenfor svært knappe tidsrammer.

Selv om mange har bidratt underveis, er alle funn og konklusjoner som trekkes, forfatterens ansvar, likeså feil og mangler ved rapporten.

Oslo, januar 2014

Ragnhild Steen Jensen, Bård Jordfald og Mona Bråten

1 Innledning

Mer enn mange andre næringer, bransjer og sektorer i norsk økonomi er transportnæringen i kraftig endring, så vel teknologisk som politisk og økonomisk. Utviklingen i verdensøkonomien og internasjonal handel avspeiler på mange måter både det internasjonale og det nasjonale transportbehovet. Samtidig har økt integrasjon mellom Norge og EU ført til at transporten over landegrensene har blitt betydelig større. Videre har nedbygging av handelshindringer, ny teknologi og ikke minst framveksten av integrerte logistikk-konsern ført til endringer.

Norsk Transportarbeiderforbund tok kontakt med Fafo sommeren 2013, med ønske om å få konkretisert hvordan utviklingen fram mot 2020 kan komme til å bli i de bransjene hvor de har sine medlemmer. Den store majoriteten av medlemsmassen har opplevd betydelige endringer, og de vil mest sannsynlig oppleve flere i årene som kommer. I denne rapporten prøver vi å identifisere og beskrive hva som har vært med på å skape dagens situasjon, samt analysere potensielle problemstillinger og konfliktlinjer som Transportarbeiderforbundet vil kunne stå overfor fram mot 2020. Denne rapporten tar utgangspunkt i følgende overordnede problemstillinger:

- Hvordan har utviklingen vært siden 1990 og fram til i dag i de bransjer hvor Norsk Transportarbeiderforbund har sine medlemmer?
- Tegne opp de sentrale utfordringene og konfliktlinjene og med utgangspunkt i disse, diskutere særskilt betydningen for Norsk Transportarbeiderforbund fram mot 2020.

1.1 Hva er egentlig transport?

En kort og grei beskrivelse av transport er at det handler om å flytte gjenstander eller personer fra ett sted til et annet. Gjenstanden kan være liten eller stor, i fast eller flytende form. Personene kan være én eller flere. Videre er det klart at transport kan skje i egen regi, eller ved at man kjøper inn tjenesten av andre. Legger man den offisielle næringsklassifiseringen til grunn, består transport av følgende transportbærere og tjenester:

- Sjøtransport
- Landtransport
- Lufttransport
- Transporttjenester og lagring
- Post og distribusjon

Til sammen omsatte virksomhetene innenfor transport i Norge for 322 milliarder kroner, de sysselsatte i overkant av 150 000 personer i 2011,¹ og av disse var 135 000 lønsmottakere. De selvstendig næringsdrivende befant seg stort sett innenfor drosje (6000) og godstransport på vei (5500).

Sjøtransport dekker sjøtransport med personer og med gods, som til sammen sysselsatte 25 000 personer i 2011. Tilnærmet alle er lønnstakere, og de fordelte seg med 9400 innenfor personbasert transport og 15 600 innenfor gods. Tallene her dekker inn NIS-registrerte skip. Fordeler man etter utenriksfart og innenriksfart, utgjorde utenriksfarten snaut 30 prosent av persontrafikken og hele 80 prosent av godstrafikken.

Landtransport med gods fordelte seg med 900 sysselsatte innenfor jernbane og 30 600 på vei. Persontransport fordelte seg med snaut 35 000 på hjul (drosje, buss) og 3600 på skinner (trikk, t-bane og jernbane). Lufttransport sysselsatte 7300, hvorav 200 innenfor gods.

Transporttjenester og lagring sysselsatte snaut 30 000, hvorav drøyt 1500 var innenfor lagring. Transporttjenester relatert til landtransport utgjør 5500 personer, mens det for sjøtransport utgjør drøyt 4500 personer. For luftfarten utgjør transporttjenestene 8000 personer. Andre tjenester relatert til transport utgjorde 10 400 personer, og inkluderer blant annet spedisjon og transportformidling.

Post og distribusjon sysselsatte snaut 21 000 personer, hvorav drøyt 15 000 jobbet innenfor landsdekkende posttjenester (Posten Norge AS), mens resten drev med andre post- og budtjenester. Sistnevnte kategori hadde om lag 1000 selvstendige næringsdrivende og omfatter brev og mindre pakker (budbiler og sykkelbud).

1.2 Rapportens oppbygging

Rapporten er bygd opp i tre deler. Den første delen, *I bakspeilet*, er som navnet indikerer, tilbakeskuende og handler kort og godt om hva som kan sies å karakterisere utviklingen fra 1990 og fram til i dag. I første rekke dreier det seg om å få en oversikt over sentrale endringer. Startpunkt for ståstedsanalysen er en beskrivelse av utviklingen i Tyskland etter murens fall. Gjennom å beskrive utviklingen i tysk jernbane og post, ser

¹ Alle tall i dette avsnittet er hentet fra ssb.no.

vi hvordan internasjonale endringer har virket inn på norsk organisering av næringen. Hovedhensikten er å få fram en oversikt over utviklingen og få systematisert de ulike kreftene eller reguleringsmekanismene.

Rapportens andre del, *Transport 2014*, tar utgangspunkt i dagens medlemmer, deres arbeidsplasser og bransjene de jobber i. Forbundet har en sammensatt medlemsmasse. Det organiserer bussjåfører, lagermedarbeidere, spedisjons- og terminalarbeidere, havnearbeidere, langtransportsjåfører, distribusjonssjåfører, renovasjonsarbeidere, avisbud med flere. Medlemmene befinner seg i ulike bransjer, med forskjellige utfordringer og ulik nærings sammensetning. Felles for disse bransjene er at de har en eller annen befatning med personer eller gods som er i bevegelse. Vi har derfor valgt å gi en mest mulig oppdatert framstilling av hovedbransjene til forbundet. Dette betyr at rapporten ikke går dypere inn på de delene av transportsektoren hvor Norsk Transportarbeiderforbund ikke organiserer. Sjøtransport utover havnene, hvor forbundet organiserer losse- og lastearbeidere, er ikke med. Kjølbasert person- og godstransport omfatter derfor primært arbeidsfunksjoner på land. Det samme gjelder lufttransport, som heller ikke er med i denne studien. I tillegg til å finne fram til de nyeste og mest relevante studiene i de ulike bransjene, har vi gjennomført en større spørreundersøkelse blant forbundets medlemmer.

Mens den første delen tar for seg utviklingen fram til i dag og den andre gir en beskrivelse av nåsituasjonen, vil den tredje delen, *Mot 2020*, se framover. Denne delen ser på hvordan endringer i politisk regulering, miljø, teknologi og næringsstruktur påvirker utfordringene Norsk Transportarbeiderforbund står overfor.

Det legges vekt på politisk regulering i form av nasjonalt handlingsrom innenfor EU-reguleringen, men også erfaringer fra våre nærmeste naboland og hvilke tiltak de har iverksatt eller planlegger for sin transportnæring, er med. Politisk regulering gjelder også miljø og teknologi, men i tillegg vil deler av den teknologiske utviklingen løpe uavhengig av politisk innflytelse. Næringsmessige endringer, hvor nye konstellasjoner kan vokse fram, behandles også her. Hensikten er å prøve å forstå hvordan transport vil kunne endres fram mot 2020, hvilke faktorer som kan bli særlig viktige og ut fra det igjen identifisere strategiske utfordringer for forbundet. Rapporten avsluttes med et kapittel om politiske utfordringer fram mot 2020.

1.3 Medlemsundersøkelsen 2014

Høsten 2013 fikk Fafo oversendt samtlige tilgjengelige e-postadresser som forbundet har til sine medlemmer. Disse listene ble kontrollert og rensket. Fafo besluttet deretter å sende ut en kort elektronisk undersøkelse til samtlige på den kontrollerte listen, der medlemmene ble stilt to spørsmål: om de var medlem av Norsk Transportarbeider-

forbund og om de var villige til å være med på en større undersøkelse i den påfølgende uka. Av de 2800 som svarte, sa 2050 medlemmer at de var villige til å være med på en slik undersøkelse, mens om lag 750 takket nei.

I begynnelsen av desember gikk undersøkelsen ut til de drøyt 2000 medlemmene, hvorav igjen snaut 1500 svarte elektronisk. De ble her stilt en rekke spørsmål om arbeidsvilkår, som arbeidstid, tilknytning i form av fast stilling eller vikariat, risikovurderinger på jobben, hvor ofte de måtte arbeide i høyt tempo, trivsel på arbeidsplassen m.m. Undersøkelsen var også lagt opp slik at medlemmene skulle respondere på særskilte bransjemessige utfordringer og de utfordringene de så egen yrkesgruppe sto overfor. I tillegg fikk de spørsmål rundt fagbevegelsens organisering og hvilke faglig-politiske områder de mente Transportarbeiderforbundet burde jobbe med.

Utover medlemsundersøkelsen, eller medlem2014 som den kalles i teksten som følger, ble det gjennomført en landsomfattende undersøkelse. Her ble et representativt utvalg av landets befolkning spurt om noen utvalgte transportrelaterte spørsmål.

I tillegg til disse to store kvantitative undersøkelsene, har vi gjennomført kvalitative dybdeintervjuer med nøkkelinformanter på både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden. Dette for å få deres vurderinger av hvilke utfordringer bransjen står overfor når det gjelder rammebetingelser, arbeidsvilkår og arbeidsmiljø.

Del 1

I bakspeilet

Potsdamer Platz, Berlin, 9. november 1989

Grensevaktene har gitt opp presset fra folkemassene som kravler, klatrer eller blir dratt over muren som har delt det tyske folket i nesten 30 år. Den unge postmannen Gert Hassler er blant de første som våger seg over. På den andre siden blir han og de andre tatt imot med åpne armer. Kneipene serverer gratis øl, og vilt fremmede mennesker kaster seg rundt halsen på hverandre og jubler entusiastisk. Det tyske folk er atter gjenforent, tenker den unge Hassler når han tusler hjem til sin leilighet i Kreuzberg ute på morgenkvisten den 10. november 1989.

Potsdamer Platz, Berlin, 9. november 2013

Den middelaldrende Gert Hassler står midt på plassen og tenker tilbake på hva som skjedde der for 25 år siden. De grå fasadene er definitivt borte, og der muren en gang gikk, er det reist et kompleks av speildekkede skyskrapere. Hassler står og beundrer den mest høyreiste av dem alle. Helt øverst på fasaden skimter han to små bokstaver i rødt: DB. Noe nostalgisk tenker han på den gamle nedslitte Deutsche Reichsbahn i fordums Øst-Tyskland. På den andre siden var heller ikke det vesttyske Deutsche Bundesbahn så mye å skryte av på den tiden. Siden de to nedslitte jernbaneselskapene ble slått sammen i 1994, har det gått 20 år.

I løpet av disse 20 årene har DB AG blitt verdens *nest* største transportselskap. To milliarder togpassasjerer i året, 750 millioner busspassasjerer, og en anselig mengde jernbanevogner, lastebiler, båter, fly og busser. 295 000 ansatte til stede i 130 forskjellige land. 40 milliarder euro i omsetning, og 1,5 milliarder euro i overskudd. Det er ganske langt fra Deutsche Reichsbahn, men som gammel postmann er ikke Hassler særlig imponert. Dersom noen er verdens nest største transportselskap, betyr det jo at noen andre er verdens største.

Med en viss stolthet tenker han at det er hans egen arbeidsgiver – Deutsche Post DHL. 55,5 milliarder euro i omsetning, 1,7 milliarder euro i overskudd, 475 000 ansatte i 230 land. Det er ikke en ting det gamle postselskapet ikke kan frakte: til lands, på vann eller i luften. Slagordet «*The postal service for Germany. The logistics company for the world.*» streifer gjennom pannebrasken mens han ser oppover speilfasaden til DB-skyskraperen. Så han tenker på den gangen for 25 år siden da han klatret over muren. For hvordan kunne dette skje, ja, hva var det egentlig som hadde skjedd i løpet av disse årene?

2 Transportrevolusjonen

2.1 Deutsche Bahn AG

I kjølvannet av murens fall skulle to svært forskjellige jernbanesystemer bli til ett. Administrative, tekniske og organisatoriske utfordringer sto nærmest i kø, og først etter en omfattende reorganisering (Bahnreform), klarte man i 1994 å få Deutsche Bundesbahn og Deutsche Reichsbahn til å bli ett selskap: Deutsche Bahn AG. I desember 1993 vedtok Riksdagen en pakke som innbefattet endringer i rundt 130 forskjellige lover. Det ble etablert et overordnet holdingselskap, hvor tyskerne valgte å opprettholde et jernbaneselskap som eide infrastrukturen, samtidig som man la til rette for konkurranse på skinnene. Det nye togselskapet ble konvertert til aksjeselskap, hvor gammel gjeld ble slettet og tidligere pensjonsforpliktelser løftet ut (Dehornoy 2011). Selskapet startet derfor med nokså blanke ark.

Bahnreforms andre fase ble gjennomført i 1999, da vognmateriell, spor, tele, eiendom og personell ble delt mellom de fem mest sentrale datterselskapene. I 2012 besto DB AG-konsernet av 1000 datterselskaper, organisert i divisjoner.

DB Bahn Long Distance opererer langdistansetog i Tyskland og ellers på det europeiske kontinentet. DB Bahn Regio er divisjonen som konkurrerer om tyske delstaters kollektivtilbud. Dette skjer med trikk, t-bane, pendeltog, regionalto og ikke minst busser. DB Netze Track, DB Netze Stations og DB Services drifter, vedlikeholder og bygger ut infrastruktur som spor, tele- og signalsystem (omtrent som det norske Jernbaneverket). Til sammen arbeider det i underkant av 105 000 personer i disse tre divisjonene, som omsatte for nesten 22 milliarder euro (2012).

Mens de tre første divisjonene er forankret i det tyske persontransportmarkedet, opererer de andre divisjonene også utenfor Tyskland.

- DB Arriva

Som andre statseide togselskaper, har også DB AG sin divisjon som konkurrerer utenfor landets grenser. Selskapet er i tolv forskjellige europeiske land og har 39 500 ansatte (DB competition report 2013). Omsetningen i 2012 var på 3,75 milliarder euro, og overskuddet var på 425 millioner euro. Selskapet har 685 lokomotiver og trekkvogner, 1900 passasjervogner og 116 000 passasjer seter på skinnegående materiell. I tillegg har selskapet en busspark på 12 600 busser, hvorav 98 prosent igjen er eid av DB Arriva. DB Arriva har ansvaret for vekst og utvikling av regional persontransport – *utenfor Tyskland*.

I 2010 fikk DB AG kontroll over det britiske Arriva-konsernet, og sammen med DB sine tidligere utenlandsoperasjoner (Danmark, UK og Sverige) utgjør dette «utenlandsdivisjonen». Det siste oppkjøpet DB Arriva gjorde, skjedde våren 2013, da de kjøpte opp den østeuropeiske divisjonen til Veolia Transdev. Ifølge selskapet selv gjør oppkjøpet DB Arriva til den største internasjonale operatøren innenfor persontrafikk i Øst-Europa. På Arrivas egen hjemmeside (arriva.co.uk) oppgir selskapet 55 900 ansatte, inkludert ansatte i tilknyttede selskaper i 15 land². Selskapet oppgir å ha omtrent 20 000 busser, 760 togsett og 170 trikker, i tillegg til andre kjøretøy.

Før Arriva selv ble slukt av DB for 1,585 milliarder pund, hadde det selv kjøpt opp betydelig med virksomhet i UK og ellers i Europa. I nordisk sammenheng kan det nevnes at det første kjøpet utenfor UK var danske Unibus, som ble kjøpt opp i 1997. DB Arriva Danmark er den største bussoperatøren i Danmark, hvor det har 1300 busser og om lag 6000 ansatte. I tillegg kjøres DB Arriva-tog på Jylland. I Sverige kjører selskapet trikk, buss, pendeltog³ og tradisjonelle tog. Det svenske selskapet, Arriva Sverige AB, oppgir å ha 4400 ansatte, drøyt 900 busser, 144 togsett og 89 trikker. Både i Sverige og Danmark er selskapenes virksomhet størst rundt København og Stockholm.

- DB Schenker Rail

Mens det er en arbeidsdeling på persontransport mellom DB regional/langdistanse på tysk side og DB Arriva på utenlandsk side, er det én skinnebasert godsdivisjon. DB Schenker Rail er Europas desidert største godsselskap på skinner. Omsetningen var på 4,9 milliarder euro, mens overskuddet var på 389 millioner euro i 2012. DB Schenker Rail har 32 000 ansatte, 109 000 godsvogner og 3600 lokomotiver. Kobler man sammen godsvognene, vil dette bli et sammenhengende tog fra Hamburg til Roma. Selskapet opererer innenfor det europeiske godsmarkedet og er til stede i alle europeiske land. Daglig sendes det av gårde over 5000 godstog fra DB Schenker Rail. Blant annet går det daglig tog til Kina (Shanghai) med tyskproduserte biler for det kinesiske markedet. I Norge har DB Schenker Rail operert med North Express siden 2012, hvor de via det svenske jernbanenettet transporterer 25 000 containere mellom Oslo (Alnabru) og Narvik.

- DB Schenker Logistics

DB Schenker Logistics har 64 200 ansatte og en omsetning i 2012 på 15,39 milliarder euro, hvor det satt igjen med 609 millioner. Selskapet oppgir selv å være Europas største på landtransport, verdens nest største på flyfrakt, verdens tredje største på sjøtransport

² Kroatia, Tsjekkia, Danmark, Ungarn, Italia, Malta, Nederland, Polen, Portugal, Serbia, Slovakia, Slovenia, Spania, Sverige og UK.

³ Smalsporet jernbane med eget linjenett rundt Stockholm: Lidingöbanan, Nöckebybanan, Saltsjöbanan, Tvärbanan. Kjøres fram til 2020-21.

og verdens femte største på kontraktlogistikk. Selskapet opererer integrerte logistikkkjeder innenfor europeisk landtransport samt global fly- og sjøtransport.

Tilsvarende ekspansjonen innenfor persontransport (DB Arriva), har DB foretatt betydelige oppkjøp innenfor varetransport. Det østerrikske transportselskapet Schenker ble kjøpt opp av tyske statsbaner allerede i 1931 – men så solgt i 1989. I 2002 kjøpte DB AG tilbake selskapet. Schenker og tysk jernbane har med andre ord en lang historie sammen. Arbeidsdelingen mellom de to DB Schenker-selskapene består først og fremst i at jernbanetransport ligger som en egen enhet, og at alt annet er samlet i DB Schenker Logistics.

2.2 Deutsche Post DHL AG

Platz der Deutschen Post 1, Bonn 9. november 2013

Gert Hassler står og tenker på sin lange karriere, først som postmann, deretter som avdelingsleder på en pakkesentral og etter hvert med tillitsvervene oppover i Verdi. Omstillingene var mange og tariffoppgjørene magre. I 1997 ble pausene kortere, smusstilleggene forsvant og de mistet ekstra fridager. Derimot klarte de å framforhandle jobbsikkerhet i bytte, ettersom man unngikk oppsigelser. Og mens han står på Potsdamer Platz tenker han også tilbake på til 2008, da postmenn som var ansatt i de konkurrerende postselskapene protesterte mot lovbestemt minstelønn for postbud, ettersom de fryktet arbeidsledighet dersom de fikk lønn på linje med postmenn i Deutsche Post. Men hvordan ble det gamle tyske postvesenet verdens desidert største transportselskap?

«Our aim is to deliver everything, everywhere, at any time, with the same high quality for our customers.» (Deutsche Post sin årsmelding 2002)

Som tysk jernbane har gjennomgått en transformasjon, er dette tilfellet i enda større grad for det tyske postvesenet. Allerede i 1989 ble det besluttet at det vesttyske Deutsche Bundespost skulle splittes opp i tre: post, postbank og telekommunikasjon. Skillene mellom politisk regulering og styring versus operasjonell ledelse og drift, ble tatt omtrent samtidig med at muren falt. Året etter ble det østtyske postvesenet innlemmet i postdivisjonen. De påfølgende årene ble på mange måter brukt til å lage en institusjon.

I 1995 gjennomføres den andre store reformen, hvor post, postbank og telekommunikasjon blir omdannet til aksjeselskaper. Årene før har blitt brukt til å rydde, rasjo-

nalisere og gjøre seg klar for det man besluttet allerede i 1989 – en gradvis liberalisering av hele post- og telesektoren. De tre selskapene får navnene: Deutsche Post, Postbank og Deutsche Telekom. Selv om selskapene var under statlig kontroll, ble det åpnet for at privatpersoner også kunne kjøpe aksjer.

Innenfor Deutsche Post AG ble det gjennomført massive investeringer i *hele* Tyskland for levering av brev og pakker. Et automatisert og standardisert nett med 33 forskjellige brev- og pakkesentraler ble etablert, noen år etter var dette oppe i 83 sentraler. I kjølvannet av omstillingen vendes så blikkene utover. I 1997 starter en internasjonaliserings- og oppkjøpsbølge uten sidestykke i tysk næringsliv.

Til dels skyldes dette at man på kort tid hadde klart å modernisere og bygge ut et rasjonelt og høyeffektivt distribusjonssystem. Internettets betydning på fallende brev-volum var én ting. En annen var endringen på etterspørselssiden fra tysk industri: ønsket om én totalleverandør som dekket transport og logistikk i alle markeder, inkludert et grenseløst EU. Oppkjøp utenfor Tyskland, strategiske allianser med andre transportselskaper, utvalgte markeder og integrerte tjenester er stikkordene for de første årene. I 1997 endres lovverket som stiller Tyskland, sammen med Sverige og Finland, i front for postliberalisering i Europa. Selskaper i Tyskland, i nabolandene Belgia, Polen og Sveits ble kjøpt opp eller bygd opp som i Østerrike.

I 1998 gjøres det så store grep, først gjennom å kjøpe opp 25 prosent av aksjene i verdens største aktør innenfor pakkeforsendelser: DHL, og deretter etablere Euro-Express. Dette selskapet står for pakkeleveringer uavhengig av nasjonale grenser på det europeiske kontinentet. Oppkjøpet av det amerikanske postselskapet Global Mail åpnet opp for det nordamerikanske markedet, og gjennom DHL får Deutsche Post også tilgang til om lag 220 forskjellige land. I 1999 kjøper Deutsche Post opp aksjemajoriteten i det sveitsiske transportselskapet Danzas, som den gangen var verdens tredje største transport- og logistikk-konsern. Oppkjøpsbølgen stopper ikke, ettersom det største amerikanske luftfraktkonsernet Air Express International (AEI) også kommer under tysk kontroll. AEI legges inn under Danzas, som i de første årene får operere som en selvstendig enhet. Oppkjøp koster penger, og i 1998 kjøper man like godt også en snau femdel av Postbank AG. Seinhøsten 2000 børsnoteres Deutsche Post AG, hvor om lag en tredel av selskapets aksjer skifter hender. Ifølge selskapets hjemmesider var dette Tysklands største og verdens tredje største børsnotering. Samtidig fortsetter oppkjøpene med samme hastighet; nederlandske Royal Nedlloyd, amerikanske Yellowstone, sveitsiske Qualipac og svenske ASG (AB Svenska Godscentraler) kommer under tysk kontroll.

Supply Chain Management er et begrep som etter hvert dukker opp i selskapets årsmelding (2000). Selskapet tilbyr design, planlegging, utførelse, kontroll og overvåking av hele verdikjeden fra råvarer, innsatsfaktorer i produksjonen og fra produsent til endelig forbruker. Logistikk, distribusjon og finansielle tjenester tilbys selskaper som vil outsource til dem som er i stand til å levere «one stop shopping». Den italienske

bilprodusenten Fiat blir den første store kunden, med avtale om all logistikk og transport av reservedeler for Fiats biler, inkludert finansielle tjenester. Om det skal sendes en skjerm til en 1989 Fiat Uno på Jessheim eller en forgasser til en 2008-modell Fiat Duplo i Sao Paulo, utenfor fabrikkporten i Torino er det Deutsche Post DHL AG som tar over ansvaret og som yter kreditten.

Den overordnede strategien er nå å tilby standardiserte produkter i samtlige land, utvide produkttilbudet (ulike vektclasser, ulik transporttid, forskjellige tjenester, inkludert finansiering og informasjonsflyt) samt gjennomgående tilrettelegging over internett. Målet som styreleder Klaus Zumwinkel forkynner på den første generalforsamlingen, er: To become the “number one global player” in logistics. Blant annet skjer dette gjennom ytterligere aksjeoppkjøp i DHL. I 2001 kommer selskapet inn på den prestisjefulle DAX 30-lista over de 30 største virksomhetene på Frankfurtbørsen. Mens oppkjøpene fortsetter, vannes den tyske stats eierandeler ut.

Gjennom å kjøpe Lufthansa sin aksjeport i DHL, klarer Deutsche Post å få kontroll over selskapet, og sommeren 2002 kontrollerer de 75 prosent. Ved juletider samme år var resten av minoritetsaksjonærene løst ut, og den tidligere partneren var nå heleid. Samme år flytter man også inn i den 41 etasjer høye Post Tower-skyskraperen i Bonn. Året etter samles Danzas logistikk-tjenester, Deutsche Posts pakke- og logistikk-tjenester samt DHLs kurer- og pakke divisjon under et merkevarenavn: DHL. DHL-navnet brukes også når all postdistribusjon utenfor Tyskland samles under DHL Global Mail. Omtrent samtidig som man stokker om internt, kjøper videre opp i Canada, Kina, Nederland og Italia og er med på børsnotering av Postbank, legger selskapet 5,5 milliarder euro på bordet til det britiske logistikk-konsernet Exel. Dette selskapet hadde igjen kjøpt opp Tibbett & Britten Group, som vokste ut fra den gamle transportdivisjonen til verdens største matprodusent, Unilever. I 2005 kommer også den statlige eierandelen i Deutsche Post DHL under 50 prosent for første gang.

Selv om Fiat har en mengde deler som skal fraktes til sine mange kunder, var andre kontrakter større. Det britiske helsevesenet (NHS) inngikk en tiårig logistikk-kontrakt med Deutsche Post DHL i 2006, hvor selskapet fikk ansvar for NHS' innkjøp, bestilling og levering for det som et nasjonalt helsesystem med 63 millioner mennesker trenger. 500 000 produkter og 630 sykehus inngår i kontrakten. Store industrikonsern som Philips, Sun Microsystems, handelselskapene Karstadt, Quelle og Neckermann er andre som etter hvert overlater logistikken til Deutsche Post DHL. Bilfabrikanten BMW overlater all logistikk til Deutsche Post DHL, inkludert vare- og defleflyten mellom sine fjorten fabrikker.

I 2005 er selskapet Tysklands største arbeidsgiver, med 500 000 ansatte, og det sjuende største konsernet i verden. Blikket vendes mot Østen, med videre oppkjøp i India og Kina. Blant annet tar man kontroll over det største indiske transportselskapet Blue Dart, og man bygger nye «hubs» i det stadig voksende kinesiske markedet. Det inngås nye kontrakter med Ford om logistikk i Indonesia, Malaysia, Australia, Kina, Brasil,

USA og Canada. Året etterpå kjøper man seg videre opp i outsourcing-spesialisten Williams Lea (GB), og ytterligere 12 000 personer kommer til på lønningslistene, mens samlet omsetning for konsernet går over 60 milliarder euro.

Når voksesmertene egentlig inntreffer, er det strengt tatt bare den indre krets i konsernet som vet, men problemene melder sin ankomst. Når man kjøper opp mye, fort, er kanskje ikke alt verd prisen man betalte. De innkjøpte virksomhetene skal integreres i virksomheten, samtidig som postdivisjonen kontinuerlig skal bygges ned. I tillegg kom finanskrisa høsten 2008, og som om ikke alt dette var nok, ble hovedarkitekten for oppkjøpsstrategien, styreformann Klaus Zumwinkel, tatt i en større skattesak.

Året 2008 ender med underskudd, og man selger massivt ut postens eiendom i Tyskland for en milliard euro, man trekker seg ut av landbasert virksomhet i USA og overlater mye av markedet til konkurrentene FedEx og UPS. Selskapet selger seg ut av Postbanken og navigerer mot tryggere farvann. Hovedhuben for lufttransport flyttes fra Brussel til Leipzig, mens blikket fortsatt er rettet mot Asia og Kina. Oppkjøpene etter finanskrisa har ikke foregått i samme tempo eller med samme dimensjoner som i tiåret 1997–2007. Strategien endres, kostnadskutt, miljøfokus og sosialt ansvar vektlegges, i hvert fall i årsmeldingene. «Strategi 2015» er det nye mantraet, hvor oppkjøpene roes ned og post og logistikk rendyrkes. Men selv med et roligere tempo, er det ingen tvil om at selskapet fortsatt er:

Die Post für Deutschland. *The Logistics Company for the World.*

Investeringene knyttes til oppgradering i eksisterende infrastruktur, spesielt i Tyskland. Blant annet investeres det mye i Leipzig, hvor det nå letter eller lander et DHL-fly hvert tredje minutt. Etter siste utvidelse skal terminalen ta unna 150 000 forsendelser i døgnet, og det skal ikke gå mer enn to timer før varene som kom inn på et fly, skal være i luften med et annet. I 2012 åpnes en ny megahub i Shanghai, og innen 2017 forventer man at Asia skal stå for en tredel av konsernets samlede inntekter. Høsten 2013 kommer selskapet med på Euro Stoxx 50 Index som en av de 50 mest sentrale europeiske konsernene, uansett bransje.

Går man tilbake til 1997, hadde Deutsche Post 84 prosent av sine inntekter fra brev og pakkepost i Tyskland, 6 prosent fra de tyske postkontorene og nesten 8 prosent fra internasjonal post. Til sammen arbeidet det da 266 000 personer i selskapet. I 2012 hadde selskapet 475 000 ansatte, hvorav 145 000 var i postdivisjonen (worldwide). Av den totale omsetningen ble 70 prosent tjent inn utenfor Tysklands grenser, og kun 39 prosent av staben var ansatt i Tyskland. Den tyske stat kontrollerer indirekte omtrent en firedel av aksjene, og det samlede tyske eierskapet er godt under 50 prosent. *Global* er med andre ord kanskje mer dekkende enn *Deutsche* i 2014. Neste spørsmål er: Når «Strategi 2015» utløper, har man da tenkt å bli høy og mørk igjen?

2.3 De andre store

Når en framtreddende bransjeaktør er så frampå som det Deutsche Post DHL var, vil det for utfordrerne være et spørsmål om man skal kaste seg på – og selv kjøpe opp, for å henge med – eller å bli spist. De som i dag er sentrale aktører innenfor global logistikk, har derfor foretatt betydelige oppkjøp for å kunne være med. Hvordan man skal måle størrelse er omstridt, i markedsandeler, antall ansatte eller andre indikatorer, men legger man omsetning til grunn, var verdens nest største transportselskap (i 2012) det tysk-sveitsiske Kuehne + Nagel-konsernet, med om lag 63 000 ansatte i 100 land. Dette selskapet har sin hovedtyngde innenfor sjø- og luftbasert transport, i tillegg er de Europas sjette største på veitransport. Målt i omsetning utgjør Kuehne + Nagel nummer to på lista, noe under en tredel av Deutsche Post DHL. Den tredje største er DB Schenker-systemet, som har en omsetning mer på linje med Kuehne + Nagel, og som fortsatt er heleid av den tyske stat. Nederlandske CEVA er gjennom sammenslåingen med TNT-systemet på fjerdeplass. Den franske stats jernbanegodsdivisjon SNCF Geodis ligger på en åttendeplass. Videre kan det nevnes at det danske DSV-konsernet etter en rekke oppkjøp er blant de fem–seks største. Av de ti største transportselskapene i verden, er sju europeiske, med tysk dominans i topp. Om mye av verdens vareproduksjon er flyttet til Asia, kan det synes som det er tysk informasjons- og logistikkstyring som får varene endelig fram til bedrifter og forbrukere.

3 Norske forgreininger

3.1 Alnabruterminalen

Som del av de internasjonale transport- og logistikksystemene, er Alnabruterminalen i Oslo landets største og viktigste. Her kommer mesteparten av godset inn på hjul, enten en kort tur fra Oslo havn – eller langveisfra. Godset kommer også inn på skinner, hvor det så lastes om og distribueres videre ut. De mest framtrepende aktørene på eller i umiddelbar nærhet av Alnabruterminalen er: DB Schenker, Kuehne + Nagel, Postnord Logistics (Tollpost Globe), Cargonet og Bring Logistics. I tillegg søkte Deutsche Post DHL seg hit i 1999, men av plass- og kapasitetshensyn måtte de bygge nytt terminalbygg noe lenger nord (Skedsmo). DSV-systemet er å finne en mil sør for Oslo, nærmere bestemt på Sofiemyr.

Samlet sett omsatte norske spedisjonsvirksomheter for i overkant av 27 milliarder kroner i det norske markedet i 2012. De seks største sto for 55 prosent av denne omsetningen. Legger man regnskapstall⁴ til grunn, er dette de største aktørene i det norske markedet: DB Schenker AS, Kuehne + Nagel AS, Bring Cargo AS, Tollpost Globe AS, DSV Road AS og DHL Express (Norway) AS.

DB Schenker AS

I 1992 kjøpte Schenker opp det som en gang het Einar Sundbye Spedisjon AS, for å få et norsk ankerpunkt. Omtrent samtidig valgte NSB å selge seg ned i Linjegods AS. Dette selskapet ble etablert på basis av en avtale om regulering av stykkgodstransport (containere, paller, pakker eller andre enheter) mellom den tidens rutebilselskaper og NSB (1970). Utover 70-tallet gikk selskapet godt, og det ble etablert større terminaler i og rundt de største byene. Distribusjonsområdene ble større – og antall ansatte færre, samtidig som containerbasert transport fikk stadig større dominans. På 80-tallet kom svenske Bilspedition inn som deleier i Linjegods. I 1998 ble et av de største nordiske spedisjonsselskapene Scansped Norge kjøpt opp av Schenkersystemet. Dette selskapet hadde igjen kjøpt opp andre transport- og spedisjonsselskaper, *inkludert* svenske Bilspedition. Gjennom dette oppkjøpet fikk Schenker også full kontroll over Linjegods. I 2005 solgte de andre eierne sine andeler av selskapet til Schenker.

⁴ Proff forvaltdatabasen, basert på omsetning pr 31.12.2012.

I 2012 sysselsatte DB Schenker AS drøyt 1300 egne ansatte i Norge, hvorav snaut halvparten har arbeidssted på Alnabru. Resten er spredt på 22 forskjellige avdelinger rundt omkring i landet. Selskapet har ingen egne biler og baserer seg på linje- og distribusjonssjåfører. I 2012 var omsetningen på 3,8 milliarder kroner, eller om lag 14 prosent av det samlede norske spedisjonsmarkedet.

Kuehne + Nagel

Det tysk-sveitsiske selskapet Kuehne + Nagel etablerte seg i Norge i 1990, eller et par år før Schenker. Kuehne + Nagel er etter omsetning det nest største spedisjonsfirmaet i Norge. Selskapet selv opplyser at det har 470 ansatte og 15 kontorer i Norge. I 2009 kjøpte selskapet opp det bergenske J. Martens med sine 260 ansatte, og doblet dermed sin norske omsetning. Det oppkjøpte selskapet var særlig rettet inn mot leveranser for olje- og gassindustrien. I 2012 omsatte det norske datterselskapet for 3,2 milliarder kroner.

Postnord Logistics (Tollpost Globe AS)

På 1920-tallet vant Tollpost selskapet retten til å fortolle og kjøre ut utenlandsk pakkepost i Oslo. Tidlig på 50-tallet fusjonerte man med transportfirmaet Globe. Etter hvert ekspanderte selskapet med linjetransport til de nordiske landene og nedover på kontinentet. På 70- og 80-tallet konkurrerte det mot Linjegods om å være den største aktøren og gjennomførte diverse oppkjøp, deriblant restene av Polar express Norge as (1989) – men måtte ti år senere selge ut sin utenlandsdivisjon til det som i dag er DVS (Lien & Nilsen 2007). På mange måter er ringen sluttet for selskapet, med sin opprinnelse fra postens outsourcing av utenlandspakkene på 20-tallet. Tollpost Globe er i dag 100 prosent eid av PostNord AB – som igjen er en fusjon av det svenske Posten AB og det danske Post Danmark A/S. Fra 1.1 2014 heter da selskapet også Postnord Logistics.

I Norge har Postnord Logistics noe over 1300 ansatte, de har 37 avdelinger rundt i landet og de omsatte for 2,9 milliarder kroner i 2012. I tillegg er det om lag 800 selvstendige transportører, som ifølge selskapet kun kjører for selskapet.

DSV

Som tidligere nevnt er det danske DSV blant de fem–seks største på verdensbasis. Dette selskapet startet opp så sent som i 1976, og da som De Sammensluttede Vognmænd af 13-7 1976. Gjennom en rekke oppkjøp, først i det danske markedet, deretter utenlands, vokser selskapet. Men det er gjennom å få kontroll over DFDS Dan Transport Group (i 2000), inkludert Tollpost Globe sin utenlandsdivisjon, at selskapet går fra å være en stor nordisk godstransportør til å bli totaltilbyder innenfor både vei-, luft- og

sjøtransport. Videre utover 2000-tallet kjøpte selskapet det tyske spedisjons- og transportselskapet J.H. Bachmann (2005), det nederlandske Frans Maas (2006) og belgiske ABX Logistics (2008). I 2012 kjøper de opp Swift Freight (luft). DSV er til stede i 70 land, med om lag 22 000 ansatte. Selskapet er delt inn i tre divisjoner, veitransport, luft & sjø og logistikk:

- DSV Road (10 000 ansatte)
- DSV Air & Sea (6 000 ansatte)
- DSV Solutions (5 000 ansatte)

Selskapet eier ikke skip eller fly, og de oppgir selv å ha et minimum av egne biler. Veidivisjonen oppgir å ha 17 000 biler på veien hver eneste dag, med 10 000 ansatte. Dette igjen skulle tilsi utstrakt bruk av linje- og distribusjonsbiler. I Norge er drøyt 400 personer ansatt i DSV Road, som omsatte for 1,2 milliarder kroner i 2012, mens sjø- og luftdivisjonen har drøyt 50 ansatte og omsatte for 344 millioner. På norsk innenlandstransport samarbeider selskapet tett med Postnord Logistics.

DHL

Ut fra DHL sine norske hjemmesider, skal selskapet ha snaut 1000 ansatte i Norge og være til stede 35 forskjellige steder. Ifølge innrapporterte tall til Brønnøysundregistrene, ligger antallet ansatte lavere. De norske datterselskapene er i ferd med å omorganisere seg etter de tre forretningsområdene innenfor DHL (Express, Global Forwarding, Freight og Supply Chain). Strukturen per dags dato kan derfor synes noe uklar, men i offentlige registre finner man igjen følgende selskaper:

- DHL Express (Norway) AS, som omsatte for 971 millioner kroner og hadde 374 ansatte (2012). Dette selskapet er også morselskapet til de andre DHL-selskapene i Norge. I 2008 omsatte selskapet for 1,450 milliarder og har hatt fallende omsetning siden det. Selskapet het tidligere Danzas Asg Eurocargo, og har ni underavdelinger rundt i Norge (Bergen, Gardermoen, Kristiansand, Larvik, Skedsmokorset, Stavanger, Lillestrøm, Trondheim og Ålesund).
- DHL Quality Cargo AS, som omsatte for 512 millioner og hadde 28 ansatte i 2012. (Selskapet het tidligere Exel Logistics Norway, og ble overdratt til DHL Global Forwarding (Norway) AS i september 2013). Selskapet har økt sin omsetning fra 410 millioner i 2008 til 512 millioner i 2012.
- DHL Global Forwarding (Norway) AS, som omsatte for 139 millioner i 2012, eller drøyt 100 millioner mindre enn i 2008. Selskapet er registrert med 52 ansatte i 2012 og har tre underavdelinger (Bergen, Skedsmokorset og Oslo). Ser man på

DHL Quality Cargo AS og DHL Global Forwarding (Norway) AS sammen, var omsetningen i 2008 på 654 millioner, mens den i 2012 var på 651 millioner.

- DHL Supply Chain (Norway) AS, som omsatte for 285 millioner og var registrert med 204 ansatte og fire underavdelinger (Ulvenveien og Gladengveien i Oslo, Vestby og Lørenskog). Mens omsetningen lå i intervallet 840–820 millioner i 2009–2011, ble den kraftig redusert i 2012.

4 De tidligere statsetatene

4.1 Postverket

Som det tyske postvesenet har gått igjennom endringer, har det norske vært igjennom sine. Digitaliseringen og påfølgende synkende antall brev- og papirforsendelser, nedleggelse av postkontorer, fra postbank til nettbank, opprettelse av post i butikk samt vridningen over i nye markeder, er noen stikkord her.

Det norske postvesenet ble til dels frikoblet fra staten, først som BA-selskap (1996) og siden som et statlig eid aksjeselskap (2002) – altså noen år etter tyskerne og svenskene. På begynnelsen av 2000-tallet begynner Posten Norge AS å kjøpe opp en rekke selskaper. Det første, innenfor transport, var OSC/Wajens, som senere skulle danne grunnlaget for Bring Logistics. De kjøper opp budbilfirmaet TSI for å få større innpass i pakkemarkedet, og etablerer deretter Bring Box. For å komme inn på det svenske brevmarkedet, som var blitt deregulert, kjøper man i 2002 Citymail AB. Dette selskapet skulle konkurrere med det svenske postverket i Sverige, og etter hvert også i Danmark.

Noen år etter kjøper Posten opp Frigoscandia som igjen danner utgangspunktet for Bring Thermo. Videre oppkjøp er Nor-Cargo (2004), som kom på Postens hender etter at Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab og Det Stavangerske Dampskibsselskab skilte sjøbasert transport fra vei og luft. Dette selskapet skulle igjen danne basis for Bring Cargo, og det hadde forut for Posten sitt oppkjøp selv vært på betydelige oppkjøpsrunder. For å vinne ytterligere innpass i det svenske markedet, kjøpte man så opp Transflex AB. Videre oppkjøp som kan nevnes er Coldsped, Ytrans og Intertranspedia i Sverige. De svenske oppkjøpene må betraktes i lys av Postens strategi om å være en av de fire store logistikselskapene i Norden. Videre vekst og oppkjøp i Sverige er varslet for å styrke posisjonen ytterligere (Postens Årsmelding 2012).

Postens merkevarerorientering ved utløpet av 2013 er tilnærmet lik den man finner innenfor Deutsche Post DHL⁵, hvor man opererer med to navn: Posten og Bring. Den første betjener privatpersoner i Norge, inkludert postdistribusjon, mens den andre betjener bedriftsmarkedet i Norge og Norden. Bringsystemet med sine mange undertitler er noe uoversiktlig for utenforstående. Bring Frigo, Bring Cargo, Bring Express, Bring Mail, Bring Dialog, Bring Parcel, Bring Consumer Solutions, Bring Warehousing, Bring Citymail er forretningsområdene, men de skal fra høsten 2013 kun hete Bring.

⁵ Deutsche Post og DHL.

Høsten 2013 endrer man organiseringen ved å opprette fire divisjoner: divisjon Post, divisjon Logistikk Norge, divisjon Logistikk Norden og divisjon E-handel. Den sistnevnte er opprettet for å ta seg av distribusjonen av mindre pakker som den økende netthandelen krever. Samtidig nærmer Posten og Bring seg hverandre når det gjelder logistikk, ettersom steder med egne Bring- og postterminaler i stadig større grad samlokaliseres. Posten er også i ferd med å bygge opp en ny godsterminal på Alnabru, som vil fordoble deres kapasitet der. Den nye terminalen vil sysselsette om lag 1100 personer og være på 25 000 km².

Leser man Postens årsmelding for 2012, altså før omorganiseringen, omsatte Posten for 23 milliarder kroner, hvorav om lag 30 prosent kom fra utenlandske selskaper. Postsegmentet (Norge og Sverige) utgjorde 10,4 milliarder, mens logistikksegmentet omsatte for resten. Posten oppgir å ha snaut 20 000 ansatte per 31. desember 2012.

4.2 Norges Statsbaner

Innenfor varetransport er NSB representert med Cargonet⁶, som er et rent godsselskap. Dette selskapet omsatte for 1,7 milliarder kroner i 2008 og 1,1 milliarder i 2012 – en nedgang på om lag 500 millioner, og selskapet har hatt negativt driftsresultat de siste årene. Hovedtyngden av selskapets kundemasse er Posten og de store spedisjonsfirmaene (DB Schenker, Kuehne + Nagel, Postnord Logistics m.fl.). Selv om skinnebasert godstransport ikke har de største markedsandelene, er andelen høye der det går jernbane. Mellom Oslo og Bergen går 70 prosent av godset med jernbane, tilsvarende tall for både Stavanger og Trondheim 70 prosent (NHO Logistikk og Transport, CargoNet AS, Spekter, Norsk Industri 2013). Cargonet hadde i 2012 570 ansatte og opererer på tolv intermodale terminaler rundt omkring i landet.

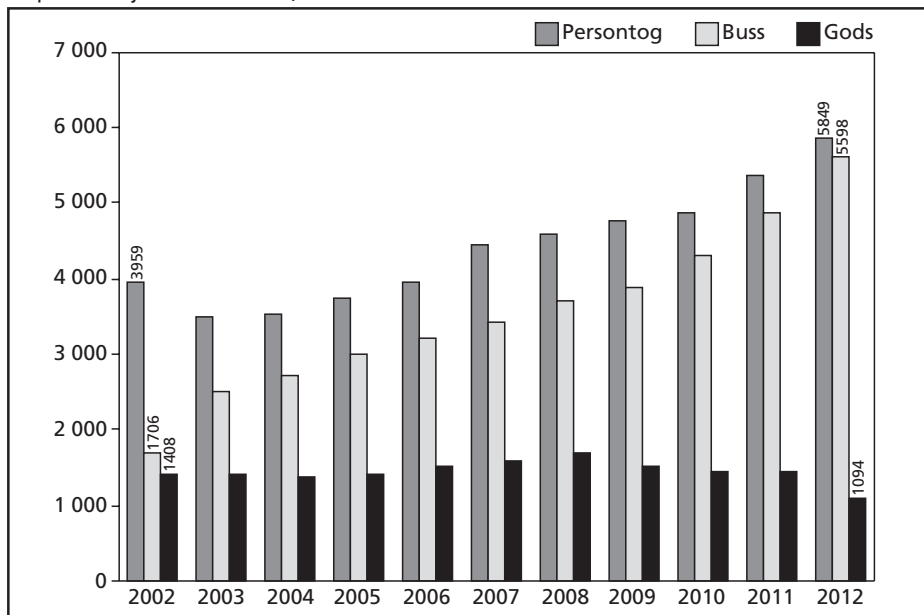
Godstransport på skinner hadde en jevn vekst fra 1970-tallet fram til slutten av forrige tiår. Fra 2008 har derimot andelen gods som går på skinner blitt gradvis lavere, selv om det politiske ønsket om å få mer godstransport bort fra veiene og over på skinner er blitt mer uttalt. Finanskrise høsten 2008 er én forklaringsfaktor, en annen er at den skinnebaserte infrastrukturen er for dårlig, krysningspunktene er for få, spor og signalsystemer er nedslitte og kapasiteten i det eksisterende jernbanenettet er for liten. Samlet gir dette forsinkelser og lav punktlighet. Jernbanen sliter med transporttid, blant annet på den viktige strekningen Gøteborg Havn – Alnabru, hvor man bruker nesten dobbelt så lang tid med tog som med bil. En tredje forklaring kan være pris, ettersom andre aktører kan legge inn lavere priser enn det togselskapene kan tjene penger på.

⁶ Andre godsselskaper på norske skinner er Cargolink AS (2007) og DB Schenker North Rail Express Oslo–Narvik (via Sverige).

Det er utenlandske vognvogt som ser ut til å ha tatt markedsandeler (NHO Logistikk og Transport, CargoNet AS, Spekter, Norsk Industri 2013). NHO har regnet seg fram til at det siden 2008 har vært flyttet 100 000 containere med last fra bane over til vei.

Salget av Linjegods i sin tid, medførte at NSB-systemet ikke bedriver spedisjon eller har andre transportbærere for gods enn Cargonet. Lastebildivisjonen Nettlast ble solgt i 2000 til Posten. NSBs virksomhet innenfor godstransport er derfor å være underleverandør for speditører, rederier og transportører. NSB har heller ikke gjennomført oppkjøp med sikte på å komme seg oppover i verdikjeden på godssiden. Derimot har de ekspandert kraftig innenfor persontransport med buss. Det NSB som ble fristilt i 1996, er dermed et helt annet NSB enn det man ser i dag, blant annet gjennom at selskapet nå eier togselskaper i Sverige. Men den største endringen er tilveksten på buss, hvor Nettbuss-konsernet har gjennomført betydelige oppkjøp i Norge og ikke minst i Sverige. I det norske markedet ligger markedsandelen på rundt 30 prosent, mens de oppgir å ha 4 prosent av det svenske markedet for busstransport.

Figur 4.1 Omsetning for NSB for forretningsområdene: buss, tog og godstrafikk (NSB sine årsprentasjoner 2002-2012)



Ser man på transportinntektene⁷ som NSB hadde ved overgangen til aksjeselskap (2002), viser figur 4.1 at om lag hver fjerde krone selskapet tjente var innenfor buss.

⁷ Vi ser her bort fra inntekter fra eiendomsselskapet Rom Eiendom, verkstedsvirksomheten i Mantena eller andre finansielle inntekter.

Nettbusskonsernet sto da for drøyt 1,7 milliarder, mens NSB Persontog sto for 3,95 milliarder. Bussinntektene utgjorde den gangen 43 prosent av inntektene fra persontogtransporten. I 2012 utgjør bussinntektene 96 prosent av persontoginntektene, eller 45 prosent av de samlede transportinntektene til NSB. Ettersom bussvirksomhet er langt mer arbeidsintensivt enn persontransport med tog, utgjør de bussansatte majoriteten i selskapet. Nettbuss hadde 5765 årsverk i 2012, mens NSB persontog hadde drøyt halvparten av dette – 3241 årsverk.

Del 1 Sammendrag

Transportnæringen har alltid vært internasjonal, hvor de økonomiske konjunktorene svinger og påvirker aktivitetsnivået. Er det fart i økonomien, med produksjon og investeringer, vil det være behov for å flytte folk eller gjenstander og dermed transport-tjenester. Slik har det vært opp gjennom historien, og dersom produksjon og konsum også i framtiden vil skje adskilt, vil det være slik i morgen også. Økonomiske konjunkturer, økonomisk vekst og nasjonale eller regionale svingninger i disse er styrende, det samme kan sies om reguleringsmekanismer for internasjonal handel og åpenhet for frihandel. Videre vil teknologisk utvikling og endring virke inn, som for alle andre bransjer eller næringer.

Tar man for seg tidsrommet fra murens fall tilbake i 1989 og ser for seg noen mile-pæler, er det tre som må trekkes særskilt fram:

- Internettets inntreden midt på 90-tallet, som blant annet rykket beina under mye av den papirbaserte kommunikasjonen.
- EUs deregulering av offentlig infrastruktur innenfor tele, elektrisitet, jernbane og post.
- Kinas relative vekst i verdensøkonomien.

For å ta det siste punktet først. Kort oppsummert kommer kinesiske varer inn til Norge via kjøler. Som oftest skjer dette via en europeisk containerhavn. Her blir varene som skal til Norge, lastet om på et tog eller en båt som setter kursen mot en norsk havn – eller så settes containeren på en bil som så kjører til en norsk terminal eller grossist. Her blir varepartiet sortert, delt opp og videre distribuert.

Mens mange forventet at de tidligere offentlige etatene skulle smuldre opp – eller bli hakket i stykker på markedets alter, skjedde det motsatte; det var disse som ekspanderte, kjøpte opp og bredte seg utover. Deutsche Post DHL AG og Deutsche Bahn AG er de mest markante eksemplene, og det er etterlevninger av de statlige etatene som er de sentrale aktørene innenfor transportnæringen. Med basis i det eksisterende distribusjonsnett for brev, ekspanderes det inn i nye markeder, og om ikke med helt nye produkter, så med en stadig større andel basert på pakker og stykk gods. Malen syntes å være å kjøpe opp virksomheter der man hadde et svakt tilbud, innarbeide og integrere disse i eksisterende struktur, deretter trimme og strømlinjeforme, for deretter å kjøpe opp annen virksomhet og gjenta prosessen atter en gang. For Deutsche Post DHL AG

skjedde dette til gangs. En virksomhets oppkjøp vekker naturlig nok reaksjoner – bys det opp til dans, får man enten være med eller la være.

Utviklingen mot globale selskaper med utallige hubs og finmasket distribusjonsnett, som kan tilby transport til lands, luft eller vann, må også ses i lys av endringer på etterspørselssiden. Når vareprodusenter og industri setter søkelys på kjernekompetanse og utskillelse av andre arbeidsoppgaver, endres også etterspørselssiden. Når tysk bilindustri konsentrerer seg om å utvikle og produsere biler, betyr det at de vil forholde seg til én eller et fåtalls leverandør av støttetjenester. «One stop shopping» for en produksjonsbedrift som selger sine produkter på verdensmarkedet, betyr videre at det heller ikke vil være mange tilbydere som er i stand til å nå hurtig fram til de mest fjerntliggende strøk.

Fordi logistikken, eller vareflyten, også kan gå hurtig, minskes behovet for store kapitalbindende varelagre. Mangler det et registerkjede eller et dørspeil til en Ford Mondeo, trenger ikke dette lenger ligge klart på et lager i Oslo, i Gøteborg eller i Tyskland. Med internett og integrerte databestillingssystemer kan forhandleren bestille disse rett fra fabrikk, og de vil kunne være på Gardermoen i løpet av noen få timer. Verdien i distribusjonsnettet ligger derfor ikke i det å ha mange biler som kan kjøre varene ut til sisteledet, verdien ligger i det å kontrollere informasjons- og vareflyten og ha et samlet tilbud knyttet til forskjeller i pris på transporttid, tyngde, volum eller andre konkurranseparametere.

Som en del av den internasjonale vare- og godsflyten, er Alnabruterminalen den sentrale i norsk sammenheng. Her er de «norske» forgreiningene av det internasjonale nettverket, med de samme aktørene som man finner ellers i Europa eller verden. De statlige norske etatene, NSB og Posten, har delvis gjort som sine tyske kusiner. NSB kappet riktignok av spedisjonsbeinet i 1992 og overlot det til Deutsche Bahn, men fulgte opp ekspansjonen innenfor busstransport. Posten gjorde som sin tyske kusine gjennom ekspansjon inn mot gods ettersom internett mer eller mindre tok, eller vil ta, livet av det å befrakte skriftlig informasjon til landets innbyggere og bedrifter. Som den svenske og danske Posten kjøpte seg opp, for å få distribusjonsknutepunkter i det norske markedet, gjorde den norske Posten det samme i det svenske og danske markedet – og som for de tyske kusinene kostet dette noen ganger mer enn det smakte. Men summa summarum, det er avleggerne til de nasjonale postselskapene som i dag sitter i førersetene for transport av pakker og gods på tvers av landegrensene.

Del 2
Transport 2014

Norges Transportarbeiderforbund organiserer mer enn 20 000 medlemmer innenfor: buss, godstransport, spedisjon/terminaler, drosje, havnearbeid, grossist, avisbud, miljø, renovasjon og gjenvinning. I denne delen beskriver vi de ulike bransjene og medlemmenes vurderinger av arbeidssituasjonen og utfordringene for egen bransje og yrkesgruppe.

I medlem2014 ba vi medlemmene svare på hva som passer best for å beskrive egen arbeidsdag. På spørsmålet svarte drøyt halvparten at de tilbringer mesteparten av tiden bak ratt (sjåfører). En drøy tredel svarte at de mesteparten av tiden gjør fysisk arbeid, mens en av ti svarte at de jobber administrativt eller har en annen type stilling. Med unntak av havnearbeiderne, hadde de aller fleste (96 prosent) fast stilling. Fire av ti medlemmer oppga at de primært jobbet dagtid, og en tilsvarende andel oppga skift. 20 prosent av utvalget i medlem2014 oppga annen arbeidstidsordning.

5 Gods og godssjåfører

Godstransportmarkedet kan grovt deles i to delmarkeder, henholdsvis langtransport og nærddistribusjon. Generelt er godstransport på vei preget av mange små transportører (se tabell 5.1). Askildsen (2011) omtaler godstransport som: «en bransje stort sett bestående av mikroforetak med lav bedriftsintern innovasjonstakt, relativt homogene produkter og store muligheter for å imitere sine konkurrenter, noe som medfører sterk priskonkurransse og liten grad av informasjonsdeling». Men det er også slik at godstransporbransjen består av en rekke ulike delmarkeder med ulike oppdragsgivere. Det er lastebiler som kjører for entreprenører, flyttebyråer, skogtransport og budbiler, for å nevne noen. Ifølge Rönngren et al. (2008) er situasjonen best for dem som selger avanserte logistikktjenester til en industri eller et handelsforetak. De kan ta betalt for tjenesten de tilbyr. Dårligst er det for dem som er i markeder med overetablering, der alle selger den samme enkle tjenesten og det eneste man konkurrerer på er pris. Rönngren et al. (2008) peker på at arbeidsforholdene er relativt gode for dem som kjører for de store speditørene, men at det er større press på for eksempel flyttefirmaer og budbilfirmaer. Ser man på hvem som er ansatt og hvilke ansettelsesformer som dominerer i slike firmaer, er flyttefirmaene gjerne karakterisert av løse ansettelsesformer, mens budbilene ofte kjøres av unge, uorganiserte førere (Rönngren et al. 2008).

Tabell 5.1 viser at andelen sysselsatte innenfor godstransport på vei er i underkant av 30 0000, og at dette tallet har vært relativt stabilt fra 2007 til 2011. Antall foretak i bransjen var i overkant av 10 000 i 2007 og 9226 i 2011, det vil si en nedgang på rundt 830 foretak. I gjennomsnitt er det mindre enn tre ansatte per selskap. De ti største selskapene innenfor godstransport utgjør bare cirka 7 prosent av alle ansatte.

Tabell 5.1 Lønnstaker, omsetning per foretak, antall foretak og antall sysselsatte, godstransport på vei.

	2007	2008	2009	2010	2011
Lønnstakere per foretak	2,3	2,5	2,5	2,5	2,6
Antall foretak	10062	10061	9755	9434	9226
Antall sysselsatte	29855	30900	29825	29092	29329

Kilde: <http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/stranslag>

Økt internasjonal konkurranse – kabotasje

Ser vi på utviklingen over en litt lengre tidsperiode, har det vært en sterk vekst i gods-transport på vei over flere tiår, og innenlandstransport er mer enn doblet siden 1985 (Bråten et al. 2013). Men den internasjonale konkurransen er økende, både ved grensekryssende transport og langtransport innenlands. Alle EU-godkjente operatører har siden 1. januar 1993 rett til å utøve internasjonal godstransport innen EU. Gjennom EØS-avtalen er det åpnet for at transportører fra EU har adgang til å utføre midlertidig kabotasje i Norge, og at norske transportører har adgang til å utføre midlertidig kabotasje i EU.

FRA EU 15 til EU 27

I 2004 ble EU utvidet med ti nye medlemsland. Åtte av dem var østeuropeiske, Polen, Estland, Latvia, Litauen, Slovakia, Slovenia, Tsjekkia, Ungarn. I 2007 kom Bulgaria og Romania med.

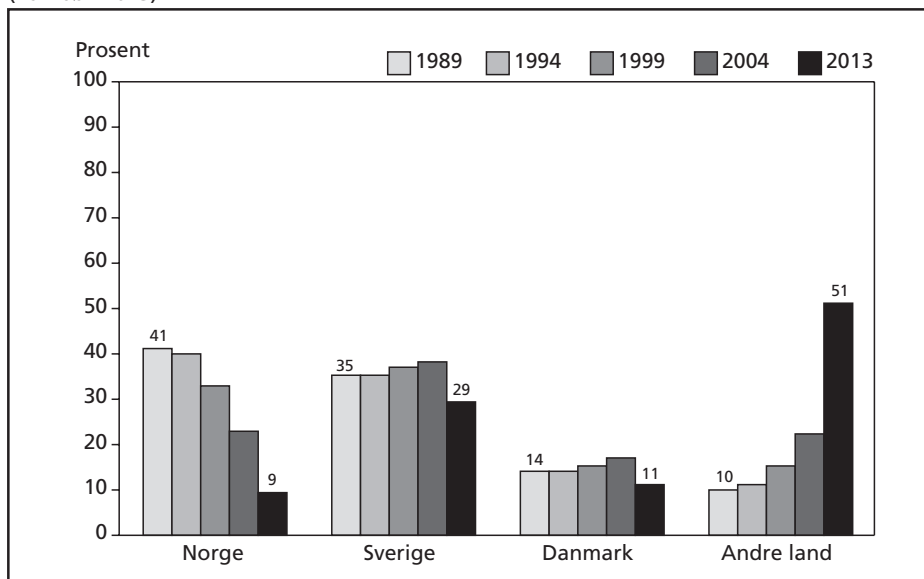
Denne utvidelsen åpnet for at en rekke nye land kunne utføre kabotasje. En nyere studie viser at andelen kabotasjekjøring utført av lastebiler registrert i et av de tolv nye medlemslandene, økte fra 12 prosent i 2007 til nesten 40 prosent i 2011.⁸

For å kunne forta slik transport, må den utføres i forbindelse med en internasjonal transport. Kabotasje kan bare utføres i en begrenset periode, og det må ikke skapes en permanent eller løpende aktivitet. I Norge gjelder i tillegg følgende regler: Innenfor en periode på sju dager regnet fra tidspunktet da den internasjonale lasten ble losset i Norge, kan lastebilen utføre inntil tre innenlandske transporter med samme kjøretøy. Deretter må transportøren ut av landet. Dersom en utenlandsk transportør ønsker å drive permanent transport i Norge, må vedkommende etablere seg i landet etter gjeldende regler og søke løyve for nasjonal transport.⁹ Selv om den utenlandske konkurransen er begrenset, oppleves kabotasjekjøring altså som en stor utfordring for bransjen (se også avsnitt 5.2 om sjåførene).

⁸ Directorate-general for international studies. Policy department. Structural and cohesion policies B. Development and implementation of EU road cabotage.2013

⁹ <http://www.regjeringen.no/templates/RedaksjonellArtikkel.aspx?id=485244&epslanguage=NO>

Figur 5.1 Svinesund – godstransport etter registerland. (1989, 1994, 1999, 2004 og 2013). (Rambøll 2013)



På grunn av ulikheter i rammevilkår, opplever norsk langtransport et sterkt press fra utenlandske sjåførere, særlig fra de nye EU landene i forbindelse med EU utvidelsen i 2004. Hovi og Hansen (2011) viser til at polske og baltiske sjåførere frakter norsk import og eksport til stort sett alle land i Europa. Dette er knyttet til fri markedsadgang, lavt kostnadsnivå i landene der bilen er registrert, samt større internasjonale nettverk. Askildsen (2011) gjennomførte en intervjuundersøkelse blant langtransportsjåførere, og han fant at det var en utbredt oppfatning blant de norske sjåførene at utenlandskjøring med norske biler var «tapt for alltid». Det at norske sjåførere og lastebiler taper når det gjelder utenlandske transportoppdrag, får støtte i en undersøkelse gjennomført av Rambøll i 2013. Her viser utviklingen i den grensekryssende transporten at andelen norskregistrerte lastebiler som kysser grensen ved Svinesundbroen, har sunket fra 40 prosent i 1989 til 9 prosent i 2013, og at nedgangen har vært særlig sterk etter 2004 (se figur 5.1). Det er også en nedgang i lastebiler registrert i Sverige og Danmark, mens «øvrige» har hatt en vekst fra 11 prosent i 1994 til 51 prosent i 2013. Studien viser også at antallet tomkjøringstransporter fra Norge til Sverige har økt betraktelig – og er ifølge rapporten nesten oppe i 60 prosent (Rambøll 2013:26).

Konsekvenser av økt internasjonal konkurranse

Den økte internasjonale konkurransen innenfor transportbransjen gir et press på lønns- og arbeidsvilkårene i bransjen. En av hovedutfordringene når det gjelder sjåfø-

renes arbeidsforhold er knyttet til at den liberaliseringen som har funnet sted når det gjelder markedstilgang, ikke har blitt fulgt av en parallell prosess om harmonisering av sysselsetting og arbeidsforhold. En forholdsvis ny EU-undersøkelse (*Social and working conditions of road transport hauliers*, 2013) framholder at økt (internasjonal) konkurranse fører til at transportselskaper prøver å minimere kostnadene for å oppnå lavere pris på transporttjenestene. Dette kan gjøres enten gjennom å redusere lønnskostnadene eller å øke sjåførenes produktivitet, noe som i praksis betyr at sjåførene må kjøre lengre tid for en lavere pris. Videre peker rapporten på at presset på å kutte lønnskostnader har bidratt til at enkelte transportselskaper adopterer praksiser som skaper urettferdige arbeidsforhold. Eksempler som gis på dette, er det som i rapporten beskrives som «postbokselskaper». Det vil si selskaper som etablerer seg med postadresse i medlemsland hvor skattenivå, velferdsnivå og krav til arbeidsvilkår er lave, mens all faktisk aktivitet foregår i høykostland.

En annen måte å presse lønnskostnadene på, er å bruke selvstendige sjåfører som underleverandører. Transportselskapene drar fordel av at selvstendige sjåfører ikke er bundet av regler om arbeidstid, de koster heller ikke selskapet noe i form av skatter, sosiale avgifter og lønnet permisjon. Disse sosiale forpliktelsene er den selvstendige sjåførens eget ansvar. Askildsen (2011) peker på at når selskapene går fra å ansette egne sjåfører til å bruke selvstendig næringsdrivende, blir ansvaret flyttet fra arbeidsgiver til arbeidstaker.

Organiseringsgrad

Innenfor godstransport er organisasjonsgrad og avtaledkning lav. Det er bare mellom 10 og 20 prosent av langtransportsjåførene som er organisert (Rönngren et al. 2008). Gruppen er ifølge Askildsen (2011) også vanskelig å organisere. Dette skyldes dels at mange er selvstendig næringsdrivende og dels at mange små virksomheter drives av for eksempel sjåførenes slektninger, venner og bekjente. Dette gjør at det ikke utvikles partsforhold som er vanlige i det organiserte arbeidslivet.

Vi vet også at ikke bare størrelse, men også selskapsstruktur og eierform kan ha betydning for partssamarbeid. Trygstad og Vennesland (2012) har vist at internasjonale konsern utfordrer nasjonale medvirkningsordninger. Innenfor transportsektoren kan store logistikk-konsern med internasjonale nettverk gjør det krevende for de ansattes representanter å få informasjon om og innflytelse over konsernets strategi og handlinger (Dølvik & Løken 2003). Bergene og Underthun (2012) peker på hvordan oppsplitting av eierskap, anbudsutsetting og outsourcing innenfor transportbransjen utfordrer det tradisjonelle partssamarbeidet. De viser også til at økt bruk av arbeidsinnleie, midlertidige kontrakter og selvstendig næringsdrivende utfordrer den norske arbeidslivsmodellen, som baserer seg på prinsippet om kollektive forhandlinger mellom partene i arbeidslivet. Dette er en modell som forutsetter høy grad av organisering av både arbeidstakere og arbeidsgivere.

Arbeidsforhold

Mens det for langtransport sjåførene er utfordringer knyttet til ukurant arbeidstid, manglende fasiliteter for å overholde lovpålagt hviletid og et høyt fravær fra hjem og familie som er størst, er det for nærtransport sjåførene arbeidsmiljø og forhold ved varelevering som er utfordrende (Bråten et al. 2013). I en rapport fra 2010 viser Enerhaug og Gamperine at nærtransport sjåførene har liten grad av medbestemmelse når det gjelder utstyr og organisering av kjøreturer, og at mange av virksomhetene ikke har systemer for rapportering av avvik, feil eller mangler. Rapporten peker også på at sjåførene sjelden klarer å gjennomføre arbeidsoppgavene innfor vanlig arbeidstid, og at overtid er relativt vanlig (Enerhaug & Gamperine 2010). Trafikale utfordringer som kø i rushtiden, manglende parkeringsmuligheter i byene og generelt vanskelige leveringsforhold, bidrar til at nærtransport sjåførene opplever å ha en stressende arbeidshverdag (Bråten et al. 2013). Dette kommer også til uttrykk i medlem2014, hvor 65 prosent av godstransport sjåførene svarte at det veldig ofte/alltid eller nokså ofte er nødvendig å jobbe i høyt tempo. Og nesten halvparten oppgir at de nokså ofte eller veldig ofte/alltid har for mye å gjøre.

Arbeidstid for sjåførene er regulert gjennom arbeidsmiljøloven og tariffavtaler, og de omfattes av internasjonale regler for kjøre- og hviletid. Ifølge Bergene og Underthun (2012) har «just in time»-produksjon bidratt til økt tidspress og arbeidsintensitet. Bedriftene som kjøper transporttjenester, stiller større krav til presisjon, tempo og fleksibilitet, mens sjåførenes innflytelse på arbeidstempo og arbeidsbelastning er minimal (Askildsen 2011). Askildsen (2011) finner også at i forbindelse med intermodal transport¹⁰ blir det ofte forventet at sjåførene gjør arbeid som terminalansatte tidligere utførte. Det kan skyldes at tidspunktene som lasting og lossing skal utføres på, ikke passer med de terminalansattes arbeidstid, eller at det er rimeligere om sjåføren gjør dette selv (Rönnegren et al. 2008; Askildsen 2011).

Den tidligere nevnte EU-undersøkelsen viser også at det er utbredt blant lastebil-sjåfører å arbeide på usosiale eller ikke-standard tider; halvparten av de spurte sjåførene svarte at de blir pålagt å jobbe slike tider, og 58 prosent av dem sa at det skjer ofte. Dette stemmer godt overens med det vi finner i medlem2014, hvor litt over halvparten av godstransport sjåførene (52 prosent) svarer at de har en annen arbeidstid enn vanlig dagarbeid.

¹⁰ Intermodal transport vil si at det benyttes minst to typer transportmidler i en integrert dør-til-dør transportkjede.

5.1 Hva mener godssjåførene?

I medlemsundersøkelsen har vi bedt medlemmene skrive ned de utfordringene de vurderer som størst for egen yrkesgruppe. Blant godstransportsjåførenes svar er det noen forhold som går igjen, først og fremst knyttet til kabotasje, bruk av billig utenlandsk arbeidskraft og sosial dumping. Her er dette illustrert med følgende utsagn:

Eg mener at vist ikkje myndigheten trer inn og tar skikkeleg tak i sosial dumping og kabotasje, så blir det umulig for norske sjåførar.

Største utfordring blir kabotasjekjøring som sakte, men sikkert ødelegger norsk godstransport, så vi bare blir sittende igjen med useriøse aktører.

Kabotasje og billig arbeidskraft fra utlandet presser prisene alt for lavt.

Hovedutfordringen er kabotasje og utenlandske sjåfører i norske biler.

Vi har i medlemsundersøkelsen også stilt medlemmene overfor følgende påstand om myndighetens arbeid i forhold til ulovlig kabotasjekjøring (figur 5.2, på neste side).

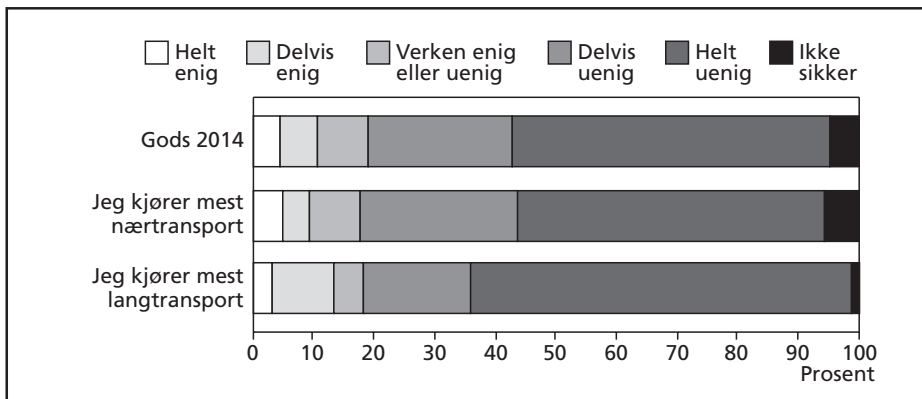
Svarene viser at det blant godstransportsjåførene er et stort flertall som er helt eller delvis uenig i at myndighetene gjør mye for å følge opp ulovlig kabotasjekjøring i Norge, tre av fire godssjåfører oppgir at de er uenig i påstanden, mens en av ti er helt eller delvis enig. Vi ser også at det er flere blant dem som kjører mest langtransport som er uenig i påstanden, dette er antakeligvis også de sjåførene som i sterkeste grad opplever konkurransen fra utenlandske sjåfører. I mange av de åpne svarene knyttes den økte konkurransen fra utlandet sammen med at lønnsomheten i næringen er utsatt, og at lønns- og arbeidsvilkårene innen godstransport er under press:

Alle firmaer leter etter billig arbeidskraft. Sjåfører som oftest er uerfarne og som nøyter seg med hva som helst i lønn vil være en stor utfordring for godstransporten.

Lønnsomhet. Konkurransen med utenlandske firmaer på innenlands kjøring. Færre og færre norske firmaer.

Tror de største utfordringene ligger innen prising av transporten. Prisene er i dag så lave at seriøse aktører sliter med å holde gjeldende regelverk og bra materiell. Slik ratene er i dag pleies de useriøse og utenlandske aktørene som «slipper» unna norske regler.

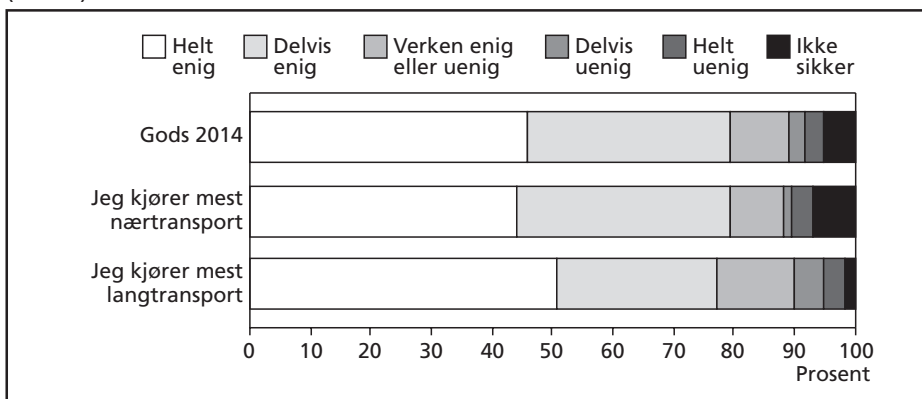
Figur 5.2 Myndighetene gjør mye for å følge opp ulovlig kabotasjekjøring i Norge. (n=254). Medlem2014.



Lønn

Det er enighet blant de ulike aktørene, både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden, om at ulikheter i sjåførenes lønnsvilkår og lønnsnivået i de europeiske landene er en utfordring for lønnsnivået i bransjen (Bråten et al. 2013). Aktørene peker også på utfordringer knyttet til at organisasjonsgraden er lav både på arbeidstaker- og arbeidsgiversiden, og hvor det som vist er et stort innslag av små bedrifter. Arbeidstilsynet framhever dessuten at den økte internasjonale konkurransen har ført til at de store aktørene innenfor gods-transport har gått ned i pris for å vinne oppdrag. Arbeidstilsynet erfarer videre, gjennom tilsyn, at det er mange ulike måter å lønne sjåfører på: lønn per time, lønn per oppdrag, lønn som en prosentandel av oppdragets verdi. Arbeidstilsynet er derfor bekymret for hvordan ulike avlønningssystemer har betydning for sikkerheten (Bråten et al. 2013).

Figur 5.3 Jeg tror det i framtiden blir økt press på lønns- og arbeidsvilkårene innen godstransport (n= 250). Medlem2014.



I medlemsundersøkelsen ba vi medlemmene ta stilling til påstanden om: «Jeg tror det i framtiden blir økt press på lønns- og arbeidsvilkårene innen godstransport». Svarene viser at 79 prosent av godstransportsjåførene er helt eller delvis enig i denne påstanden, mens i underkant av 6 prosent svarer at de er helt eller delvis uenig.

Vi ser at andelen som er helt enig i påstanden er noe større blant langtransportsjåførene enn nærtransportsjåførene, (hhv 51 prosent og 44 prosent), noe som sannsynligvis gjenspeiler at det er langtransportsjåførene som sterkest merker den internasjonale konkurransen.

En tredje utfordring som flere av medlemmene peker på, er knyttet til rekrutteringen til yrket:

Å få rekruttert dyktige fagfolk.

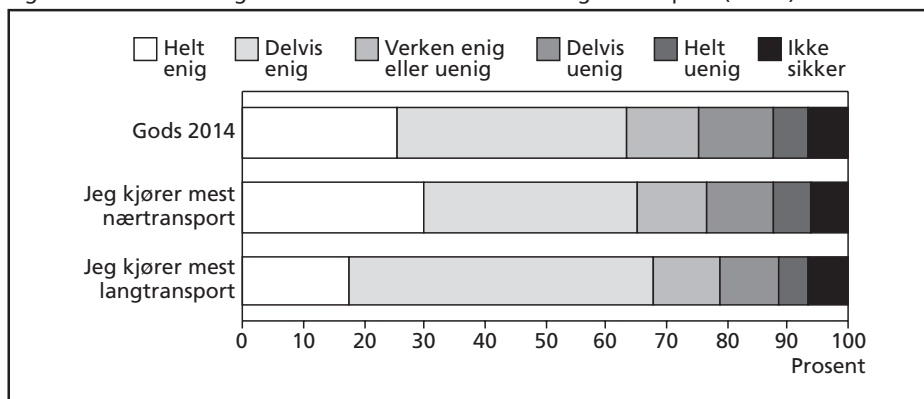
Vanskelig å rekruttere unge.

Å rekruttere norske sjåførere.

Å rekruttere nok faglærte arbeidstakere som snakker norsk og som kjenner norske veier og norsk klima.

I medlem2014 ba vi også medlemmene svare på følgende påstand knyttet til rekruttering til yrket: «Det er vanskelig å rekruttere arbeidskraft innenfor godstransport». 64 prosent oppgir at de er helt eller delvis enig i påstanden. Det er litt flere blant dem som kjører nærtransport enn langtransportsjåførene som svarer at de er helt enig (henholdsvis 30 og 18 prosent.)

Figur 5.4 Det er vanskelig å rekruttere arbeidskraft innenfor godstransport. (n=255). Medlem2014.



I mange av svarene knyttes rekrutteringsutfordringene til lønns- og arbeidsforholdene i sektoren og til den utenlandske konkurransen:

For dårlige arbeidsvilkår og for dårlige arbeidstider vil svekke rekrutteringen.

Det er også en del sjåførere som peker på utfordringer knyttet til ulykker og infrastruktur, med utsagn som:

Ulykker knyttet til uerfarne sjåførere.

Veivedlikehold og kapasitet på norske veier.

Veinett og dårlige veier.

5.2 Utfordringer

Oppsummerende er det noen utfordringer som peker seg ut for bransjen. Disse er i stor grad knyttet til økt internasjonal konkurranse, men også andre forhold trekkes fram:

- Godstransport har gått fra å være en del av vare- eller tjenesteproduzentenes selskap til å bli egne selskaper som leies inn for oppdrag. Utviklingen de siste tiårene er i stor grad preget av at godstransporten går gjennom mange ledd, hvor alle skal ha sin provisjon, noe som i siste instans avkorter godtgjørelsen for den som utfører transportoppdraget.
- Tidspres og arbeidsintensitet i godstransport har økt i takt med krav til «just in time»-produksjon. Bedriften som kjøper transporttjenester, stiller større krav til tempo, fleksibilitet og forutsigbarhet, sjåførene har liten påvirkning på arbeidstempo og arbeidsbyrde.
- Rekrutteringsproblem knyttet til yrkets fallende status, dårlig lønnsutvikling sammenliknet med andre yrkesgrupper, økt stress på grunn av strengere logistikk-krav, ubekvem og uforutsigbar arbeidstid.
- Økt utenlandsk konkurranse som fører til press på lønns- og arbeidsvilkår, er en særlig utfordring for godstransport.
- Internasjonale konsern og selskaper fører til at beslutninger tas i andre land, langt unna norske arbeidstakere og fagforeninger.
- Regulering av transport gjøres i større grad internasjonalt, først og fremst på EU-nivå.
- Andre forhold: små bedrifter, lav verdiskaping, sterk priskonkurranse, lav organisasjonsgrad.

6 Buss og bussjåfører

Lokal kollektivtransport

Lokal kollektivtransport og skolekjøring er offentlig betalte transporttjenester. Det er fylkeskommunene som er ansvarlig bestillingsmyndighet og som inngår kontrakter med ulike operatører.

Bussbransjen har gjennomgått store strukturelle endringer i løpet av de siste 10–15 årene. Tidligere var mange selskaper offentlig eid, for eksempel som interkommunale selskap, noen var semiprivat med delt eierskap, mens enkelte andre selskaper var helt privateid, for eksempel Schøyens Bilcentraler (Longva & Osland 2008). Fylkeskommunen har ansvaret for kjøp av lokal rutebiltransport. Fra 1994 ble det anledning til å ta i bruk anbud ved kjøp av lokal kollektivtransport, og det har vært en gradvis overgang til bruk av anbud i fylkene. Nå er det bare tre fylker som fortsatt driver sine egne bussruter, men også for disse er det konkrete planer om å sette driften ut på anbud.¹¹ Bussanbud i Norge startet altså opp på midten av 1990-tallet, med Oppland som første anbudsfylke.¹² Anbud utgjorde da kun 0,5 prosent av total ruteproduksjon. I dag er nærmere 70 prosent av total ruteproduksjon med rutebuss i Norge anbudsutsatt. I samme periode har det skjedd en fristilling av offentlige selskaper og en konsolidering i markedet. Siden 1994 er flere selskaper kjøpt opp eller slått sammen, og eierstrukturen er endret slik at det er mer krysseierskap.¹³

Fylkeskommunene inngår kontrakter med ulike operatører. Noen fylkeskommuner har opprettet egne administrasjonsselskaper for kollektivtrafikken, som har som oppgave å konkurransetsette kjøringen og utforme kravspesifikasjon til tilbyderne. Kravspesifikasjonene beskrives av både Norsk Transportarbeiderforbund og busselskapene som detaljerte, og de inneholder eksempelvis krav til hvilke busser som skal anvendes og hvor hyppig ulike ruter skal kjøres. Det oppleves som en viktig endring at rutetidene blir utformet av administrasjonsselskapet. Tidligere ble det utformet av trafikkleider i den virksomheten som utførte kjøringen. Vanligvis strekker anbudene seg over minst fem år. Noen administrasjonsselskaper opererer med 5+1+1 år, noe som betyr at tilbyderen

¹¹ De tre fylkene er: Aust-Agder, Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag. Jf. anbudsoversikt i bussbransjen i Norge pr. 13.03.2013 utarbeidet av NHO Transport.

¹² Op. cit.

¹³ Jf. oversikt over oppkjøp og fusjoner i bussbransjen 1995–2013 utarbeidet av NHO Transport.

som vinner konkurransen om kjøringen for en femårsperiode, får opsjon på kjøring i inntil to nye år under visse betingelser. Et eksempel på et slikt administrasjonsselskap er Skyss. Selskapet ble opprettet i 2007 og er heleid av Hordaland fylkeskommune. Skyss organiserer nesten all kollektivtransport i fylket. Et annet eksempel er Ruter, som også ble opprettet i 2007 og er et felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, eid av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Et relevant internasjonalt regelverk er EF-forordning om kollektivtransport med jernbane og på vei (1370/2007), som er tatt inn i norsk lov. Den inneholder ingen bindende regler om bruk av anbud, men den forbyr framforhandlede kontrakter, som tradisjonelt har vært mye brukt i Norge. Innføringen av anbud i lokal kollektivtransport begynte imidlertid lenge før denne forordningen ble vedtatt.

Partene og nasjonale myndigheter har innført to sentrale virkemidler for å sikre ansettelsesforholdene blant bussjåfører innen lokal kollektivtransport. Dette er ordninger som kom i stand for å avhjelpe utfordringer knyttet til privatisering innenfor bussbransjen.

Den ene er innføringen av identiske nasjonale tariffavtaler (bransjeavtalen), som ble innført fra 1. januar 2008 av partene i arbeidslivet. På arbeidstakersiden hadde imidlertid Norsk Transportarbeiderforbund (LO) og Yrkestrafikkforbundet (YS) startet et tariffpolitisk samarbeid allerede i 1998. Dette var en milepæl i organisasjonenes historie, og ga økt slagkraft i tariffoppgjørene. Etableringen av bransjeavtalen i 2008 må ses i forlengelsen av dette samarbeidet som hadde startet ti år tidligere. Harmoniseringen av tariffavtalens bestemmelser innenfor buss omfattet to arbeidsgiverorganisasjoner, og fire forbund, hvorav tre tilknyttet LO og ett tilknyttet YS. Forhandlingene innen NHO-området og Spekter-området skjer nå samordnet. I forhandlingene som fulgte etter at bransjeavtalen kom i stand, ble det enighet om at ansatte overføres til den nye bussbransjeavtalen i forbindelse med at nye kontrakter (om busstransport) startes opp. Dette betyr at selskapene i sine tilbud måtte ta høyde for bestemmelsene i den nye bussbransjeavtalen. Dessuten har yrkestransportloven bestemmelser om at operatører er forpliktet til å gi lønns- og arbeidsbetingelser som minst svarer til gjeldende landsomfattende tariffavtale. Overgangen til bussbransjeavtalen har medført en økning i timelønna. Det praktiseres likevel ulike pensjonsordninger innen busselskapene.

Den andre er regler om virksomhetsoverdragelse i kollektivtransport gjennom endringer i yrkestransportloven og jernbaneloven som ble innført i 2009. Dette innebærer at arbeidstakerne har rett til å følge med over til et nytt selskap dersom selskapet de er ansatt i, taper konkurransen og dermed ikke får fornyet sin kontrakt. Reglene for virksomhetsoverdragelse innebærer også at arbeidstakerne har rett til å beholde lønns- og arbeidsvilkår selv om de må bytte arbeidsgiver. Økonomien i virksomhetene beskrives i dag som anstrengt (Bråten & Nicolaisen 2013). Årsmeldingene fra 2012 viser røde tall hos flere store aktører. Unibuss, Nobina og Tide la alle fram betydelige

underskudd. Nettbuss, som hadde over 100 millioner kroner i pluss i 2011, var også blant dem som havnet i minus i 2012.

Om lag 12 000 sjåførere jobber innenfor bussbransjen, under 10 prosent av disse er kvinner. Bussbransjen er med andre ord sterkt mannsdominert. I mange busselskaper er gjennomsnittsalderen høy. Bransjen har hatt rekrutteringsproblemer i de siste årene, og flere selskaper har derfor drevet systematisk rekruttering fra østeuropeiske land (Bråten & Nicolaisen 2013). Flere selskaper har jobbet aktivt med rekruttering, og situasjonen har bedret seg i enkelte områder. Partene sentralt er opptatt av å tilføre kompetanse til bransjen. Det har vært svært liten interesse blant unge for å ta fagbrev som bussjåfør. Blant dem som jobber som sjåførere, er det mulig å ta fagbrev gjennom praksisplassordningen. De som gjør det, får også et lønnsløft. Likevel er det bare omkring 20 prosent av sjåførene som har fagbrev, og den lave andelen praksiskandidater forklares blant annet med språkbarrierer hos utenlandske sjåførere.

Organisasjonsgraden i bussbransjen er høy og ligger på mellom 80 og 90 prosent. Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet (YTF) organiserer bussjåførere i private selskaper, og de har anslagsvis 5000 medlemmer hver. Nettbuss har en markedsandel på anslagsvis 30 prosent og er en del av NSB-konsernet. Her er det Norsk Jernbaneforbund som er størst på LO-siden, i tillegg til Norsk Transportarbeiderforbund og Fagforbundet. Yrkestrafikkforbundet har også medlemmer i Nettbuss. Samlet er LO-forbundene størst innenfor bussnæringen, cirka seks av ti er organisert i et LO-forbund. Nettbuss hører inn under Spekter-området, hvor Norsk Transportarbeiderforbund, Norsk Jernbaneforbund og Fagforbundet har forhandlingsrett gjennom tilknytningen til LO Stat. Yrkestransportarbeiderforbundet har også medlemmer i Nettbuss, og organisasjonen forhandler gjennom YS Spekter. På NHO-området forhandler både Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet med NHO-transport som motpart på bransjeavtalene.

Partsrelasjoner satt på prøve

Bråten og Nicolaisen (2013) beskriver hvordan partsrelasjonene i bussektoren både er endret og satt på prøve som følge av anbud. Anbudssituasjonen innebærer at partsrelasjonene – i alle fall i praksis – har gått fra å omfatte to parter til tre. Det er busselskapene som ene og alene har arbeidsgiveransvar, men oppdragsgiver er likevel en relevant aktør fordi de utformer en rekke betingelser som påvirker arbeidsmiljøet. Det er administrasjonsselskapet som har ansvar for å sette ut bussruter på anbud, tildele kontrakter, gjøre ruteplanlegging og diverse oppfølging av kollektivtrafikktilbudet, som utgjør denne «tredje parten». I bussbransjen har det tradisjonelt vært en høy organisasjonsgrad blant både arbeidsgivere og arbeidstakere, og stort sett gode samarbeidsrelasjoner på virksomhetsnivå. Partsrelasjonene synes imidlertid å være i ferd med å endres som følge av at bransjen har blitt anbudsutsatt (Bråten & Nicolaisen 2013). Endringen handler

både om at en tredje part har kommet til og at forholdet mellom de to opprinnelige partene også påvirkes. Når det gjelder endringer knyttet til den tredje parten – kunden eller oppdragsgiver, erfarer både ledere og tillitsvalgte i busselskapene at det er vanskelig å vinne fram med synspunkter overfor administrasjonsselskapet. Som et eksempel er det svært vanskelig å få justert rutetider. Det er byråkratiske prosesser som tar lang tid og krever mye dokumentasjon. Spørsmålet om hvordan situasjonen med anbud påvirker partssamarbeidet mellom de opprinnelige partene – det vil si arbeidsgivers og arbeidstakers representanter, avhenger av om partsrelasjonene i utgangspunktet er preget av tillit og samarbeid, eller om de er mer konfliktfylte. I selskap hvor partssamarbeidet i utgangspunktet var preget av dårlig samarbeidsklima, har situasjonen blitt enda dårligere som følge av anbuds situasjonen. For å forklare utviklingen, pekes det blant annet på at selskapslojaliteten til både de ansatte og de tillitsvalgte reduseres som følge av anbud, siden alle vet at de kan få ny arbeidsgiver ved neste anbudsutlysning. Både tillitsvalgte og ledelsen peker på anbudsregimet som en viktig årsak til at relasjonen mellom dem har blitt mindre samarbeidspreget og mer konfliktorientert.

Nye former for arbeidsorganisering – konsekvenser for arbeidsmiljø

De siste to tiårene har vært preget av såpass store endringer i deler av arbeidslivet at forskere ser grunn til å snakke om endrede ansettelsesforhold (Rubery et al. 2006:123; Bosch 2006; Supiot 2001). Rubery et al. (2006) beskriver tre ulike former for arbeidsorganisering med tilhørende former for avlønning og arbeidstid. Bråten og Nicolaisen (2013) har undersøkt dette i tre bransjer i privat servicesektor, hvorav bussbransjen var den ene. Forskerne beskriver hvordan buss har en tradisjonell arbeidsorganisering i bunn, men at bransjen samtidig opplever at det kommer inn sterkere elementer av mer resultatbaserte og fragmenterte former for arbeidsorganisering.

For det første finnes det flere elementer av resultatbasert arbeidsorganisering. Bussjåførene har et selvstendig ansvar for å holde rutetiden, og de blir stresset når ruteplanleggerne oftere enn før beregner ruten ut fra forutsetninger som gjør det svært vanskelig å være presis. Sjåførene har svært liten mulighet til å få rutetider justert (lav kontroll), og dette, i kombinasjon med misfornøyde passasjerer, fører til stress. Sjåførene har også et ansvar for at bussen skal være isfri, oppvarmet og i forsvarlig stand ellers. Denne typen resultatansvar kan føre til stress, særlig fordi busselskapene kutter ned på «påtroppingstiden» for å vinne anbud. Tidligere var påtroppingstiden gjerne på rundt 15 minutter, mens det nå er vanlig med om lag 5 minutter.

For det andre finnes det også elementer av fragmentert timebasert arbeidsorganisering. Arbeidstiden er da gjerne organisert for å maksimere produktivitet og minimere «lønnet inaktivitet». Dersom etterspørselen har en fragmentert og diskontinuerlig tidsstruktur, har arbeidstiden også det. Innenfor buss er delt dagsverk et eksempel på organisering etter et slikt arbeidstidsprinsipp. Delt dagsverk har alltid vært vanlig i buss,

fordi etterspørselen etter kollektivtransport er størst i rushtiden. Dette er regulert i tariffavtalen, og arbeidstakerne mener at ordningen formelt sett har blitt mer arbeidstakervennlig gjennom tariffrevisjoner de siste ti årene. I praksis kan det likevel se ut til at delt dagsverk enkelte plasser nå oppleves som mer ubekvemt, fordi ruteplanleggerne i større grad tar yttergrensene i tariffavtalen i bruk. Tillitsvalgte opplever også at deltid brukes mer for å møte den rushtidpregede etterspørselen.

Anbudssituasjonen i buss har påvirket arbeidsmiljøet i negativ retning. Anbud har gitt et merkbart større press på tid og ytelse, og bidratt til økt stress blant sjåførene. Konkurransen om å vinne anbud har gitt færre muligheter for ansatte til å påvirke arbeidssituasjonen. Det sosiale arbeidsmiljøet har også endret seg. Endrede pausefasiliteter og endret arbeidsorganisering som blant annet innebærer strammere rutetider, har gitt færre muligheter for sosialt samvær og økt ensomhet blant sjåførene. Økt rekruttering fra østeuropeiske land har videre ført til språkbarrierer og vanskeliggjort sosial omgang mellom kolleger. Partsforholdene har endret seg som følge av anbud, og administrasjonsselskapet har kommet til som den tredje part.

Disse utfordringene bekreftes også i medlemsundersøkelsen i 2014. Innenfor buss svarer 70 prosent at de jobber skift eller turnus. Dessuten svarer 47 prosent at det nokså ofte eller veldig ofte/alltid er nødvendig å jobbe i et høyt tempo. 34 prosent svarer at de nokså ofte eller veldig ofte/alltid har for mye å gjøre. En av fire vurderer risikoen for arbeidsulykker som stor, mens halvparten vurderer ulykkesrisikoen til å være middels.

På spørsmål om hva bussjåførene mener er de største utfordringene for bransjen i årene som kommer, er anbudssituasjonen, lønns- og arbeidstidsordninger, rekrutteringen til bransjen, språkutfordringer knyttet til rekruttering av utenlandsk arbeidskraft samt sjåførenes sikkerhet, tema som mange nevner. Her har vi plukket ut noen sitater som er illustrerende for det mange har lagt vekt på i de åpne svarene:

Ved hvert eneste nye anbud med utarbeidelse av nye skift og turnuser prøver arbeidsgiverne å gjøre hverdagen mer håpløs for den enkelte sjåfør: Antall delte skift og uttrekk på arbeidsdagen er det som lokal klubb jobber mest med å få unngått.

Anbud og konkurranseutsetting av rutekjøring vil være med på å presse lønn og arbeidstid til det uholdbare for sjåfører i fremtiden.

Anbudskonkurranse som tar hensyn til at det må være mulighet for å drive ruteproduksjon uten å gå med tap. Uten denne vektingen vil presset mot lønns- og arbeidsvilkår øke og krav til kvalifiserte medarbeidere synke.

Forhindre at anbudssystemet ødelegger hele næringen. Få tilbake optimisme blant de ansatte. Klare å rekruttere norske sjåfører, språkvansker er et stort problem p.g.a. mange nasjonaliteter. Få bort den utstrakte bruken av ugunstige delte skift, som ødelegger for en fornuftig fritid. Dagens skiftordninger fører til både utbrenthet og depresjon blant de ansatte. Få bort ensformigheten som anbud i dag medfører.

Rekruttering er den største utfordringen. Dette tror jeg henger sammen med lav status for yrket. Lønnen må bli betydelig bedre, og utstrekking på delte skift må bli kortere.

Sikkerheten til sjåførene. Få på plass pengeløst system.

Å få nye sjåførere. Dei arbeidsforholdene vi har fått i anbud er det ingen som vil ha. Hadde eg vert ung i dag – hadde eg ALDRI blitt bussjåfør.

Vi vil også understreke at bussjåførenes sikkerhet er et forhold som flere vektlegger i de åpne svarene. Med sikkerhet tenker man først og fremst på risikoen for å bli utsatt for ran eller trusler og vold fra passasjerer. I de åpne svarene er det mange som framholder ønsket om kontantfrie busser for å redusere mulighetene for ran. I en intern undersøkelse i regi av Norsk Transportarbeiderforbund blant bussjåførere høsten 2013, kommer det fram at nærmere 60 prosent har opplevd truende situasjoner på jobb, og at sjåførene i svært liten grad føler seg sikret mot voldelige og/eller truende personer som kommer inn på bussen. I denne undersøkelsen svarer ni av ti at det bør innføres alarmknapp og videoovervåking på alle busser som tiltak for å øke sjåførenes sikkerhet på jobb.

Ekspressbuss

Til forskjell fra lokal kollektivtransport, er ekspressbussmarkedet i all hovedsak kommersielt. Ekspressruter, definert som fylkesoverskridende rutebiltransport, er imidlertid også adgangsregulert i form av løyver. Selskap som ønsker å opprette en ekspressbussrute, må søke fylkeskommunene (konsesjonsmyndighet for fylkesoverskridende rutebiltransport) om løyve for dette. Disse behovsprøves mot lokal kollektivtransport, noe som kan medføre pålegg om å kjøre med stengte dører på deler av strekninger som ekspressbussrutene deler med lokal transport. Dette gjør at ekspressbussmarkedet ikke er under like stort press som for eksempel turbiloperatører. Turbiloperatører må også søke om løyve, men adgangen til markedet forstått som antall operatører i markedet er ikke regulert. En annen forskjell mellom ekspressbuss og turbil er at førstnevnte må være etablert i landet for å drive ekspressbussruter, siden det er snakk om regelmessige ruter.

Gjennom 90-tallet fant det sted en gradvis liberalisering av ekspressbusskjøring i Norge. Fra 2003 har det vært en tilnærmet fri adgang til å etablere fylkesgrensekryssende busslinjer i Norge. Den tidligere restriksjonen for å verne jernbanen mot konkurranse ble tatt bort, og det ble mulig å opprette ekspressbusslinjer parallelt med toglinjer. Forut for 2003 var likevel samarbeid mellom busselskap og kobling av løyver vanlig, og ofte en forutsetning for å opprette sammenhengende, fylkeskryssende og kommersielle ekspressbussruter (Aarhaug & Fearnley 2012). Denne vektleggingen av samarbeid har hatt stor betydning for hvordan det norske ekspressbussmarkedet ser

ut i dag. Cirka en tredel av alle ekspressbusslinjer i landet drives i samarbeid mellom to eller flere selskaper (Aarhaug & Fearnley 2012).

Den norske ekspressbussnæringen har vært i vekst på 2000-tallet. Fra 2003 skjedde det en eksplosiv vekst i samlet volum for ekspressbussnæringen. Særlig var det en vekst på relativt korte linjer som betjenes med relativt høy frekvens. Typiske linjer er inne i TIMEkspressen-konseptet, som legger til grunn høy frekvens og at avgangene skjer på samme minuttall hver time (Aarhaug & Fearnley 2012). Veksten i ekspressbussmarkedet har imidlertid stagnert etter 2007. Aarhaug og Fearnley forklarer dette med konkurranse fra fly, nye og strengere reguleringer i fylkene, at markedet er mettet og at næringen ikke har vært innovativ nok. Andre mulige forklaringer er den makroøkonomiske utviklingen og demografiske og sosioøkonomiske endringer.

Selskapsstrukturen i ekspressnæringen har endret seg betydelig i perioden 2000–2010. Antallet selskaper er omtrent halvert, i hovedsak på grunn av oppkjøp. Nettbusskonsernet er klart dominerende. Målt i antall passasjerer har de en markedsandel på nærmere 60 prosent, og målt i omsetning har de cirka 45 prosent (Aarhaug & Fearnley 2012). I tillegg er det tre mellomstore aktører (Telemark bilruter, Tide, Fjord1), som sammen med Nettbuss frakter cirka 85 prosent av passasjerene. Generelt er de selskapene som er store innen ekspressbuss, også store innenfor fylkesintern bussdrift, som er et betydelig større marked enn ekspressbussmarkedet. Det er rimelig å anta at utviklingen i ekspressbussmarkedet følger av utviklingen i det øvrige bussmarkedet, ikke motsatt (Aarhaug & Fearnley 2012).

Generelt finnes det lite litteratur som omhandler arbeidsmiljø og arbeidsforhold i ekspressbussnæringen. I intervjuer med partene framholdes det likevel at ekspressbussruter stort sett er populære blant sjåførene, som opplever mindre stress på denne typen langkjøring enn lokal kjøring. Denne delsektoren synes heller ikke å ha spesielle utfordringer når det gjelder rekruttering. I intervjuer nevnes det at dette yrket kan være et attraktivt alternativ for eksempel for tidligere godssjåfører.

Turbil

Turbil er et av delmarkedene som har vært mest i søkelyset den siste tiden hva gjelder kabotasje og sjåførenes arbeidsforhold. Det gjelder ikke samme begrensninger for kabotasjekjøring for persontransport som for godstransport. Blant annet er det ikke krav om at turbilen må frakte passasjerer inn i landet ved grensekryssende transport. Det er imidlertid krav om at kabotasje bare kan utføres på midlertidig basis dersom kabotasjekjøringen ikke er del av en internasjonal rute for å møte transportbehovet innenfor et bymessig område eller til og fra tilstøtende bymessige områder.

Turbilmarkedet er svært uoversiktlig. Blant de norske selskapene er det i hovedsak tre typer operatører. Den ene typen er store selskaper som leverer lokale busstjenester og har egne turbilavdelinger. For disse er turbil en del av omsetningen, men flere

opplyser at de reduserer antall turbiler (Bråten et al. 2013). Eksempelvis har Nettbuss redusert antall turbusser fra 250 i 2003 til 80 i 2013. Samtidig har selskapet vokst på det lokale kollektivtransportmarkedet. Den andre typen er store turbilselskaper som H.M.Kristiansens Automobilbyrå AS og Schaus. Sistnevnte har 30 turbiler. Den tredje typen er små turbilselskaper med en til to ansatte. Tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser at det er mange små selskaper. I 2011 var det i gjennomsnitt mindre enn fire lønnstakere per foretak.

Disse er mest utsatt for konkurransepress fra øvrige aktører, herunder utenlandske selskaper som driver kabotasjekjøring i det norske markedet. Utenlandske aktører står for en økende andel av turistoppdrag i sommerhalvåret, og spesielt turer i tilknytning til cruise- og flyreiser. Norsk turbilnæring hevder de blir presset ut og ikke kan konkurrere mot utenlandske selskaper som tilbyr sine sjåfører langt dårligere lønns- og arbeidsbetingelser. Operatører melder om at de ukentlig mottar oppkjøpsforespørsler fra mindre selskaper som ikke klarer å drive lønnsomt lenger. Den viktigste begrunnelsen for ønske om salg eller nedleggelse er konkurranse fra utenlandske operatører med et lavere kostnadsnivå. Norsk Transportarbeiderforbund vurderer det slik at EUs utstasjoneringdirektiv gjelder for sjåførenes arbeidsvilkår ved kabotasjekjøring innen turbiltransport. Argumentet er imidlertid ikke prøvd rettslig.

Generelt finnes det lite litteratur om turbilmarkedet, både nasjonalt og internasjonalt. Det er vanskelig å måle omfanget, og sjåførenes arbeidsvilkår er i liten grad undersøkt. I intervju med partene gis det likevel uttrykk for at kabotasjekjøring utgjør et problem i det norske turbilmarkedet, og at andre land har gjennomført flere begrensninger (via konkrete tidsrammer eller avgiftssystemer) for å begrense slik kabotasjekjøring. Det eksisterer en oppfatning om at utenlandske turbiler opererer fritt i Norge i sommersesongen, med konkurransefordeler som at sjåførene kompenseres i henhold til hjemlandets lønns- og arbeidsvilkår. Det finnes likevel ingen informasjon om hvilke arbeidsforhold utenlandske turbilsjåfører har mens de kjører i Norge, ei heller hva som er konsekvensen av denne typen kjøring for norske aktører. På den ene siden pekes det på at slik kabotasjekjøring er nødvendig for turistnæringen og hotellene i distriktene, samt for ferieavvikling blant norske sjåfører. På den andre siden pekes det på at manglende regelverk for kabotasjekjøring innen turbil bidrar til reduserte stillinger og permitteringer blant turbiloperatører i distriktene. Et annet viktig argument er at nedleggelse av norske turbiloperatører kan gå ut over beredskapen, for eksempel ved behov for evakuering av større folkemengder og hvis en flyplass er stengt.

6.1 Hva mener bussjåførene?

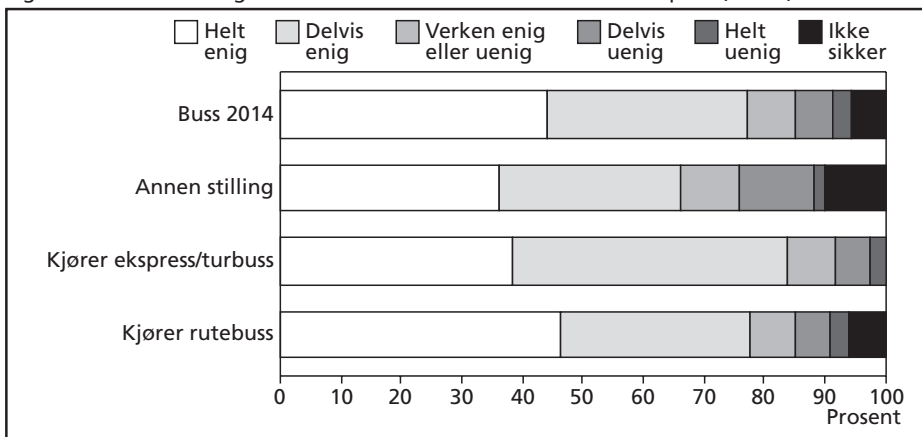
I spørreundersøkelsen blant Norsk Transportarbeiderforbunds medlemmer ba vi bussjåførene om å vurdere ulike påstander om arbeidssituasjonen. Totalt 540 medlemmer innenfor bussektoren valgte å besvare undersøkelsen. I de følgende figurene er svarene fra denne gruppen totalt betegnet Buss 2014. Denne gruppen har vi videre delt inn i ulike undergrupper etter hvilken stilling/sjåføreropdrag de har. Den største undergruppen er de som kjører rutebuss, totalt 417 medlemmer. Som beskrevet over, er det få som kjører turbuss, noe som også gjenspeiles i det kvantitative materialet. Sjåfører som kjører ekspressbuss er slått sammen med dem som kjører turbuss, og totalt utgjør disse 74 personer. I kategorien annen stilling finner vi dem som har andre stillinger, som administrative stillinger eller verksted-/servicestillinger. Disse jobber altså ikke som bussjåfør, men er likevel medlemmer i forbundet. Gruppen annen stilling teller totalt 49 respondenter.

Rekrutteringssituasjonen

Rekrutteringssituasjonen innenfor bussbransjen har vært vanskelig over de siste årene. Flere selskaper har derfor drevet systematisk rekruttering fra østeuropeiske land (Bråten & Nicolaisen 2013). Partene sentralt har vært opptatt av rekrutteringssituasjonen. Blant annet er det satt i gang et treårig prøveprosjekt for opplæring av bussjåfører fra fylte 18 år. Prosjektet skjer i samarbeid med utvalgte videregående skoler. Prosjektet for rekruttering av bussjåfører er etter samme modell som man utdanner yrkessjåfører for godssektoren. I medlem2014 oppgir drøyt 95 prosent av medlemmene i buss at de er fast ansatt, kun en liten andel oppgir at de er midlertidig ansatt. Likevel svarer 15 prosent at bruken av midlertidig ansatte har økt betydelig på egen arbeidsplass de tre siste årene. Andelen som svarer at bruken av midlertidig ansatte har økt noe, er også 15 prosent.

I figur 6.1 ser vi at det er en utbredt oppfatning blant bussjåfører om at rekrutteringssituasjonen i bransjen er vanskelig. Nærmere 80 prosent er helt eller delvis enig i denne påstanden. Andelen som sier seg helt enig i påstanden, er størst blant dem som kjører rutebuss. I denne gruppen er drøyt 45 prosent helt enig i påstanden om rekrutteringsvansker.

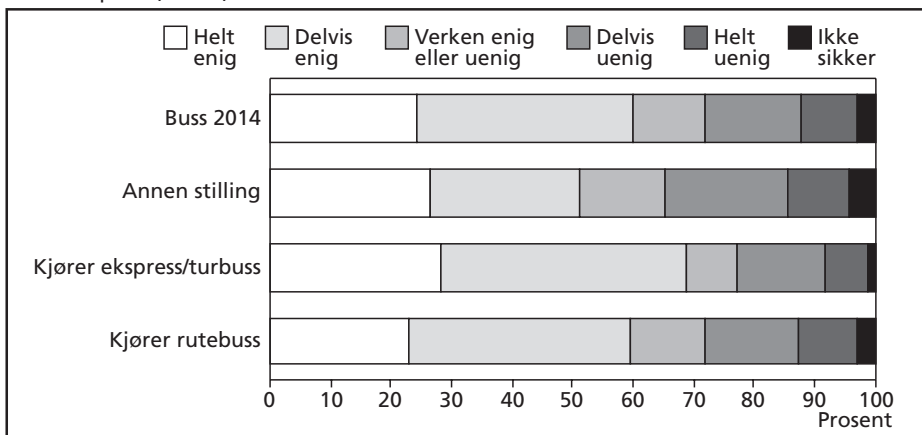
Figur 6.1 Det er vanskelig å rekruttere arbeidskraft innenfor busstransport. (n=540). Medlem2014.



Lønns- og arbeidsvilkår

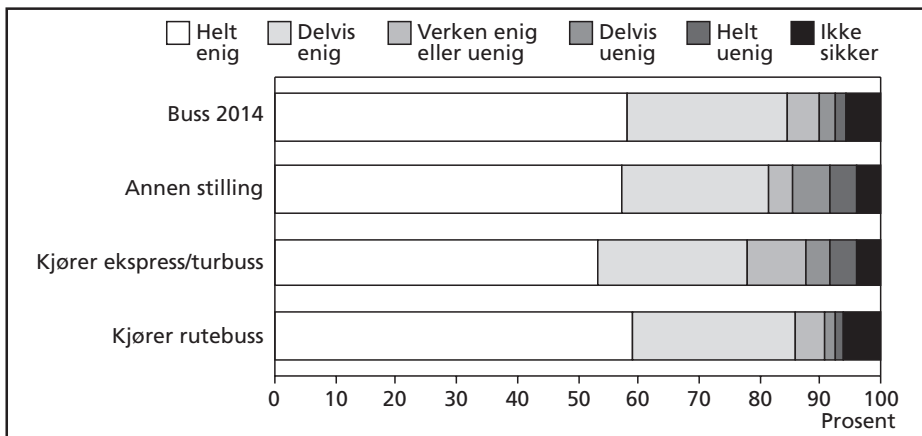
I 2008 ble det som nevnt innført identiske nasjonale tariffavtaler (bransjeavtalen). Harmoniseringen av tariffavtalens bestemmelser omfattet to arbeidsgiverorganisasjoner og fire forbund – tre tilknyttet LO og ett tilknyttet YS. Forhandlingene skjer nå samordnet. I tillegg har yrkestransportloven bestemmelser om at operatører er forpliktet til å gi lønns- og arbeidsbetingelser som minst svarer til gjeldende landsomfattende tariffavtale. Denne harmoniseringen har bidratt til å sikre lønns- og arbeidsbetingelsene for bussjåfører over hele landet og på tvers av ulike selskaper. Likevel er bussbransjen, i likhet med andre deler av transportnæringen, utsatt for betydelig nedadgående press på lønns- og arbeidsvilkår, noe som også gjenspeiles i vurderingene av fagbevegelsens innsats for å opprettholde lønns- og arbeidsvilkår (figur 6.2 på neste side). Totalt svarer 60 prosent at de helt eller delvis er enig i påstanden om at fagbevegelsen gjør en god jobb for å opprettholde lønns- og arbeidsvilkår innenfor busstransport, mens en av fire svarer at de er helt eller delvis uenig i denne påstanden. Andelen som er helt enig i påstanden, er lavest i gruppen som kjører rutebuss. Blant disse er drøyt en av fem helt enig i denne påstanden.

Figur 6.2 Fagbevegelsen gjør en god jobb for å opprettholde lønns- og arbeidsvilkårene innenfor busstransport. (n=539). Medlem2014.



Norsk Transportarbeiderforbunds medlemmer innenfor bussnæringen tror dessuten at framtiden vil preges av økt press på lønns- og arbeidsvilkårene. Hele 95 prosent er helt eller delvis enig i påstanden om at presset på lønns- og arbeidsvilkårene vil øke i tiden som kommer. Medlemsundersøkelsen viser dessuten at hele 70 prosent innenfor buss er helt eller delvis uenig i at størrelsen på lønna er riktig i forhold til egen innsats og prestasjoner.

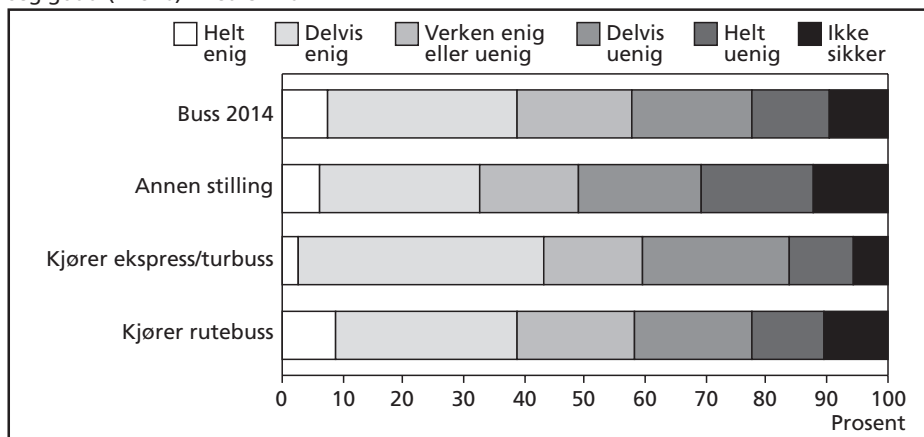
Figur 6.3 Jeg tror det i framtiden blir økt press på lønns- og arbeidsvilkårene innen buss. (n=539). Medlem2014.



Det neste spørsmålet forbundets medlemmer innen bussnæringen ble spurt om å ta stilling til, var hvordan de vurderer koordineringen mellom ulike forbund innenfor næringen. Som tidligere beskrevet, er organisasjonsgraden innenfor buss svært høy

– nærmere 90 prosent. Både Transportarbeiderforbundet og YTF (YS) organiserer bussjåfører i private selskaper, og har anslagsvis 5000 medlemmer hver. Norsk Jernbaneforbund (NJF) (LO) organiserer sjåførene i Nettbuss, som er en del av NSB-konsernet. Transportarbeiderforbundet og YTF forhandler med NHO Transport som motpart, mens NJF forhandler på Spekter-området. Inngåelse av likelydende bransjeavtaler og samordning i lønnsoppgjørene er blant de virkemidlene partene sentralt har satset på for å sikre ansettelsesforholdene blant bussjåførene på tvers av selskapsstruktur og forhandlingsområde. Til tross for vektleggingen av samordning mellom arbeidstakerorganisasjonene sentralt, ser vi i figur 6.4 at Transportarbeiderforbundets medlemmer er delt i synet på hvorvidt organisasjonene har lyktes med koordineringen. Andelen som er helt eller delvis uenig i påstanden om god koordinering mellom forbundene, er nesten like stor som andelen som er helt eller delvis enig i denne påstanden. Dersom vi bare ser på dem som er helt enig eller helt uenig i påstanden om god koordinering, ser vi at gruppen som svarer helt uenig er nesten dobbelt så stor som den som svarer helt enig.

Figur 6.4 Selv om det er flere forbund som organiserer bussarbeidere, klarer de å koordinere seg godt. (n=540). Medlem2014.



6.2 utfordringer

- Anbudsutsetting av persontransport i offentlig regi.
- Opprettelsen av egne administrasjonsselskaper som har ansvar for å sette ut bussruter på anbud, tildele kontrakter, ruteplanlegging og ulik oppfølging av kollektivtrafikktilbudet, og slik legger mye av premissene for kollektivtransporttilbudet.
- Partsrelasjonene synes å være i ferd med å endres som følge av at bransjen har blitt anbudsutsatt. Endringen handler både om at administrasjonsselskapene som er oppdragsgiver har kommet til som en tredje part, og at forholdet mellom de to opprinnelige partene også påvirkes.
- Anbudssituasjonen har påvirket arbeidsmiljøet i negativ retning. Det har blitt et merkbart større press på tid og ytelser, og påfølgende stress for sjåførene. Mulighetene for sosialt samvær blant sjåførene er redusert.
- Rekrutteringsproblemer og økt innslag av sjåfører fra østeuropeiske land har skapt språkbarrierer og vanskeliggjort sosial omgang mellom sjåfører.
- Det kan også være potensielle utfordringer knyttet til å opprettholde en høy organisasjonsgrad blant bussjåførene i takt med økende innslag av utenlandske sjåfører, og generelle vansker knyttet til å rekruttere norske ungdommer til bussjåføryrket.
- I turbilmarkedet er konkurranse fra utenlandske selskaper som driver kabotasjekjøring en vesentlig utfordring.

7 Drosje og drosjesjåfører

Drosjenæringen er en del av kollektivtrafikktilbudet. Næringen mottar ikke offentlige subsidier, men er regulert gjennom løyvesystemet. Det er fylkeskommunene som regulerer markedet gjennom antall løyver, og det er betydelige variasjoner i hvor stramt adgangsbegrensningen til næringen reguleres fra fylke til fylke. Næringen består i dag av 6500 løyvehavere og 8500 løyver. Næringen har 15 700 sysselsatte, og cirka 350 er organisert i Norsk Transportarbeiderforbund. Det er en god del som har drosjekjøring som biinntekt, og disse kan være organisert i et annet forbund tilknyttet hovedjobben. I tillegg er det 1000 bopelsløyvehavere i distriktene. Bopelsløyve gis i områder hvor kjøregrunnlaget er så lite at det ikke er grunnlag for å etablere en drosjesentral.

Næringen har to typer aktører: drosjeeiere og drosjesjåfører. Drosjeeieren er selvstendig næringsdrivende med løyve for å drive drosjenæring. Typisk driver eieren en drosje og en reservevogn som kan driftes når det er behov for det. Drosjesjåføren står i utgangspunktet fritt til å velge hvilken sentral han vil knytte seg til. Drosjesentralen er ofte et sameie av drosjeeiere, selv om det også har dukket opp noen rent kommersielle aktører. Sentralene tar en avgift for å drive service, som å ta imot telefonbestillinger og distribuere turer, for drosjeeiere. I tillegg drifter sentralen systemet for betaling med kredittkort. Det er store variasjoner når det gjelder rekruttering til de ulike sentralene. Som et eksempel kreves det 13 års ansiennitet for å få løyve i Oslo Taxi, mens man i de andre små privateide sentralene kan få løyve på dagen. Oslo Taxi er eksempel på en godt organisert sentral, med rettferdig fordeling av turer, tilbud om kollegastøtteordning og krav om kjentmannsprøve for sjåfører. De er i liten grad preget av gatemarkedet. Systemet gjør at drosjeeierne og sjåførene får sikre inntekter, samt slipper kø og tomkjøring. Det er svært populært å ha løyve her. Åpningen av løyvedistriktet har imidlertid ødelagt løyvekøen flere steder. Dette har bidratt til at den som har ventet lenge ved en lokal sentral, plutselig ikke har noe fortrinn lenger, og flere har sluttet. Løyve kan ikke omsettes, de er knyttet til person og trekkes tilbake når personen er 70 år. Dette legger begrensninger på hvilke selskapsformer som kan etableres innenfor drosjenæringen.

Drosjesjåførene er ansatt hos og kjører for den enkelte drosjeeier. Arbeidsgiveransvaret er altså ikke hos drosjesentralene, men hos den enkelte drosjeeier, og slik utenfor sentralens ansvarsområde. Organisasjonsgraden blant sjåførene er lav, noe som kan ha sammenheng med de personlige forbindelsene det lett blir mellom den enkelte sjåfør og drosjeeier. Andre forhold kan være den høye andelen på deltid, og at drosjekjøring for en god del er en biinntekt i tillegg til annet arbeid. Tariffavtalen er en

minstelønnsavtale, men ifølge Norsk Transportarbeiderforbund er det få som benytter seg av denne. De aller fleste mottar provisjonslønn, noe som blant annet innebærer at rabattordninger for ulike kunder slår direkte ut i lavere lønn til sjåførene. Forbundet peker på lønnsdannelsen i bransjen som en hovedutfordring når det gjelder å sikre ansattes lønns- og arbeidsvilkår, noe vi nedenfor belyser med et eksempel fra Nord-Jæren. I storbyene har man rekrutteringsutfordringer. En stor del er innvandrere, gjerne med lav arbeidserfaring. I mange tilfeller er kjennskapet til norske arbeidslivsreguleringer liten hos både sjåfør og drosjeeier, noe som skaper en del utfordringer for næringen som helhet. Det pekes også på utfordringer som kan oppstå i møtet mellom sjåfører fra kulturer med en sterk æreskodeks og dårlige norskkunnskaper, og passasjerer som skal kjøres etter en fuktig kveld på byen. «Yrket som drosjesjåfør krever at man liker å møte ulike typer mennesker i ulike situasjoner, og at man setter pris på den friheten yrket tross alt gir», mente en av våre informanter. I medlemsundersøkelsen oppgir 90 prosent innenfor drosjetransport at de er fast ansatt, mens kun en liten andel oppgir at de er midlertidig ansatt eller selvstendig næringsdrivende. Drøyt 35 prosent svarer at bruken av midlertidig ansatte har økt betydelig eller noe i løpet av de siste tre årene.

Drosjenæringen i Norge er først og fremst regulert gjennom yrkestransportloven og dens løyveordning. Denne ordningen har ligget til grunn for den behovsprøvingen som, sammen med Forskrift om maksimalpriser, har regulert konkurranse- og prissituasjonen i bransjen. Bråten et al. (2013) framholder at dette tradisjonelle reguleringsregimet har blitt utfordret av konkurranselovgevingen og lov om offentlige anskaffelser, som begge søker å fremme konkurranse. Konsekvensene av disse endringene har blitt studert i en rekke lokale sammenhenger, men studiene har i liten grad vært opptatt av konsekvenser for arbeidsmiljø og ansatte sjåførers arbeidssituasjon. Gjennom media har vi likevel fått kjennskap til hvordan drosjesjåfører uttrykker frustrasjon på grunn av overkapasitet i lokale markeder med påfølgende konkurransepress og lengre arbeidsdager for å sikre inntjening.¹⁴ Drosjeeier Geir Meling har gitt følgende uttalelse til NRK Rogaland når det gjelder situasjonen for drosjesjåførene på Nord-Jæren:

Dei siste fem åra har arbeidstida for ein vanleg sjåfør auka med 5–6 timar. Me må altså strekkja arbeidsdagane med fleire timar for å tena det same som før, så gale er det.

Årsakene som blir påpekt er blant annet en økning i antallet løyver i området, færre kunder og vanskelige trafikale forhold i rushtiden, noe som medfører køkjøring i rushtiden og mange lange og rolige timer midt på dagen. Som en følge av dette er frustrasjonen stor blant både drosjeeiere og sjåfører i området. Det vises til økt arbeidstid og redusert lønn. For 20 år siden var det vanlig med tre sjåfører for å holde en drosje i døgnkontinuerlig drift, i dag er det vanlig med to sjåfører som jobber tolv timers

¹⁴ Se for eksempel http://www.nrk.no/rogaland/_aldri-opplevd-sa-stor-frustrasjon-1.11340939

skift.¹⁵ Som nevnt er drosjekjøring provisjonsbasert, sjåføren får betalt for antall turer – i prosent av omsetningen. Tøffere konkurranse og tap av kjøring ved anbud gjør det vanskeligere å opprettholde lønnsnivået blant drosjesjåførene. I medlem2014 svarer to av tre drosjesjåfører at de er helt eller delvis uenig i påstanden om at størrelsen på lønna er riktig i forhold til egen innsats og prestasjoner på jobben.

Flere har tatt til orde for endringer i drosjenæringen, blant dem er direktøren i Forbrukerrådet, Randi Flesland.¹⁶ Hun mener at dagens organisering av markedet er utdatert og begrenser muligheten for konkurranse på kvalitet og pris. Hun peker på utfordringer knyttet til at det flere steder er dårlig opplæring i både service og geografisk kunnskap, samt i norskkunnskaper hos sjåførene. Dessuten gjør dagens løyvesystem det svært vanskelig å få en reell styring av løyvehaverne, da drosjesentralene i realiteten styres av løyvehaverne. Av hensyn til forbrukerne og konkurransen i markedet, vurderer Flesland det som nødvendig med en omorganisering av næringen. Hun peker likevel på at det ikke finnes noen «quick fix», men at det er nødvendig med en grundig utredning – gjerne i form av en NOU.

Drosjenæringen er regulert og dermed lite utsatt for ekstern konkurranse når det gjelder privatmarkedet. De offentlige kjøpene er derimot satt ut på anbud og dermed konkurranseutsatt. På dette området møter næringen konkurranse fra turvognselskap som kan drive på helt andre måter enn en taxi med kjøreplikt i hjemkommunen. Et eksempel på dette har vi sett innen pasienttransport, hvor busselskaper vinner anbud framfor drosjeselskap når helseforetakene utlyser kontrakter om oppdrag innen pasienttransport.¹⁷ Hvor mye drosjekjøringen har blitt redusert som følge av anbudstap, varierer. I distriktene kan det anslagsvis dreie seg om opptil 80–90 prosent, mens i sentrale strøk på Østlandet er det anslagsvis 30 prosent. Ved tap av anbud mister man arbeidsplasser, noe som representerer en stor usikkerhet både for drosjeeierne og sjåførene. Det framholdes at anbudsutsetting representerer et større problem for drosjenæringen i distriktene enn i de store byene. Representanter for drosjenæringen peker på at det synes å være høy turnover blant virksomheter som vinner anbud om syketransport. De som vinner anbudet gjør dette gjerne på grunnlag av prissettingen, de er ofte ikke lokale aktører. Det pekes på en generell uro omkring anbudssituasjonen om syketransport, og hvordan drosjenæringen med lokal kunnskap opplever å tape mot større aktører innen bussbransjen. Samtidig framholdes det positive ved at anbudssituasjonen har tvunget fram en større bevissthet og systematikk omkring HMS-arbeidet i drosjenæringen.

¹⁵ www.stavangeravisen.no 18.12.2013

¹⁶ Innlegg Dagens Næringsliv 02.01.2014.

¹⁷ Se for eksempel diskusjoner omkring dette ved Helse Nord: <http://www.helse-nord.no/aktuelt/usikre-paa-omlegginga-av-syketransport-article5488-19948.html>

Arbeidsgiverrepresentanter hevder dessuten at utenlandske minibusser mer eller mindre har overtatt segmenter av markedet, ved for eksempel å stille seg opp ved flyplasser og tilby billig transport. Man opplever at denne typen transport blir bedre og bedre organisert, og den styres sannsynligvis fra østeuropeiske land. Andre kilder til konkurranse er mobiltelefonapplikasjoner og bestilling via facebook-sider, som gjør det enkelt å organisere «privat» transport hjem fra byen fredags- og lørdagskveldene. «Facebook har blitt den største sentralen», mente en av våre informanter på arbeidsgiversiden. Slike organiserte transporttilbud er ulovlig og defineres som piratvirksomhet. Disse piratsjåførene utnytter gjerne toppene i etterspørselen, og de representerer et ikke ubetydelig inntektstap for drosjeeierne og for den enkelte drosjesjåfør. Fra næringsens side blir det framholdt som et problem at politiet tilsynelatende ikke slår ned på denne typen piratvirksomhet, men først og fremst er opptatt av å avvikle transportkøene hjem fra byen fredag og lørdag kveld uten for mye bråk og trøbbel. Det finnes mange eksempler på at det har oppstått bråk og slåsskamper i taxikø sent på kvelden eller om natta. Politiets primære mål er å forhindre at dette oppstår, ifølge våre informanter.

7.1 Hva mener drosjesjåførene?

Utfordringene i drosjenæringen bekreftes også i medlem2014. Andelen som svarer at de har en arbeidstidsordning basert på dagarbeid (mellom 06.00 og 18.00), er like stor som andelen som jobber skift eller turnus. Begge utgjør cirka 40 prosent, totalt 80 prosent. De resterende 20 prosentene oppgir å ha en annen arbeidstidsordning. Halvparten opplever at det nokså ofte eller veldig ofte/alltid er nødvendig å jobbe i et høyt tempo. På spørsmålet om hvor ofte de opplever å ha for mye å gjøre, deler drosjesjåførene seg i tre omtrent like store grupper. En av tre opplever at det nokså ofte eller veldig ofte/alltid er for mye å gjøre, den andre tredelen opplever at det av og til er for mye å gjøre, mens den resterende tredelen opplever at det nokså sjelden eller veldig sjelden/aldri er for mye å gjøre. Dessuten vurderer en av tre risikoen for arbeidsulykker til å være stor.

Nedenfor har vi gjengitt noen av svarene drosjesjåførene ga på spørsmålet om hva de mener er de største utfordringene for deres yrkesgruppe. Svarene er representative for det flere mente:

Sysselsetting grunnet provisjonslønn og 260 timer arbeid i måneden for å ha ei lønn på 300 000,- i året.

Arbeidstider, lønn, oppdragsmengde og spesielt dårlig vedlikeholdt veinett.

Jeg mener det er for mange løyver, og lite anerkjent yrke. En bransje med dårlig personalpolitikk.

Høyere kompetanse/kunnskapsnivå hos sjåførere. Garantert minstelønn dager med lite å gjøre, ofte helligdager, evt. timelønn disse dagene.

En deregulering av taxinæringen, mer konkurranse og mer jobbing for å opprettholde den samme lønnen.

Alt med dette yrket er og blir en utfordring. Dårlige arbeidstider. Dårlig lønn. HMS er en stor vits. Samt at statens mistenkeliggjøring også setter strupetak på arbeidsgivere. Utgir man seg ikke for å være en hai i dette yrket, blir man spist opp av alle andre og vil ikke lenge orke å holde koken.

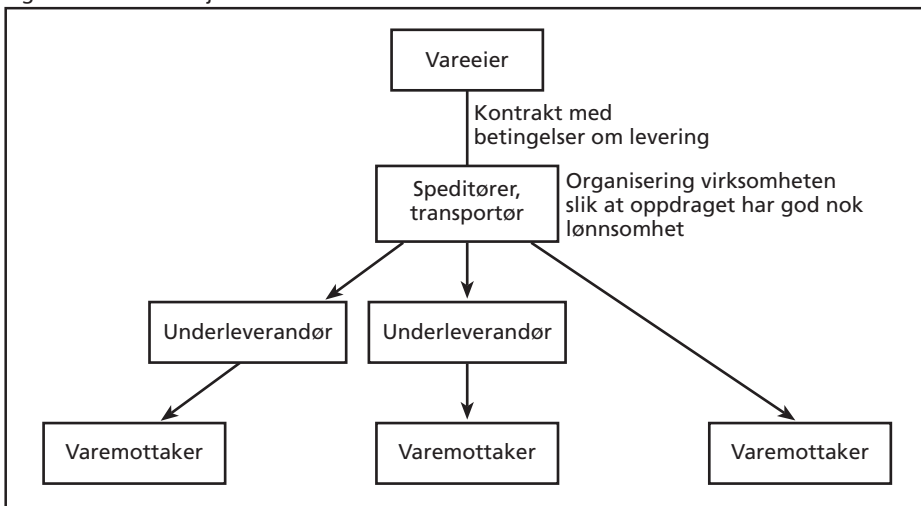
7.2 utfordringer

- Løyvesystemet peker seg ut som en av hovedutfordringene i drosjenæringen. Det er fylkeskommunene som regulerer markedet gjennom antall løyver, og det er store variasjoner i hvor stramt dette reguleres fra fylke til fylke. Løyvesystemet legger dessuten begrensinger på hvilke selskapsformer som kan etableres i drosjenæringen.
- Sektoren har lenge vært uten politisk styring. Flere peker nå på utfordringer knyttet til måten drosjenæringen er organisert på, med løyvedistrikter, løyvetildeling, drosjesentraler og mulighetene for å konkurrere på kvalitet og pris.
- Den tette relasjonen mellom drosjeeier og ansatte er også blant forholdene som bør nevnes her. Tette bånd og små forhold mellom arbeidsgiver og arbeidstaker kan gjøre det vanskelig å organisere blant ansatte, men det kan også gjøre det vanskelig å drive en seriøs personalpolitikk. Et stort innslag av innvandrere og mangelfull kjennskap til norske arbeidslivsreguleringer hos både sjåfør og drosjeeier, bidrar dessuten til å skape utfordringer – først og fremst i de store byene.
- Lønssystem og lønnsdannelse er en utfordring når det gjelder sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår i drosjenæringen. Bruk av provisjonslønn gjør det vanskelig å opprettholde lønnsnivået ved økt konkurranse.
- Anbud om offentlige innkjøp av ulike transporttjenester, slik som for eksempel pasienttransport, er et område hvor drosjenæringen opplever hard konkurranse fra turvognselskap. Ventelig vil flere slike tjenester bli satt ut på anbud, og konkurransen fra andre aktører øke ytterligere.
- Endringer i forbrukervaner, slik som økt «vennekjøring» og formidling av transporttjenester via mobilapplikasjoner og facebook, kan også representere en økende utfordring for drosjenæringen i årene framover.

8 Spedisjon og terminalarbeidere

Virksomhet knyttet til lager, terminal og spedisjon har, som vi har sett (se del 1), gjennomgått store forandringer. De store norske spedisjonsbedriftene, som Tollpost, Bring, DB Schenker, er i dag eid av tidligere statlige foretak som for eksempel tyske, svenske og norske postselskap, og det tyske jernbaneselskapet. Innenfor transportnæringen har de en stor strategisk betydning, ettersom de er direkte knyttet til all transport uavhengig om den skjer via sjø, med jernbane, fly eller bil. Utviklingen er som beskrevet tidligere preget av at når alt skal skje «just in time», finnes det mindre behov for tradisjonell lagerbeholdning, men større behov for avansert informasjonsteknologi og effektive og samordnede transportsystemer (Rønnegren et al. 2008). For kundene er det uinteressant hvordan varen transporteres, det viktige er at transporten er billig og rask. Speditørene er også omtalt som «godsets reisebyrå», de ekspederer og mottar gods for andre. Speditøren besørger forpasing (framsendelse før fortolling), fortolling, lagring, omlasting og videreforsendelse av gods. Hovedoppgaven er å gi kunden et best mulig tilbud gjennom å sørge for transporten fram til varemottaker (Dølvik & Løken 2003). Lager og terminaler har stor strategisk betydning i alle moderne godsstrømmer. I motsetning til blant andre lastebilsjåførene, finner vi her fast stasjonerte arbeidstakere.

Figur 8.1 Kontraktskjede.



Kilde: Bråten et al. 2013: 26

En vareeier kan enten benytte seg av en speditør og overlate nødvendig papirarbeid og transportlogistikk til denne, eller benytte seg av et transportfirma direkte. At en virksomhet kombinerer spedisjons- og transportfunksjonen er vanlig, og speditørene har både egne sjåførere og kjøper tjenester av andre transportselskap.

Hvorvidt vareeier stiller krav om arbeidsforhold til underleverandører, og eventuelt hvilke krav, varierer. Offentlige innkjøpere kan stille slike betingelser, for eksempel har Statens vegvesen satt opp en rekke krav knyttet til miljø- og trafikksikkerhetspolicy for kjøp av transporttjenester, men lønns- og arbeidsvilkår er ikke en del av denne policyen.

Når det gjelder godssektoren har vi beskrevet denne som fragmentert, med små aktører, hvor transportørene gjerne er enkeltpersonforetak (selv om de kjører under logoen til et større selskap) og med tilsynelatende lange kontraktskjeder. Speditørvirksomhetene skiller seg ut ved å være preget av noen relativt store enheter. Antall ansatte i de ti største selskapene (etter omsetning) utgjør 55 prosent av alle ansatte i bransjen.

Tabell 8.1 Lønnstaker, omsetning per foretak, antall foretak og antall sysselsatte, spedisjon.

	2007	2008	2009	2010	2011
Lønnstakere per foretak	20	20,5	20	18,5	19
Antall foretak	414	412	410	419	425
Antall sysselsatte	8309	8500	8078	7795	8276

Kilde: SSB 52.291 spedisjon

8.1 Hva mener terminalarbeiderne?

På samme måte som for de andre medlemsgruppene, har vi i medlemsundersøkelsen bedt terminalarbeiderne om å peke på de utfordringene de vurderer som størst innenfor eget yrke. Her er det særlig ett forhold som trekkes fram, og det handler om bruk av innleie og vikarer, her illustrert ved et knippe uttalelser:

Bruk av vikarer og kortsiktige ansettelser.

Å unngå å bruke vikarer i faste stillinger.

Å begrense bruken av midlertidige ansettelser.

Overdreven bruk av innleide i perioder det er mye å gjøre fordi arbeidsmengden varierer.

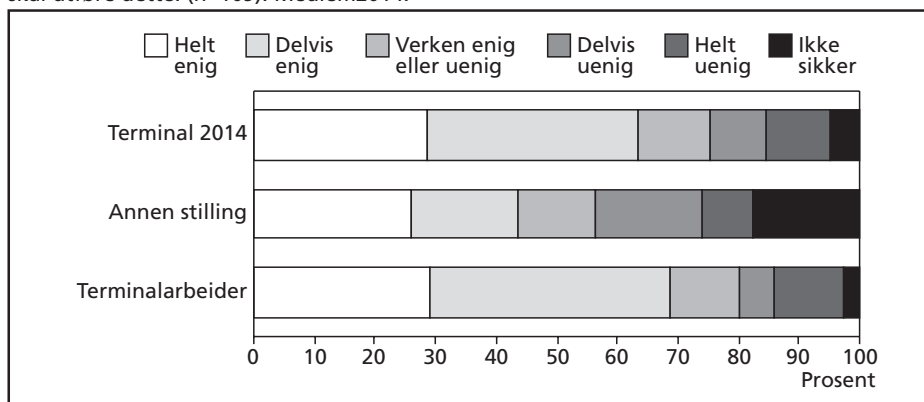
I tillegg er det også flere terminalarbeidere som i likhet med godstransportarbeiderne trekker fram utfordringer med sosial dumping og bruk av billig utenlandsk arbeidskraft.

Videre peker flere på at sjåførene i større grad gjør arbeid som terminalarbeiderne skal utføre, formulert av en respondent på følgende måte:

Å holde arbeidet som vi er tildelt slik at ikke sjåfører kommer og gjør det som vi gjør i dag.

Vi har i medlem2014 bedt terminalarbeiderne om å ta stilling til en påstand om hvor klare grenser det er for hva slags arbeid som er terminalarbeid, og hvem som skal utføre det.

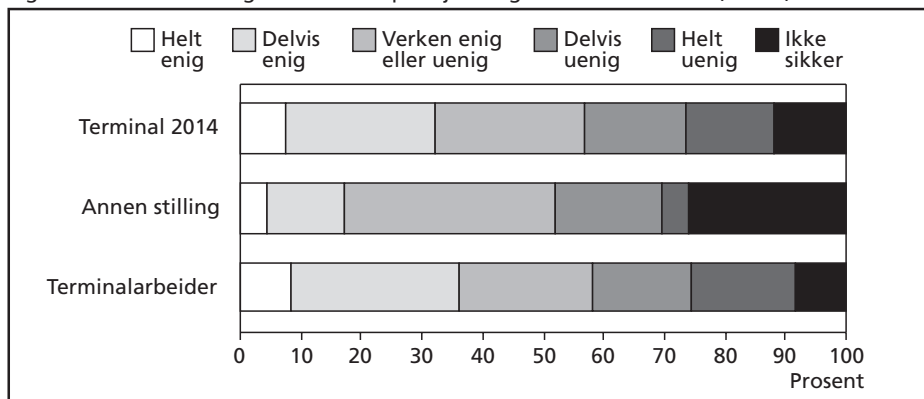
Figur 8.2 På mitt arbeidssted er det klare grenser på hva som er terminalarbeid og hvem som skal utføre dette. (n=109). Medlem2014.



Vi ser av figur 8.2 at de fleste er enig i at det er klare grenser for hva som er terminalarbeid og hvem som skal utføre dette. To av tre er enig i at grensene er klare, mens hver femte er ueinig i påstanden.

På samme måte som for de andre medlemsgruppene, har vi spurt terminalarbeiderne om det er vanskelig å rekruttere til yrket. Ut fra svarene er det ikke lett å si noe entydig om rekrutteringssituasjonen, svarene fordeler seg helt likt mellom dem som er helt enig og delvis enig i at det er vanskelig å rekruttere terminal- og spedisjonsarbeidere (35 prosent), og dem som er helt ueinig eller delvis ueinig i at det er vanskelig (34 prosent). Samtidig er det en forholdsvis stor andel som oppgir at de verken er enig eller ueinig (27 prosent).

Figur 8.3 Det er vanskelig å rekruttere spedisjons- og terminalarbeidere. (n=109). Medlem2014.



8.2 Utfordringer

- Vanskelig å rekruttere arbeidstakere til terminal/lagerarbeid i det norske arbeidsmarkedet, og det er stor gjennomstrømming.
- Bruk av innleie og outsourcing er særlig utbredt innenfor lager og spedisjon. Dette bekreftes i samtale med et av de større selskapene innenfor transport og lager. Selskapet har stadig behov for arbeidskraft og henter vikarer både direkte og gjennom bemanningsforetak.
- Fra et tillitsvalgtperspektiv er utfordringen knyttet til de midlertidige ansettelsene, de som kommer som vikarer er sjelden eller aldri organisert, og de er generelt lite interessert i regel- og avtaleverk.

9 Havn og havnearbeidere

Sjøtransport er en viktig del av det norske transportsystemet og står for rundt 90 prosent av godstransportarbeidet i utenrikshandelen og 42 prosent av innenlands godstransportarbeid (Meld. St. 26 (2012-2013)). Sjøtransport har fordeler i frakt av store volumer over lengre avstander, mens ulempene med transportformen primært er tid. Tank og bulk er særlig egnet til å bli fraktet på kjøll, og sjøtransporten dominerer også her. For å kunne laste og losse gods som kommer inn sjøveien, er man avhengig av kaiar. Disse er selvfinansierte og kaiselskapene livnærer seg av avgifter for å utføre arbeidet. I konkurransesammenheng er det slik sett speditører og samlastere som velger om man skal frakte på kjøll framfor å bruke andre transportformer. Størrelsen på anløpsavgifter, kaiavgifter, vareavgift med mer, samt kystgebyret til Kystverket, vil derfor være konkurranseparametere for bruk av kjøllbasert transport.

Både på nasjonalt nivå og på EU-nivå er det et politisk ønske om at mer av godstrafikken skal gå sjøveien, først og fremst av miljømessige hensyn. Dersom EU klarer å følge opp hvitboka (2011) sine forslag om økt kjølltransport, vil mer av godset som kommer inn til Norge, komme sjøveien. Solberg-regjeringen skrev følgende om havnene i sin tiltredelseserklæring: «Regjeringen vil legge til rette for at mer gods transporteres til sjøs. Det vil gi både trafikksikkerhets- og miljøgevinst, ved at betydelig færre tunge kjøretøy kjører på norske veier».

Kystverket er nasjonalt forvaltningsorgan for havnene, men staten eier ikke selv ordinære havner. Disse er i all hovedsak eid av kommuner, som kommunale foretak (KF), eller som interkommunale selskap (IKS) med flere kommuner inne på eiersiden. I tillegg kommer de private havnene.

Den offentlige havnestrukturen består i dag av fem utpekte havner og 32 stamnett-havner. De fem er bestemt i nasjonal transportplan (NTP) som intermodale knutepunkt for nasjonal og internasjonal gods- og passasjertransport, med overgang til vei og bane. De fem er Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Tromsø, og de er alle kommunalt eid. Stamnetthavnene er mindre og ligger langs hele kysten fra svenskegrensa til Russland, de fleste er offentlig eid, men også privat eide havner inngår her.

De private havnene har gjerne vært bygd opp av landbasert industri for å sikre tilgang til råstoff og transport av egen produksjon. Risavika Havn er et eksempel, der havna ble etablert som raffineri for Shell på 60-tallet, for deretter å bli utbygd som forsyningsbase for Nordsjøen. I 2000 legger Shell ned raffineriet. Sola kommune beslutter så at området fortsatt skal brukes til havnerelatert virksomhet i stort omfang. I 2004

etableres Risavika Havn som et offentlig-privat samarbeid. Stavangerregionen Havn IKS kontrollerer 49 prosent, mens private eiere kontrollerer 51 prosent. I Risavika bygges det opp utenlandsterminal for persontransport (2007) og åpnes containerhavn (2009). I dag tilbyr havna, som startet opp som et oljeraffineri, godsterminal for containere, bulkterminal og ro/ro-terminal i tillegg til utenriksterminal for persontransport.

Havnearbeiderens fortrinnsrett

ILO-konvensjon nr. 137 omhandler «sosiale følger av nye metoder for godsbehandling i havner» og har sin basis i at ny teknologi medførte sosiale følger for dem som arbeidet i havnene. Artikkel 5 fastslår blant annet at:

«For å sikre de størst mulige sosiale fordeler ved nye metoder for godsbehandling, skal det være vedkommende lands politikk å oppmuntre til samarbeid mellom arbeidsgivere eller deres organisasjoner på den ene siden, og arbeidstakerorganisasjonene på den andre, om bedring av effektiviteten i havnearbeidet, med deltaking, når det passer, fra vedkommende myndigheters side.»

Norge ratifiserte ILO-konvensjonen i 1974, og i 1976 inngikk LO/ Norsk Transportarbeiderforbund og det som i dag er NHO Logistikk og Transport, tariffavtaler som gir havnearbeiderne rett til å utføre lasting og lossing av skip. Før rammeavtalen om fastlønnssystem og Losse- og lasteoverenskomsten for Sør- og Nord-Norge ble innført, foregikk arbeidet til dels på timeslønn og til dels på akkord.

I dag finnes det omtrent 400 registrerte havnearbeidere igjen i Norge. Organisatorisk er dette løst gjennom at det er opprettet losse- og lastekontorer som fordeler arbeidet mellom havnearbeiderne etter hvert som skipene kommer inn til kai. Det er lasting og lossing av gods fortrinnsretten dreier seg om, ikke kranføring, truckkjøring eller bakenforliggende logistikk og transport. Dette betyr også at mange som arbeider i havnene, ikke omfattes av ratifikasjonen.

Legger man Oslo Havn sin nåværende modell¹⁸ til grunn, er arbeidsledere og kranførerne kommunalt ansatte, truckførere er ansatt hos operatørene, mens personell som arbeider med festing og sikring av containerne i båt og på land, sikkerhet og kommunikasjon med kranfører, er leid inn av Oslo losse- og lastekontor. Et lag består slik sett av tre mann; to på land og en om bord på båten. Kritikerne av fortrinnsretten hevder at man må være medlem av Transportarbeiderforbundet for å komme på listene over tilgjengelig personell.

¹⁸ Det foreligger planer om at de kommunalt ansatte (Fagforbundet) skal overføres til en terminaloperatør, dersom Oslo Havn vedtar å outsource havnedriften. (Havnestyresak 24.10 2013: Anbefaling av valg av fremtidig driftsmodell - Sjursøya containerterminal). Ifølge Dagens Næringsliv (25.11 2013) vil Oslo Havn tilby laste- og lossearbeiderne faste stillinger hos Terminaloperatøren. I samme intervju opplyser Oslo Havn sin styreleder, Bernt Stilluf Karlsen, at 100 av de 50 ansatte burde bort.

ILO-konvensjonens bestemmelser om havnearbeidernes rettigheter har vært forsøkt utfordret av EU både i 2003 og i 2006, gjennom kommisjonens forslag til havnedirektiv. Begge gangene har dette blitt nedstemt i parlamentet. Direktivforslaget inneholdt blant annet regulering av «egenhåndtering», ved at rederiene kunne bruke egne mannskaper, enten fra skip eller land, til å laste og losse. Hvordan et eventuelt direktiv ville stå seg mot nasjonalstatens ratifiseringer av internasjonale konvensjoner, er juridisk uavklart. I 2013 har havnearbeiderne vært i mediens søkelys med følgende saker:

- *Risavika*. Etter at tvistenemnda LO-NHO i 2012 fastslo «tariffomt rom» og LO tilkjente Norsk Transportarbeiderforbund tariffretten, har Risavika Havn AS nektet å inngå tariffavtale. De henviser til at de allerede har en tariffavtale med Industri Energi. Ettersom bedriften ikke vil inngå tariffavtale, har Norsk Transportarbeiderforbund iverksatt boikott og tatt ut havnene i Mosjøen og Tromsø i sympatistreik.
- *Drammen*. En ikke NHO-organisert bedrift prøver å utfordre fortrinnsretten. Gjennom Bedriftsforbundet har virksomheten argumentert for at retten er et brudd med EØS-avtalen, og klaget saken inn for ESA. Her har Bedriftsforbundet fått støtte fra NHO, som så sett betviler lovligheten av egen tariffavtale. Videre har Bedriftsforbundet sendt klage til Europarådet om at fortrinnsretten, og det at havnearbeidere er organisert i Transportarbeiderforbundet, bryter med Europarådets sosialpakt artikkel 5 om retten til å være uorganisert.
- *Oslo Havn*. Som en del av Oslo Havnestyre sitt ønske om å endre driften av Oslo Havn, har havnearbeidernes fortrinnsrett og tariffavtalens bestemmelser preget Osloavisene. «Verdens dyreste lunch» og strateginotater om hvordan man skal obstruere havnearbeiderne har satt partsamarbeidet på prøve.

9.1 Hva mener havnearbeiderne?

I medlem2014 ble havnearbeiderne spurt om to forhold spesifikt: hva de så på som utfordringer for sin yrkesgruppe og hvilke utfordringer de så for bransjen i årene som kommer. De aller fleste av de om lag 50 havnearbeiderne som svarte på undersøkelsen, valgte å gi svar på de åpne spørsmålene. Her er noen av deres tilbakemeldinger.

Som havnearbeider er adgangen til arbeidet det viktigste. At havnearbeiderne fortsatt har fortrinnsretten til arbeidet i havnene. At vi ikke erstattes av billig arbeidskraft fra utlandet eller forsåvidt av andre, både ombord i båtene og på kaier og terminaler.

Det er å beholde jobben vår. De prøver å knuse oss i de fleste havner i Norge. De bruker mannskapet på båtene til å gjøre vår jobb.

Det er og blir at vi består som losse- og lastearbeidere i fremtiden, og at vi har jobber nok i fremtiden. Det vil være det som blir utfordring for oss i fremtiden.

Den største utfordringa er å ikke miste vår fortrinnsrett til losse- og lastearbeid i havnene. Få satt arbeidsgiverne som prøver seg på dette på plass en gang for alle.

Tilsvarende gikk tilbakemeldingene om bransjens utfordringer på fortrinnsretten og arbeidsgivernes kamp for å svekke denne. Andre forhold som kom fram som bransjemeslige utfordringer, var:

- Bruk av utenlandsk arbeidskraft og korttidsansatte vikarer
- Automatisering
- Midlertidig ansatte og ulovlig innleie fra bemanningsbyrå
- Oljeprisen

9.2 Utfordringer

Havnearbeidernes fortrinnsrett til å utføre lasting og lossing er, som beskrevet, omstridt og under press. Som de selv også trekker fram, er dette den største utfordringen for dem i årene som kommer. I tillegg styrer mengde gods som kommer sjøveien, versus via andre transportbærere.

10 Engros og engrosarbeidere

Grossistleddets funksjon har primært vært å sikre vareflyten mellom produsent (industri) og sluttbruker (bedrift eller forbruker) – herunder arbeidsoppgaver som innhenting, sortering og organisering av store varepartier. Disse partiene deles så opp, pakkes om og distribueres ut igjen i mindre partier. Store varepartier betyr ofte store lagre og ansatte som sørger for vareflyten på disse. Skillelinjene mot spedisjon er at grossistleddet eier varene som splittes opp, sorteres og sendes ut. Dette betyr også at arbeidsgiversiden innenfor engros er en del av handelsnæringen, som ofte er organisert i arbeidsgiverforeningen Virke. Selv om Reitangruppen har meldt overgang til NHO, er Virke den dominerende arbeidsgiverforeningen for næringen.

Med kjedenes inntreden i detaljhandelen, blant annet for å kanalisere innkjøpsmakt, utfordres grossistenes opprinnelige funksjon, som har vært å kjøpe inn store varemengder for så å selge dem i biter til frittstående detaljister. Dagligvare, som til dels er skjermet av importvern, domineres av de store paraplykjedene som har beveget seg bakover i verdikjeden. De fire store har tilnærmet full kontroll over leddet for dagligvare. Tilsvarende har de tatt over transportfunksjoner fra næringsmiddelindustrien, blant annet for drikkevarer. I mindre konsentrerte bransjer er bildet for engros mer sammensatt, hvor styrkeforholdet mellom engros og detaljledd kan være mer symmetrisk.

Transportarbeiderforbundet har om lag 3000 medlemmer som arbeider innenfor grossistvirksomhet, og forbundet opererer med følgende bransjeinndeling:

- Dagligvare
- Frukt og grønt
- Fisk
- Landbrukssamvirke
- Stål og jernvare
- Hvite- og brunevare
- Elektronikk

De fire første er primært knyttet til *ferskvare*, med påfølgende behov for temperert transport og lagring. De tre andre har ikke tilsvarende krav til holdbarhet eller temperering. I bransjer med høyt innslag av kjeder som selger varer med høy holdbarhet, uten særskilte oppbevaringsbehov, reduseres behovet for nærhet til både produsent og

marked. Til dels har det her vært en sentralisering, hvor man kan gå fra flere nasjonale lagre til ett – eller videre til et nordisk lager, for så å betjene det nordiske markedet derfra. Posten melder om økt pakkevolum som en følge av økt netthandel – og at stadig flere norske bedrifter flytter sin lagervirksomhet til Sverige (Postens årsmelding 2012).

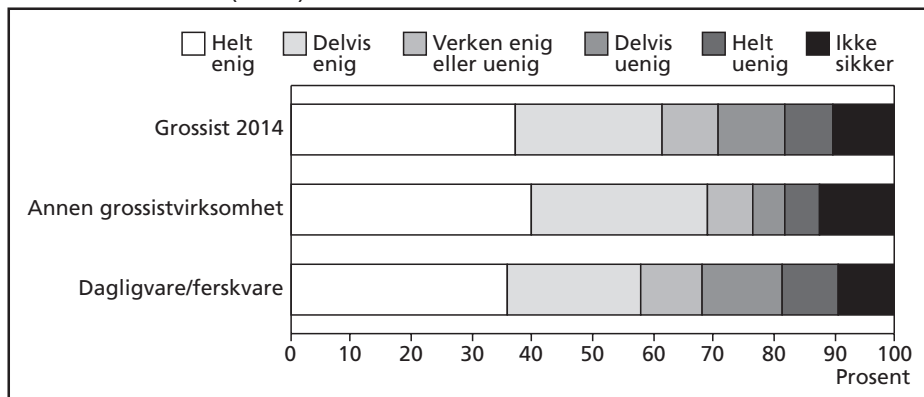
På den andre siden utfordres engrosleddet fra vareprodusentene med nye produksjonsprosesser som «just in time», hvor varen produseres først etter at bestillingen er lagt inn. Dette er med på både å kutte kapitalbeholdningen i det å holde lager og å redusere behovet for lager – eller for virksomheter som kjøper opp varepartier for å splitte dem opp og selge dem videre.

Ettersom lager er bunden kapital, vil automatisering og rasjonalisering være sentralt innenfor engros. Større effektivitet gjennom bruk av ny teknologi som roboter, eller stemmestyrte plukking, er noen elementer. I likhet med alle andre vil også grossistene ha varene ligge kortest mulig tid på lager.

10.1 Hva mener grossistarbeiderne?

I medlem2014 ble grossistarbeiderne spurt om en del engrosspesifikke spørsmål, blant annet om det hadde vært vesentlige omorganiseringer på deres arbeidsplass de seneste årene.

Figur 10.1 Der jeg jobber har det vært store rasjonaliserings-/omorganiseringprosesser i løpet av de siste fem årene. (n=174). Medlem2014.

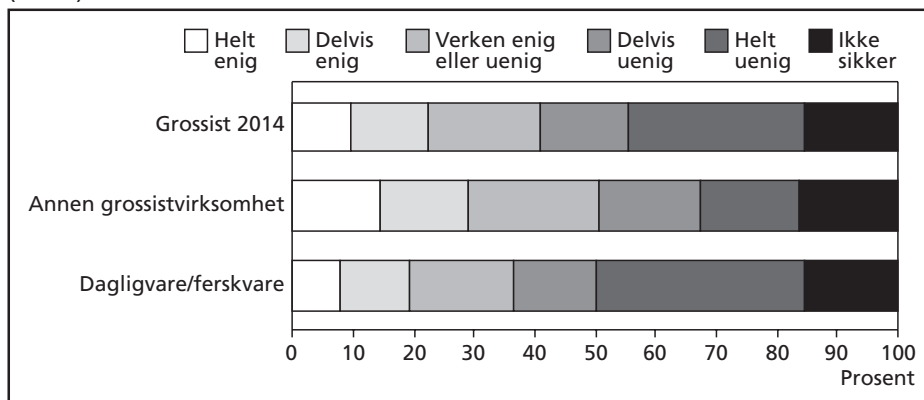


Seks av ti oppga at det hadde vært store rasjonaliserings- eller omorganiseringprosesser i den virksomheten de jobbet, uavhengig av om virksomheten drev med ferskvare eller annen grossistvirksomhet. En av ti innenfor annen grossistvirksomhet var uenig i påstanden om at det hadde vært store rasjonaliserings- og omstruktureringprosesser på

deres arbeidsplass, mot hver fjerde innenfor dagligvare/ferskvare. Dette kan indikere at presset har vært sterkest innenfor stål og jernvare, hvite- og brunevare og elektronikk.

Videre skulle grossistarbeiderne ta stilling til en påstand om sentralisering, eller om arbeidsplassene deres var i ferd med å bli flyttet ut av landet.

Figur 10.2 I de kommende årene vil mer av varene gå utenom et grossistledd på norsk jord. (n=173). Medlem2014.



For alle grossistarbeiderne samlet sett sa majoriteten seg uenig i påstanden om at grossistleddet ville flytte utenlands. Derimot varierte svargivingen etter bransjetilknytning. Halvparten av dem innenfor dagligvare/ferskvare mente påstanden var feil, mens en tredel av dem innenfor annen grossistvirksomhet mente dette. Omtrent en tilsvarende andel, eller en av tre, sa seg enig i påstanden. Samlet sett er det blant grossistarbeiderne utenfor dagligvare/ferskvare, flest som vurderer at jobben kan bli flyttet ut av landet.

Som for de andre bransjene som Transportarbeiderforbundet har medlemmer i, ble grossistarbeiderne spurt om det var vanskelig eller lett å rekruttere arbeidskraft til deres bransje. Blant grossistarbeiderne mente seks av ti at påstanden om at det var vanskelig å rekruttere grossistarbeidere, var feil. Flestparten av grossistarbeidere mente at det var enkelt å rekruttere ny arbeidskraft innenfor deres bransje. Grossistarbeiderne fikk også muligheten til å skrive inn hva de oppfattet som utfordringene for deres bransje i årene som kommer. Her er noen utvalgte tilbakemeldinger:

Konkurransen mellom de store kjedene presser fram andre arbeidstider pga hyppigere leveringer.

Innleie av billig arbeidskraft fra lavkostland.

Vet ikke med grossistene, men innleid arbeidskraft er ihvertfall det største problemet for arbeiderne.

Kostnaden av å ha lager i Norge er veldig høy (lagerverdi, varetelling osv), derfor blir det mer og mer populært og ha lager i utlandet! Det går ut over leveringsgraden.

Den største utfordringen er at vi vil ha en kontinuerlig omstillingsprosess. Ikke nødvendigvis rasjonaliseringer, men omstillinger hele tiden. Er på vei mot en langsiktig automatisering av lagrene. De forskjellige lagrene vil utvikles i forskjellig tempo alt avhengig av varesortimentet de har. Kravene til «Kolli pr time pr ansatt» økes.

De største utfordringene innenfor grossistnæringen ligger i tre ledd etter min mening. Dette er ledd som vil gjøre ting mer effektivt, og, etter all sannsynlighet, mer økonomisk. Punkt 1 er å gjøre lagrene mer automatiserte. Forutsetningene for at dette skal kunne gå, ligger også i forhold til hva slags varer man har på lager. Punkt 2 er å lære opp de ansatte til nye oppgaver, så som sammenstilling, varemottak, maskinkjøring og andre ansvarsoppgaver. Punkt 3 er å stadig oppdatere arbeidsredskapene slik at de er så miljøvennlige som overhodet mulig. Her under ligger ikke bare byggeteknikk, men også stemmebasert utstyr, håndholdte terminaler, trucker og annet utstyr.

10.2 Utfordringer

- Den tradisjonelle grossistrollen er under press, både fra endringer innenfor produksjon/industri og kjededannelsen fra de tradisjonelle kundene, butikkene.
- Raskere distribusjons- og logistikk-kjeder gjør at lagerstruktur kan sentraliseres.
- Strukturen innenfor mat og ferskvare er betinget av importvernet for norske landbruksprodukter.
- Kontinuerlig automatisering og kostnadsjakt for å redusere liggetid.
- Økt press mot døgnbasert drift.

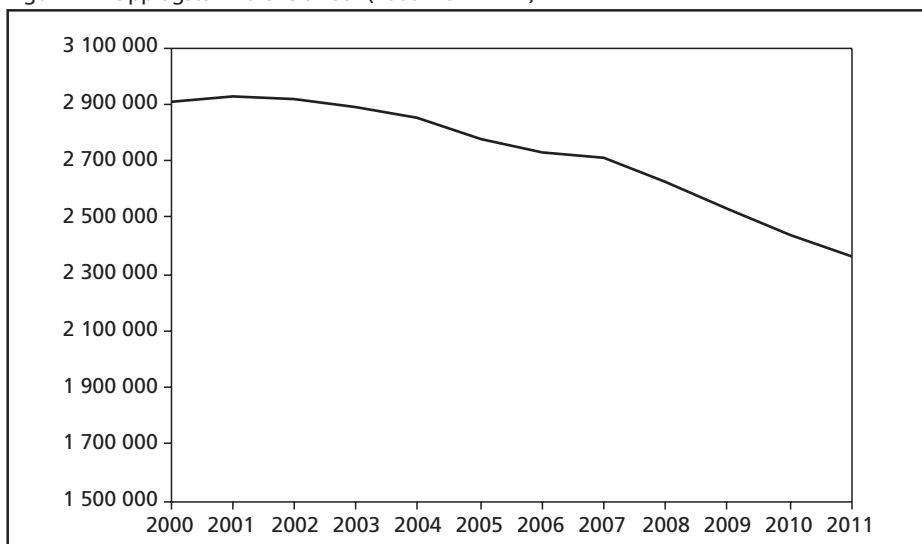
11 Avis og avisbud

Avisbudenes hovedoppgave er å distribuere aviser ut til abonnementenes postkasse eller dørmatte. Jobben starter når avisene kommer fra trykkeriene et lite stykke ut i det nye døgnet, og den skal være utført innen kl. 06.00, uansett vær- og føreforhold. Ofte stilles det krav om at avisbudene disponerer bil i jobben.

Befolkningen i Norge har vært ivrige papiravislesere. Den overordnede mediepolitikken har vært et ønske om å ha et bredt spekter av aviser, med ulik politisk forankring, som igjen representerer forskjellige interesser og meninger. Pressestøtten og fritak for merverdiavgift er andre faktorer som har spilt inn på tilbudssiden i form av antall aviser og opplagstall. Denne politikken medvirket til en vekst i de samlede opplagstallene i perioden fra 1950 til slutten av 1990-tallet. Nittitallet ble imidlertid starten på noe som skulle snu om på flere nivåer. Fra sin spede start innenfor amerikansk forsvarsteknologi og akademia, kommer internett. Teknologien har bidratt til å snu verden om i mediesektoren, hvor informasjon og nyheter nå bare er et tastetrykk unna. Norske husholdninger, utdanningsinstitusjoner og virksomheter har vært, i likhet med våre nærmeste naboland, tidlig ute med å ta nettet i bruk. SSBs mediemonitor har målt utviklingsforløpet i mediekonsum siden tidlig på 90-tallet. Trenden er klar, det har vært et kraftig fall i andelen som leser papiraviser, mens andelen som leser mediestoff på internett har økt kraftig. Dette har også påvirket avisenes opplagstall, som har falt markant fra 2000 og fram til i dag (figur 11.1).

Avisbudene er en del av pakkeri-/distribusjonsdelen, og de er ansatt i de store mediehusene. I medlemsundersøkelsen oppgir 95 prosent at de er fast ansatt, det er kun en liten andel som svarer at de er midlertidig ansatt. Men overgangen til digitale plattformer og fall i papiravisopplaget bidrar til å endre avisbudenes hverdag på flere måter. I likhet med de andre yrkesgruppene i Norsk Transportarbeiderforbund, opplever avisbudene et stadig større press på arbeidsbetingelser, slik som lønn og arbeidstid. 10 prosent av dem som har svart på medlemsundersøkelsen oppgir at det har vært en betydelig økning i bruken av midlertidig ansatte på arbeidsplassen de siste tre årene, mens andelen som svarer at det har vært noe økning i dette, er nærmere 20 prosent.

Figur 11.1 Opplagstall norske aviser (2000–2012 MBL).



For noen år tilbake var altså situasjonen slik at budene hadde mange husstander ute i distriktene på ruta si, mens det nå mer er et spørsmål om man skal opprettholde distribusjon utenfor bykjernen. Lengre avstand mellom abonnentene gjør at distribusjonskostnadene blir vesentlig større per avis. Samtidig framholdes det at distribusjon gjennom Posten ikke er noe godt alternativ for papiravisene, som har som mål å være hos abonnenten tidlig om morgenen utgivelsesdagen. I andre land erfarer man en trend hvor papiravisene konsentreres om utgivelser én til to dager i uka, og at man de øvrige dagene gir et digitalt tilbud. Flere mener at en slik trend har gjort seg gjeldende i Norge også, med Rogalands avis¹⁹ som et ferskt eksempel på nettopp det (Jordfald & Bråten, under arbeid). Det er en tendens til at flere avisutgivere vil satse inn mot helg. En reduksjon til kun to–tre utgivelser per uke vil ha store konsekvenser for etterspørselen etter distribusjon. Nedleggelse av budruter i distriktene er et tema som stadig diskuteres. I de store mediehusene er distribusjon, i likhet med trykkeriene, skilt ut i egne selskaper. Dette har bidratt til økt oppmerksomhet omkring økonomi og krav om innsparinger og bedre effektivitet (Jordfald & Bråten, under arbeid).

En alternativ løsning er at distribusjon tar inn flere produkter som for eksempel skal ut til mange husstander. Et inntak av EUs tredje postdirektiv i EØS-avtalen, slik Solberg-regjeringen ønsker,²⁰ kan ha betydning for avisenes distribusjonsapparat og

¹⁹ Oktober 2013 gikk Rogalands avis ned til tre utgivelser av papiravisen per uke.

²⁰ Solberg-regjeringen ønsker å ta inn tredje postdirektiv i EØS-avtalen, noe som ble meddelt EU-siden på EØS-rådets møte 19. november 2013. <http://www.regjeringen.no/en/sub/europaportalen/eos/eos-notatbasen/notatene/2008/mars/tredje-postdirektiv.html?id=522963>

dermed avisbudene. En liberalisering av postmarkedet og avvikling av Postens monopol når det gjelder distribusjon av brev under 50 gram, kan gi nye muligheter for avisenes distribusjonsapparat. Økt vekt på samkjøring av avisene samt utvikling av nye tjenester for å kunne bli en reell konkurrent til Posten, er blant de mest aktuelle tiltakene for effektivisering og kostnadsbesparelse knyttet til distribusjon per i dag. Et eksempel på samkjøring av aviser er etableringen av MediaPost, som eies av Aftenposten AS og Amedia AS. På MediaPost sine internettsider reklameres det med følgende: «Vi leverer din publikasjon sammen med morgenavisene. Hos oss får du distribuert ditt produkt gjennom avisenes distribusjonsselskaper.» Forretningsideen bygger på at man knytter sammen avisenes distribusjonsselskaper slik at disse kan levere distribusjonstjenester for nasjonale medieprodukter. Per i dag dekker MediaPost ca. 70 prosent av Norges husstander. Tillitsvalgte framholder at ansatte i distribusjonen ønsker økt oppdragsmengde (Jordfald & Bråten, under arbeid). Flere har gitt uttrykk for ønske om større stillingsprosent og lengre arbeidstid, noe som også bekreftes i sitatene fra spørreundersøkelsen blant Norsk Transportarbeiderforbunds medlemmer, gjengitt nedenfor. Samtidig blir det gitt uttrykk for at en utvidelse av arbeidstid og større arbeidsmengde bør kompenseres bedre enn hva tilfellet er i dag. Avisene skal være distribuert innen kl. 06.00, og en eventuell stillingsutvidelse vil for ansatte i distribusjon innebære at man starter tidligere på natta. I medlem2014 er avisbudene den gruppen med størst andel (nærmere tre av fire) som svarer at det nokså ofte eller veldig ofte/alltid er nødvendig å jobbe i et høyt tempo. Godt og vel halvparten svarer at de nokså ofte eller veldig ofte/alltid har for mye å gjøre. Dessuten er økt innslag av selvstendig næringsdrivende samt økende andel fremmedspråklige avisbud blant de forholdene som både tillitsvalgte og medlemmer i forbundet opplever som utfordrende når det gjelder framtida i avisbudyret. Tariffavtalen for avisbudene inneholder en minstelønnsavtale og forhandles med Mediebedriftenes landsforening (NHO) som motpart. Avisbudene gikk over fra en akkordbasert avlønning til timelønn i 2000. I følge tillitsvalgte er det et utbredt problem at lokale arbeidsgivere fortsatt praktiserer en form for akkordbasert avlønning i avisdistribusjon. Lokalt er det dessuten ofte uenighet om hvordan arbeidstidsbestemmelsene i tariffavtalen skal forstås. Arbeidstidsavsnittet inneholder dessuten bestemmelser om forandring og oppmåling av budruter. I følge tillitsvalgte er det ofte vanskelig å nå fram med krav om mer tid på ei budrute, selv om man har prosedyrebestemmelser for tidsmåling av budruter i tariffavtalen.

11.1 Hva mener avisbudene?

Avisbudene er en yrkesgruppe som altså opplever press fra flere kanter. Det handler blant annet om nedgang i antallet papiravisabonnenter, omorganisering og økt innslag av selvstendig næringsdrivende, arbeidstid, arbeidsorganisering, lønn samt HMS-utfordringer. Disse forholdene kommer også fram i de åpne svarene på hva avisbudene i Norsk Transportarbeiderforbund ser som de største utfordringene framover. Nedenfor har vi gjengitt et knippe sitater som er representative for det flere har svart på dette spørsmålet.

Fall i abonnenter. Sparing/kutt i lønn. Mer magasin/produkter som skal deles ut, uten at budene får betalt for ekstra tidsbruk.

Den største utfordringen for min yrkesgruppe er den teknologiske verden med alle medier på nett, som tilsier at alle papirmedier og tidsskrifter som vi distribuerer etter hvert blir borte. Utover det så er det inntoget av reklame på godt og vondt det siste året, som snart overgår distribusjon av aviser. Vi burde også hatt en egen kjøregodtgjørelse for vår yrkesgruppe, som ikke er differensiert. En flat kjøregodtgjørelse som ikke går ned ved passert 10 000 km, fordi vi er totalt avhengig av bil for å få utført vår jobb. Mange av oss kjører på lav sats store deler av året og det er høyst urettferdig, mens slitasjen på bilene er den samme hele året igjennom.

Jobber i farlig situasjon, glatte veier, jobber ugunstig tid uten god betaling, bruker egen bil med dyrere bensin og forsikring med liten betaling i km. Leverer avisen til kunder som ikke bryr seg om å måke snø eller gruse nær kassa.

Utrolig høyt tempo, svært dårlig rutetid, ingen tilgang til toalett.

En stillingsgrad som gjør det mulig å leve av jobben, dvs ikke bare deltidsarbeid. At arbeidet skal gjøres av ansatte, ikke kontrakter/selvstendige. Bedre arbeidsverktøy.

Lav status og dårlig lønn sett i sammenheng med at man starter på jobb kl. 03.30 og er da ute og jobber i all slags vær og føreforhold. I tillegg er det ikke bra nok bilgodtgjørelse. Avisdistribusjon er meget hardt for bilene.

Største utfordringen er å bli ansatt, ikke selvstendig næringsdrivende som de (Aftenbladet distribusjon/Schibsted distribusjon) presser oss å bli, og ha samme tid som vi hadde (hvis du hadde 5 timer og 45min) vi forventer å ha samme tid fremover. De presser oss til å ha mindre og mindre tid slik at vi til slutt slutter som ansatte!!!!

11.2 utfordringer

- Den digitale utviklingen og avisenes økte satsing på digitale plattformer, har bidratt til et kraftig fall i papiravisopplaget. Abonnementene har blitt færre, og distribusjonen har blitt dyrere. Dette representerer den største utfordringen for avisbudene. Grunnlaget for jobben er kort og godt i ferd med å smuldre bort.
- For å bøte på fallet i distribusjon av papiraviser og for å opprettholde distribusjonsnettene, har man forsøkt å ta inn flere produkter som skal ut til mange husstander. Reklame og magasiner er eksempler på dette. Distribusjon av disse produktene er imidlertid ikke særlig godt betalt, og avisbudene opplever det som en økt arbeidsbelastning.
- Dersom EUs tredje postdirektiv implementeres i Norge, slik Solberg-regjeringen ønsker, kan dette gi muligheter for at flere produkter kan distribueres gjennom avisenes distribusjonsapparat.
- Arbeidsgivers praktisering av tariffavtalens arbeidstidsbestemmelser og minstelønnsystemet er i mange tilfeller en kilde til uenighet mellom partene lokalt.
- Økt innslag av selvstendig næringsdrivende samt økende andel fremmedspråklige avisbud, er blant de forholdene som både tillitsvalgte og medlemmer i Norsk Transportarbeiderforbund opplever som utfordrende. Det vil også kunne gjøre det vanskelig for forbundet å rekruttere blant avisbudene, noe som kan ha betydning for organisasjonsgraden i denne yrkesgruppen i årene som kommer.

12 Miljø, renovasjon og gjenvinning

Det var totalt rundt 4300 sysselsatte innenfor miljø, renovasjon og gjenvinning i 2012 (SSB). De fleste av disse arbeidet med avfallshåndtering og innsamling av avfall, mens en liten andel var sysselsatt innenfor miljørydding og rensing. Transportarbeiderforbundet organiserer arbeidere innenfor begge områdene.

Det er rundt 340²¹ foretak innenfor næringene «Innsamling, behandling, disponering av avfall» og «Miljørydding, miljørensing ol». De fleste foretakene er innenfor avfallsbehandling/renovasjon. Det er et par store aktører på markedet. Det ene er RenoNorden, som har oppdrag for 117 norske kommuner og rundt 500 ansatte, og Norsk Gjenvinning, med over 1000 ansatte. Begge selskapene har virksomhet også i Sverige og Danmark. I 2010 avdekket Arbeidstilsynet betydelige brudd på arbeidsmiljøloven i RenoNorden. Tilsynet ble gjennomført etter tips om mangelfulle arbeidskontrakter og lange arbeidsdager.²²

Kommunene har det lovpålagte ansvaret for innsamling av avfall fra husholdningene, og for hva som skal skje med avfallet etter at det er samlet inn. Det er også kommunene som utarbeider retningslinjene for håndtering og transport av husholdningsavfall. Det er forholdsvis utbredt med interkommunalt samarbeid, og kommunene har i stor utstrekning tatt i bruk anbudskonkurranser.

Innenfor renovasjon og gjenvinning har de ansatte ikke samme vern ved anbudskonkurranser som de ansatte i kollektivtransporten (virksomhetsoverdragelse). Organiseringsgraden er også langt lavere blant renovasjon og gjenvinningsansatte. Norsk Transportarbeiderforbund peker på at prisene innenfor bransjen presses så lavt at det åpner for useriøse virksomheter (i Høringsnotat fra Transportarbeiderforbundet til Europautredingen).

²¹ <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/saveselections.asp>

²² <http://www.dagbladet.no/2010/10/18/nyheter/inneiriks/renonorden/13888533/>

12.1 Hva mener renovasjonsarbeiderne?

I medlem2014 ser vi at de fleste renovasjonsarbeiderne er fast ansatt (64 prosent) og at den vanlige arbeidstiden er dagarbeid, 84 prosent oppgir det. Samtidig svarer over halvparten at de opplever at de veldig ofte eller nokså ofte har for mye å gjøre. I de åpne svaralternativene trekkes det også fram at arbeidsmengde og tidspress er en utfordring:

Økning i arbeidsmengden som ikke kan gjøres i den avsatte tiden.

Andre utfordringer det pekes på, er knyttet til anbuds konkurranse, lav organiseringsgrad og økt bruk av utenlandsk arbeidskraft:

Utfordringen er anbud. Uten at det f.eks. kreves tariffavtale for de ansatte i firmaet som får jobben. Oppfølging av anbud mot tjenesten som leveres er som regel ikke-eksisterende. Og rapporteres det om brudd, så får det ingen følger.

Lav organiseringsgrad, spredt organisering. På oppdrags- og arbeidsgiversiden er det ansvarspulverisering ved bl.a. konkurranseutsetting og privatisering.

Utfordringen er billig utenlandsk arbeidskraft.

Utlendinger som jobber billigere.

12.2 Utfordringer

- Kommunen har i stor utstrekning tatt i bruk anbuds konkurranser innenfor renovasjon og gjenvinning.
- Ved anbuds konkurranser har de ansatte ikke samme vern som i kollektivtransporten (virksomhetsoverdragelse).
- Organiseringsgraden er forholdsvis lav.
- Medlemmene peker på utfordringer knyttet til press på pris, arbeidstid og bruk av billig utenlandsk arbeidskraft.
- Utenlandske arbeidstakere som har lite kjennskap til norsk språk og kultur kan være problematisk i forholdet til kundene (husholdningene) og i forholdet mellom arbeidstaker og bedrift. Instruksjoner og informasjon som kun gis på norsk, blir ikke alltid forstått.

13 Partenes vurderinger

13.1 Hovedutfordringer

Det er bred enighet blant partene om at økt konkurranse utgjør den største utfordringen i transport i dag. Når det gjelder økt konkurranse, pekes det både på økt nasjonal konkurranse gjennom mer bruk av anbud, og økt internasjonal konkurranse som følge av deregulering av markedet for transporttjenester i EU og en samtidig innlemmelse av lavkostland i Øst-Europa.

Både arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene i Norge peker på utfordringer knyttet til kabotasjekjøring. Særlig framholdes turbilmarkedet som problematisk når det gjelder kabotasjekjøring. Norske selskaper må prise så lavt at de ikke har dekningsbidrag dersom de skal konkurrere med utenlandske. Konsekvensene er ofte permitteringer og salg av busser. Dette går i størst grad utover arbeidsplassene i distriktene. Turbil er sesongnæring, og regelverket for kabotasjekjøring er uklart. Turbil er i stor grad et ad-hoc-marked, og små/useriøse aktører kommer i større grad inn her enn i de andre markedene. Fra arbeidsgiversiden ble det imidlertid pekt på at utenlandske busser som kommer med turister er et viktig bidrag til reiselivsnæringen, og at de bidrar til å støtte en distriktsnæring. Tilbyderne av turbiltransport spenner fra små og ofte useriøse firmaer til store internasjonale turoperatører. Omfanget av lavlønnskonkurranse og sosial dumping i det norske turbilmarkedet er ikke kartlagt, og partene vi har intervjuet er uenige om hvorvidt det skjer omfattende sosial dumping eller ikke blant utenlandske turbilsjåfører i Norge.

Det finnes heller ingen sikre tall på omfanget av kabotasjekjøring i godsmarkedet, men flertallet blant dem vi har intervjuet, gir uttrykk for bekymring for økende ulovlig kabotasjekjøring på norske veier. Det pekes på utfordringer knyttet til at kontraktsinngåelsen oftere og oftere skjer i utlandet, der kostnadsnivået er langt lavere enn i Norge. Transportoppdragene formidles i økende grad fra tilbydere direkte mot vareeier, noe som antas å øke omfanget av sosial dumping i transportbransjen. Både arbeidsgiver- og arbeidstakersiden etterlyser sterkere kontroll og sanksjonering av ulovligheter generelt og ulovlig kabotasjekjøring spesielt, blant utenlandske lastebiler på norske veier.

En utfordring som også blir framholdt, er norske transportselskaper som etablerer seg i utlandet. Brings etablering i Slovakia ble nevnt som et eksempel her. Fra arbeidstakerhold ble det påpekt at det var brudd på tariffavtale og prinsippet om ufriavelighet når slovakiske sjåfører kjører Brings biler med varer på norske veier, men med slovakiske lønns- og arbeidsbetingelser. Argumentet er så langt ikke prøvd rettslig, men arbeids-

takersiden forventet at spørsmålet ville få økt aktualitet etter hvert som flere norske transportselskaper etablerer seg med avdelinger i lavkostland.

Både i turbilmarkedet og i godsmarkedet er den største utfordringen framover et stadig større press fra utenlandske aktører om transportoppdrag. Representanter både for arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene er enige om at økt internasjonal konkurranse har betydning for sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår. En informant framholder at konkurransen allerede er svært hard, og at det slår ut i dårlige HMS-forhold:

Konkurransen er så hard at selv om det er levering på rampe, så er det ingen som aksepterer det. De vil ha det opp i 7. etasje. Distribusjonssjåfører er Norges anonyme helter. (Arbeidsgiverrepresentant)

Dette sitatet er myntet på alle nærtransportsjåfører som, ifølge informanten, stadig strekker seg litt lenger for å imøtekomme kundenes krav om service i et hardt presset marked. Mange opplever at økt press på arbeidstid og ytelser slår ut i flere helsebelastninger. Det ble dessuten pekt på at transport er grenseoverskridende og at man nesten ikke trenger kabotasje mellom Norge og Sverige. Det etableres «hubs» på den andre siden av grensen (Sverige), og det er mulig å organisere svært billig transport inn i Norge. Mange av de store aktørene opplever allerede at det er svært vanskelig å konkurrere på langtransport. Det blir pekt på at flere transportledd er et særnorsk fenomen og en stor utfordring. Hvis man velger en norsk transportør, er ofte tjenesten priset så lavt at det er vanskelig å få noen til å kjøre for den prisen. Oppdraget ender da gjerne hos et utenlandsk selskap, mente en av arbeidsgiverrepresentantene som ble intervjuet.

Både arbeidsgiver- og arbeidstakerrepresentanter viste til at norske selskaper som prøver å holde seg til regelverket ryker, og konkursene kommer gjerne der man har tariffavtale. Fra arbeidstakerhold ble det gitt uttrykk for bekymring for økt sosial dumping og useriøsitet i transportbransjen. Det ble videre uttrykt bekymring for utviklingen i Europa, hvor organisasjonsgraden innenfor transport er lav og de ulike organisasjonene ikke klarer å stå samlet. Fragmentering på arbeidstakersiden svekker arbeidsforholdene, og man frykter at man kan få sjøtransportens vilkår inn på veiene.

13.2 Behov for tiltak

Krav om mer kontroll, bedre samarbeid mellom ulike tilsynsmyndigheter både nasjonalt og internasjonalt, tettere oppfølging av sanksjoner og klargjøring av regelverk, er blant de tiltakene som informantene mener er nødvendige for å bedre forholdene i transportsektoren. Allmenngjøring av tariffavtaler ble dessuten nevnt som et mulig tiltak, men det var også flere som stilte seg tvilende til om dette ville være et egnet virkemiddel innenfor transportbransjen. Mange små enkeltbedrifter og få som organiserer

seg både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden, var blant de forholdene som talte mot allmenngjøring av tariffavtale. Dessuten ville adgangen til å drive kabotasje kjøring samt manglende kontroll være blant forholdene som vanskeliggjør allmenngjøring som virkemiddel innenfor transportbransjen. Flere tok til orde for å se nærmere på kontroll- og registreringsordninger som er innført i andre land, deriblant Tyskland, Finland og Nederland, og på mulighetene for å gjøre noe liknende i det norske transportmarkedet.

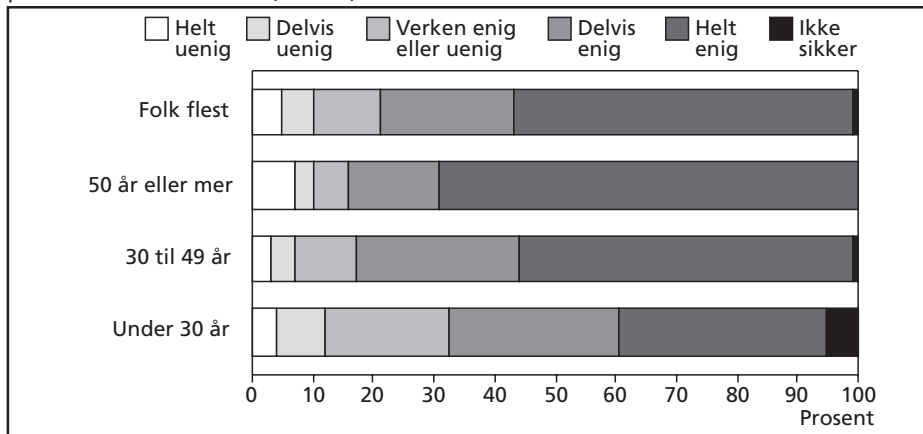
Del 2 Sammendrag

Sammenfatter man tilstanden innenfor norsk transport og tar transportarbeiderforbundets medlemmer og de sentrale parter sine tilbakemeldinger på alvor, er det flere grunner til bekymring. Godsarbeiderne presses av økt tilbud fra et utvidet EU, hvor over halvparten av vogntog og lastebiler som passerer Svinesundbrua har ikke-nordiske skilter. I denne bransjen prater man om at grensekryssende transport med norske biler er tapt for alltid. Reglene som tillater kabotasjekjøring var blant annet ment å skulle bidra til bedre miljø og økt effektivitet, ved blant annet å begrense tomkjøring og halvfulle lastebiler. Ifølge bransjeaktører har imidlertid ikke reglene hatt noen slik effekt, snarere tvert imot. Det var i 2013 flere tomme enn fulle biler som krysset svenskegrensa. Et medlem oppsummerte det slik: Kabotasje og billig arbeidskraft fra utlandet presser prisene alt for lavt. Med prispress følger også kreative løsninger på å tøye regelverk og strekke materiellet så langt det går – for å kunne henge med i konkurransen. Snør det, går det ikke lang tid etter at mediene melder om vogntog på tvers av veibanen, manglende kjettinger og trafikkaos. Når det gjennomføres kontroller, melder mediene om utslitte dekk, trafikksikre kjøretøy og leiehengere som aldri skulle vært på norske veier. Både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden gis det klart uttrykk for bekymring omkring et stadig økende innslag av utenlandske lastebiler og sjåfører på norske veier, og konsekvenser av dette for både trafikksikkerheten, konkurranseforholdene og sjåførens lønns- og arbeidsvilkår. Lavtlønnskonnkurranse og sosial dumping er viktige stikkord her. Selv om de politiske målene om å flytte transport over fra vei til skinner er tverrpolitiske, viser beregninger at det i perioden 2008–2013 ble flyttet 100 000 containere den andre veien, fra skinner til vei. Denne utviklingen er klart i utakt med EUs transportpolitiske målsettinger om mindre oljeavhengighet og lavere utslipp av klimagasser.

Den uro som godsjåførene meldte inn gjennom medlem2014 og de sentrale partenes tilbakemeldinger, får støtte i befolkningen. I forbindelse med denne rapporten ble et representativt utvalg av den norske befolkningen stilt noen transportrelaterte spørsmål.²³ Vi ba folk ta stilling til hvor enige eller uenige de var i påstanden: «Flere utenlandske vogntog fører til dårligere trafikksikkerhet på norske veier».

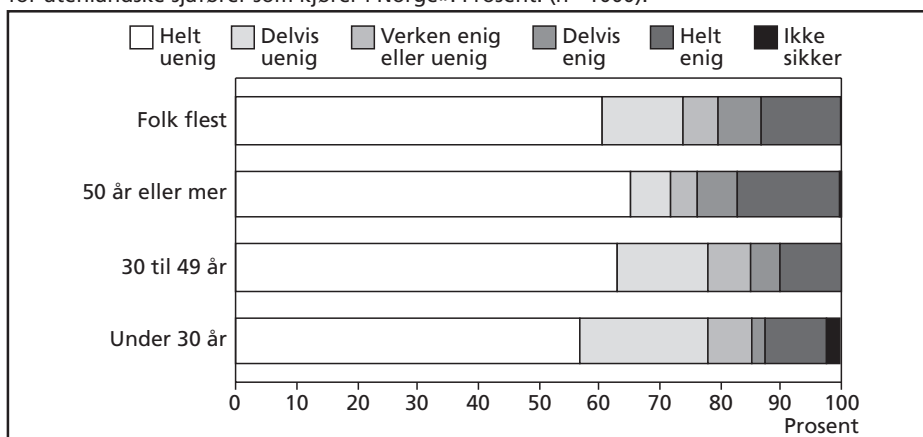
²³ Spørsmålene ble stilt som en del av Norstats Omnibusundersøkelse i desember 2013. Dette er en landsdekkende undersøkelse, og svarene er representative for holdninger i den norske befolkningen.

Grad av enighet med påstanden: «Flere utenlandske vogntog fører til dårligere trafikksikkerhet på norske veier». Prosent. (n=1000).



Som figuren over viser, er den store majoriteten av befolkningen av den oppfatning at utenlandske vogntog er med på å skape dårligere trafikksikkerhet på norske veier. Tre av fire er enige i påstanden, og godt over halvparten sier seg helt enig. Fordelt etter alder, er det de eldste som i størst grad uttrykker bekymring. Særlig synes det som befolkningen er bekymret for tilstanden på norske vinterveier. Vi ba derfor det representative utvalget ta stilling til en påstand om at det var unødvendig med obligatorisk glattkjøringskurs for utenlandske sjåførere som kjører i Norge.

Grad av enighet med påstanden: «Det er unødvendig å kreve obligatorisk glattkjøringskurs for utenlandske sjåførere som kjører i Norge». Prosent. (n= 1000).



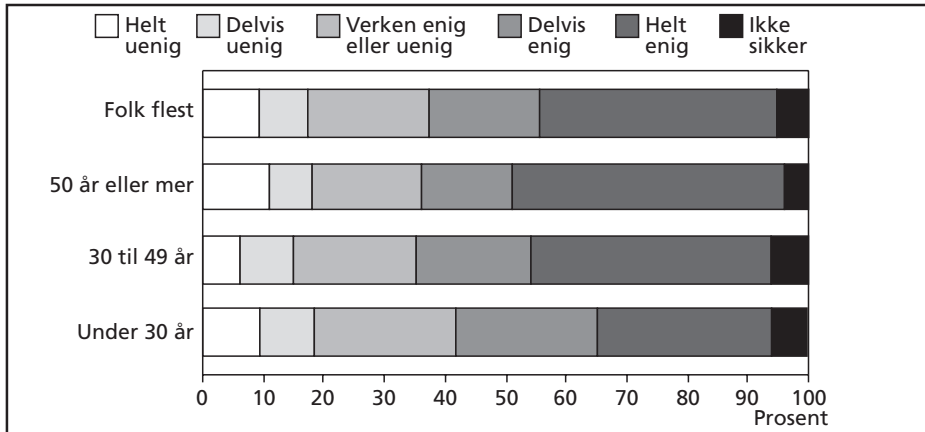
Denne påstanden var den store majoritet uenig i. Tre av fire svarte her at de var uenige, og seks av ti var helt uenige. Gitt en sterkere politisk regulering av hvem som får lov og

hvem som ikke får lov til å kjøre på norske vinterveier, har norske politikere slik sett støtte fra befolkningen for å kunne kreve glattkjøringskurs for utenlandske sjåfører som kjører i Norge.

Det finnes både noen fellestrekk og noen særegenheter når det gjelder utfordringene Norsk Transportarbeiderforbund og medlemmene er stilt overfor på gods- og persontransportområdet. Mens godstransport på vei er preget av mange små bedrifter, lav organisasjonsgrad og kabotasjeproblematikk, er rutebuss bedre stilt på organisasjonsgrad, og med en mer strukturert bransjesammensetning. Tariffpolitisk samarbeid og regulering ved virksomhetsoverdragelse har slik sett motvirket et negativt press på lønns- og arbeidsvilkår. Derimot har lønnsomheten i sektoren vært under press, særlig det siste året. Anbud i kombinasjon med at man ikke så lett kan konkurrere på lønnsbetingelser, gjør at selskapene må foreta andre produktivitetstiltak for å være med i konkurranse. Sjåførene innenfor rutebuss melder også at situasjonen påvirker arbeidsmiljøet i negativ retning, og at man sliter med å rekruttere norsk arbeidskraft. Det er snakk om et generasjonsskifte, og nye sjåfører rekrutteres i stor grad fra baltiske land. I turbuss er utfordringene de samme som innenfor gods – kabotasje og konkurranse fra utenlandske aktører. Bransjemessig organisering i kombinasjon med løyvesystemet og ujevn tilgang på turer, fører til at mange innenfor drosje jobber svært mange timer for å kunne ha ei lønn å leve av. Grossistarbeidere og terminalarbeidere opplever utfordringer knyttet til bemanning og høy grad av innleid arbeidskraft. For de førstnevnte, grossistarbeiderne, var det også innslag av bekymring om virksomheten skulle ligge på norsk jord de nærmeste årene. Kostnadsjakt og sentralisering av lagerstruktur, i kombinasjon med lave priser for godstransport på vei, gjør at grossistledet settes under et betydelig press. Avisbudene opplever kostnadsutt, som en følge av fall i papiravisopplagene og færre abonnenter. Miljø- og renovasjonsarbeidere møter anbudsproblematikk, korte kontrakter og innleie. På havnene slåss havnearbeiderne for sin fortrinnsrett.

Transportarbeidernes tilbakemelding om hva som preger situasjonen og utfordringene i de ulike bransjene, varierer med hvor de jobber og hvor de kjenner at skoen trykker mest. Likevel er et viktig funn at medlemmene, uansett bransje og arbeidsoppgaver, har en klar oppfatning om at forbundet skal jobbe mot sosial dumping. Transportarbeiderforbundets medlemsgrupper er blant de yrkesgruppene i Norge som merker lavtlønnspresset fra utenlandske aktører mest, og som jobber i virksomheter hvor språkbarrierer i økende grad legger begrensninger på den sosiale omgangen mellom kolleger. Transportarbeiderne merker de praktiske konsekvensene av utviklingen, men hva mener folk flest om dette? Vi ba folk ta stilling til følgende påstand: «Norske lønns- og arbeidsvilkår skal gjelde for utenlandske yrkessjåfører som kjører fast i Norge».

Norske lønns- og arbeidsvilkår skal gjelde for utenlandske yrkessjåfører som kjører fast i Norge» (n=1000).



Majoriteten er av den oppfatning at det transportarbeidet som utføres i Norge, skal lønnes etter norske satser og med norske betingelser. Fire av ti sier seg helt enig i påstanden, og igjen er det blant de eldste vi finner størst støtte.

Bransjebeskrivelsene kan leses som en bekymringsmelding fra grasrota i forbundet om hva som skjer med arbeidsforholdene fram mot 2020. Det er få tegn som skulle tilsi at situasjonen med økt internasjonalisering, lavtlønnskonnkurransse, rekrutteringsutfordringer og risiko knyttet til yrkestransport på norske vinterveier, skal bremse opp eller avta betraktelig i løpet av nærmeste framtid. Stilt overfor en slik situasjon blir spørsmålet hvordan Transportarbeiderforbundet best mulig kan jobbe for sine medlemsgrupper, og for transportnæringen som helhet.

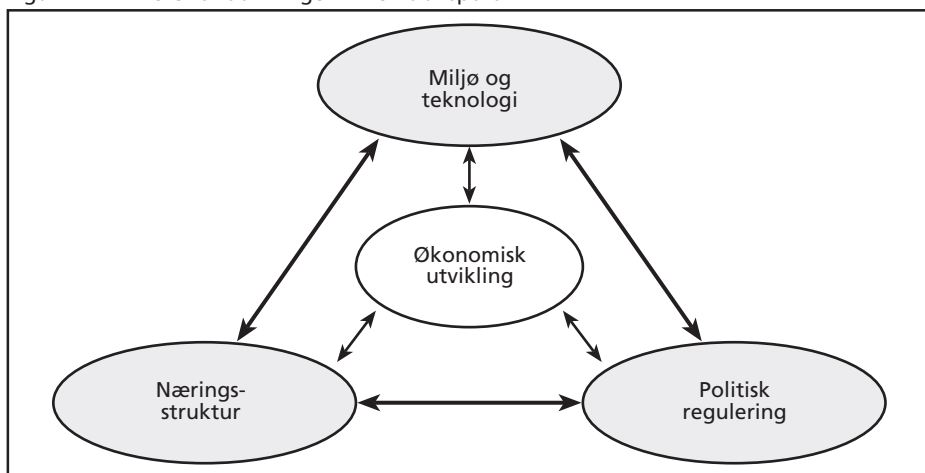
Del 3
Mot 2020

14 Hva nå?

Hva er så i vente? Som kjent er det ingen som vet med full sikkerhet hva som skjer i morgen – eller i 2020 for den saks skyld. Likevel er det strukturer og føringer som ligger der, og som langt på vei er bestemmende. At den generelle økonomiske utviklingen i verdensøkonomien i Europa og i Norge er styrende for transportbehovet, er nokså klart. Der det investeres, bygges, produseres eller konsumeres, vil det være et behov for transport og tilliggende tjenester. Der dette ikke gjøres, vil transportbehovet gå ned.

Utfall av politiske prosesser er derimot ikke alltid like lett å predikere. Om det kommer et nytt havnedirektiv fra EU-systemet, hvordan det vil se ut og hvilke andre implikasjoner dette vil gi, er åpent. Hvor EU ender når det gjelder regulering av kabotasje kjøring, vil også ha betydning for transportmarkedet både nasjonalt og internasjonalt. Om, når og eventuelt hvordan Solberg-regjeringen innfører postdirektivet, vil ha betydning for segmenter av transportnæringen. Noen teknologiske utviklingstrekk er stabile, mens andre kan være resultat av kvantesprang. For eksempel snudde internett opp ned på svært mange bransjer og næringer, og annen teknologi vil kunne gjøre det samme. Selv om det ikke er mange år fram til 2020, vil 3D printere på noe lengre sikt kunne flytte produksjonen langt nærmere kjøperen enn i dag. Verdiane vil da kunne forflytte seg fra det fysiske produktet, til lisenser for å få lov til å lage produktet. Amazon, Google og Deutsche Post DHL eksperimenterer med droner, som skal kunne frakte mindre pakker i tettbygde strøk. Om 3D printere eller droner vil vinne fram i årene som kommer, vet ingen i dag. De kan endre næringsstrukturer som internett gjorde – eller de kan ligge igjen på den teknologiske skraphaugen, sammen med jetmotorbaserte raketter som skulle frakte brev. Poenget er at det vil komme mange teknologiske endringer, og at det er ikke lett å se akkurat hva og hvilke som til slutt vinner fram. Det som derimot er mer sikkert, er at miljø og miljømessige reguleringer i samspill med teknologiutvikling vil stå sentralt. Hvor mye utslipp busser, biler og større kjøretøy skal kunne få slippe ut, og kravene til framtidens teknologi, er lettere å fortolke. Derfor er også miljø og teknologi satt sammen som en driver i figur 14.1. Den første delen, I bakspeilet, illustrerer dessuten hvordan endringer i næringsstrukturen er med på å forandre transportsektoren. Næringsstruktur og nærings sammensetning er derfor også en sentral driver.

Figur 14.1 Drivere for utviklingen innen transport.



14.1 Miljø og teknologi

I EUs hvitbok om transport legges det stor vekt på miljøaspektet. En av målsettingene er å oppnå et kutt i klimagassutslippene fra transportsektoren på 60 prosent i 2050 sammenliknet med 1990. Flere reguleringer og krav om typegodkjenning av både lette og tunge kjøretøyer er innført for å bidra til at denne målsettingen oppnås. Miljø har dessuten en sentral plass i nasjonal transportplan 2014–2023, og regjeringen vil:

At transportsektoren skal bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål slik de er redegjort for i klimameldingen (Meld. St. 21 Norsk klimapolitikk) og i klimaforliket (Innst. 390 S (2011-2012), herunder bidra til at Norge omstilles til et lavutslipps samfunn (Meld. St. 26, side 207).

Transportsektoren spiller en sentral rolle både som kilde til luftforurensing og som bidragsyter til at utslippene reduseres og klimamålene nås. Dette har betydning for aktørene i transportbransjen, både når det gjelder krav til materiell og utstyr og sjåførenes fysiske arbeidsbetingelser.

Et viktig virkemiddel i miljøpolitikken er direktiv 2009/33/EF, som har formål om å fremme utvikling og kjøp av mer miljøeffektive kjøretøy til veitransport. I EU trådte direktivet i kraft 4.12.10, og det tas sikte på at direktivet implementeres i norsk rett tidlig i 2014.²⁴ Direktivet forplikter medlemslandene til å innføre miljøkrav ved

²⁴ www.regjeringen.no/europaportalen

kjøp av kjøretøy til veitransport (biler og busser). Direktivet omfatter også operatører som driver persontransport i rute (rutebuss). Miljøkravene omfatter energiforbruket, utslipp av CO₂, og utslipp av NO_x, NMHC (NMVOC) og partikler (PM), samt andre eventuelle miljøbelastninger. Miljøkravene gjelder kjøretøyets driftslevetid. Direktivets miljøkrav kan gjennomføres enten ved at det fastsettes tekniske spesifikasjoner for energi- og miljøytelser i dokumentasjonen som ligger til grunn for innkjøpet, eller ved at det innføres krav om at ett av de aktuelle miljøstandardene i direktivet brukes som kriterier ved kjøp av kjøretøy. Det tas hensyn til miljø- og energikostnader ved valg av bil/buss, og direktivet inneholder en detaljert beregningsmetode for dette. I Norge har man kommet til at direktivet bør implementeres gjennom en ny forskrift som hjemles både i yrkestransportloven og i lov om offentlige anskaffelser.

I EU skjer det en kontinuerlig forskning og utvikling av teknologi for å redusere utslipp av klimagasser fra kjøretøyer. Nye kjøretøyer må oppfylle bestemte utslippskrav, definert i ulike Euroklasser. Euro 6/VI for lette og tunge kjøretøy er på trappene og innføres i 2014–2016. Kjøretøy med Euro 6/VI typegodkjente motorer har avansert utslippsreducerende teknologi, med betydelige reduksjoner i utslipp av nitrogenoksider (NO_x) og partikler (PM). Ifølge tester utført av TØI, er teknologien svært lovende når det gjelder reduksjon av utslipp av klimagasser (NO_x) (Hagman & Amundsen 2013). Nye og strengere avgasskrav vil gjelde for alle typer nye kjøretøy fra 2014–2016, da Euro 6/VI standarden innføres.

I de største byene i Norge overskrider forurensningsforskriftens grenseverdier for NO₂. Grenseverdiene ble juridisk bindende fra 2010. Statens vegvesen er sammen med kommuner og fylkeskommuner ansvarlig for å gjennomføre tiltak etter Forurensningsforskriften §7-3, slik at grenseverdiene opprettholdes. For å få bukt med NO₂-problemene, er det påkrevd å gjøre noe med den dieseldrevne bilparken i byområdene og omfanget av det transportarbeidet som denne bilparken produserer (Aas, Hagman, Olsen, Andersen & Amundsen 2012). Forskerteamet fra TØI har utredet ulike tiltakspakker og vurdert fortrinn og barrierer når det gjelder gjennomføring. Aktører i transportbransjen vil bli berørt av både lokale, nasjonale og internasjonale reguleringer og utslippskrav for bedre luftkvalitet. Generelt har bransjeaktører uttalt seg negativt til tiltak som vil gjøre framkommeligheten i byområder vanskeligere og/eller dyrere for yrkestransport (for eksempel økte bomavgifter i rushtid, redusert tilgang til ulike sentrumsområder deler av døgnet etc.). Aktører i bussbransjen opplyser at det stilles omfattende miljøkrav i anbudsdokumenter, og at bestemmelsene i direktiv 2009/33/EF langt på vei følges ved anbud i kollektivtransporten. Dessuten finnes det flere eksempler på hvordan alternative drivstoffkilder, slik som naturgass og biodiesel, er prøvd ut på rutegående busser i de store byene.

14.2 Næringsstruktur

Tidligere i rapporten er det viet en del plass til framveksten av de store tyske transportselskapene, som gjennom betydelige oppkjøp har nådd de øverste plassene på transport- og logistikktronen. Om, og hvordan, noen skulle utfordre Deutsche Post DHL AG på toppen, eller om samme konsern er fornøyd med eksisterende markedsandeler, er åpent. Dersom man støtter seg på historien, er ekspansjon, i det store og hele, skjedd gjennom oppkjøp. Gjennom å shoppe virksomheter i områder man ikke har god nok penetrasjon, har selskap økt sine andeler. Hva Deutsche Post DHL legger i sin langsiktige strategi etter 2015, eller hvor ekspansive de da vil være, er kort som holdes tett til brystet. Men dersom de eller noen av de andre store setter i gang nye oppkjøpsbølger, vil konsolidering følge.

Hvor veksten vil komme, henger sammen med økonomisk utvikling. At søkelyset på Asia generelt og Kina spesielt vil fortsette, er en relativt sikker spådom. Derimot er det langt mer usikkerhet knyttet til hva kineserne selv tenker. Mens Kina i løpet av de siste tiårene har blitt «verdens fabrikk», er det tyskerne eller europeiske selskaper som har styrt logistikk og vareflyt. Om kineserne ønsker å føre kinesisk produserte varer helt fram til sluttbruker, vil det få konsekvenser for den samlede næringsstrukturen. Kina har bygd skip og langt på vei skapt mye ny kapasitet innenfor skipsfrakt. I kjølvannet av finanskrisa valgte stateide Cosco (China Ocean Shipping Group) også å kjøpe opp havna i Pireus (Hellas), for å lage «Middelhavets Rotterdam». Kinesernes tilstedeværelse i og organisering av sine interesser i Afrika, tyder heller ikke på at de ser for seg en avgrensning kun til vareproduksjon.

Andre aktører som kan komme inn fra siden, er de store rederiene eller selskaper som A.P. Møller - Mærsk. Dette danske konglomeratet er, etter Statoil, det nest største nordiske selskapet målt i omsetning (45,9 milliarder euro og 121 000 ansatte i 2012). Om lag halvparten av A.P. Møller - Mærsk's omsetning hentes fra containerfrakt, hvor danskene er verdens største. De senere årene har marginene her vært satt under press, ikke minst fra ekspansive kinesere som har kommet med mye ny kapasitet. A.P. Møller - Mærsk har annonsert et samarbeid med sveitsiske Mediterranean Shipping Company (MSC) og franske CMA CGM, for å stå bedre rustet mot de nye aktørene. Til sammen har disse tre selskapene i underkant av 40 prosent av verdens containertrafikk. A.P. Møller - Mærsk er et konglomerat bestående av forskjellig virksomhet innenfor industri og varehandel. Ekspansjon mot andre transportformer er en av flere muligheter dersom kineserne presser dem på land.

Går man mer ned på skalaen, og setter søkelys på norske forhold og strukturendringer som skjer som følge av beslutninger tatt i Norge, er de av politisk art de mest interessante. Solberg-regjeringens politikk overfor NSB og Posten AS vil her være avgjørende. Disse to selskapene har fått sine frihetsgrader og gjort som sine tyske slekt-

ninger – gjennom bussekspansjon og gjennom å få bygge seg opp som totalleverandører innenfor godstransport. Svarene på spørsmålene under vil være sentrale.

- Vil Solberg-regjeringen endre på eksisterende rammebetingelser for NSB?
- Skal NSB splittes opp eller skal nåværende form og strategi beholdes?
- Skal bussdivisjonen (Nettbuss) være en del av NSB eller skal det skilles ut?
- Dersom Nettbuss skilles ut – skal det fortsatt være eid av staten, eller skal det selges?
- Dersom Nettbuss selges, så til hvem? Høystbydende eller strategiske aktører?
- Hvilke andre strategiske aktører har økonomi til eventuelt å kjøpe selskapet?
- Vil andre statlige selskaper som DB Arriva eller Keolis (franske SNCF sin «konkurransedivisjon i utlandet») komme inn i norsk bussektor?
- Hvilke ringvirkninger innenfor busstransport vil et slikt salg eventuelt gi for andre bussaktører?

Tilsvarende problemstillinger vil være relevante for Posten Norge AS. Skal selskapet fortsatt ha autonomi til å kunne foreta videre oppkjøp innenfor Norden og møte konkurransen i det norske markedet?

Andre regulatoriske forhold som vil påvirke næringsstrukturen er implementeringen av postdirektivet, ved at Postens nåværende enerett til å frakte brev og pakker under 50 gram oppheves. Hvor hurtig dette vil skje og hvilke føringer som vil legges på tilbydere i form av avgrensning på leveringsområder, leveringshyppighet osv., vil virke inn.

- Nye og eksisterende distributører (eksempelvis avisbudene) vil kunne levere fritt til husstandene.
- Mediehusene splitter opp distribusjon og transport for å tilpasse seg de nye markedsmulighetene.

Andre politiske forhold som kan påvirke næringsstrukturen, er endringer i landbrukspolitikken og i importvernet.

- Grossistvirksomhetene som er basert på norsk landbruksproduksjon, vil se annerledes ut enn med det importvernet vi har i dag.

Innenfor godstransport, som er preget av mange små virksomheter, er det derimot mindre som skulle tilsi færre og større enheter – i hvert fall dersom man legger den historiske statistikken til grunn. Snarere vil opprettholdelse av kobotasjereguleringen spille en stor rolle her.

14.3 Politisk regulering

Europa

EUs hvitbok

EU la fram sin hvitbok om transport, «Roadmap to a Singel European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system», den 28. mars 2011. I hvitboken foreslås mange ambisiøse mål, og det kan pekes på flere målkonflikter (NTP 2014-2023). Hvitboken foreslår en strategi for EUs transportpolitikk fram mot 2050, som er basert på et felles europeisk transportområde. Hovedmålet er et konkurransedyktig transportsystem som vil øke mobiliteten og effektiviteten, fjerne betydelige barrierer og redusere flaskehalser i nøkkelområder, redusere veksten i drivstofforbruket, øke sysselsettingen, bedre arbeidsbetingelsene samt øke sikkerheten. Samtidig forventes forslagene å bidra til en dramatisk reduksjon i Europas importavhengighet av olje samt kutt i klimagassutslippene fra transportsektoren på 60 prosent i 2050 sammenliknet med 1990. For å nå dette, vil det kreve en omfattende omlegging av dagens transportsystem i Europa. Kommisjonen foreslår å dele transport inn i tre hovedområder eller segmenter: langdistansetransport, transport mellom byer og bytransport. Det legges opp til ulike strategier for disse segmentene, som omfatter både luft-, jernbane-, sjø- og veitransport. Godstransporten forventes å øke med 40 prosent i 2030 og litt over 80 prosent innen 2050, sammenliknet med 2005-nivå. Passasjertrafikken forventes å vokse med 34 prosent innen 2030 og 51 prosent innen 2050. En viktig del av målsettingen er at sjø og bane skal styrke sin relative andel av transporten. Ulike aktører vil spille en rolle når det gjelder realiseringen av målsettingene for disse ulike områdene. Virkemidlene må i stor grad utvikles videre. Hvitboken legger grunnlaget for de neste årenes arbeid i Kommisjonen. Det presenteres ikke et investeringsprogram, men foreslås et mulig finansieringssystem. Blant annet legges det opp til en ambisiøs politikk for å redusere klimagassutslipp, noe Norge stiller seg positiv til. Prinsippet om at «forurenser betaler» er et viktig element i hvitboken. Norge støtter dette prinsippet og tar til orde for at det bør gjelde alle trafikkslag (NTP 2014-2023). Tilsvarende støtter Norge også påpekningen i hvitboken om at sosiale forhold og arbeidsbetingelser i alle trafikkslag må nøye gjennomgås før videre markedsåpning. Dette gjelder særlig i veisektoren, hvor det i dag finnes restriksjoner for kabotasjekjøring (NTP 2014-2023).

Kabotasjekjøring er omdiskutert. Både når det gjelder omfang, reguleringer og konsekvenser for sektoren som helhet, hersker det usikkerhet og uenighet. Det er en oppfatning om at liberalisering av kabotasjereglene kan skape urimelige konkurransevridninger mellom høy- og lavkostland i Europa. Mye av debatten om useriøsitet og sosial dumping i bransjen synes dessuten å være knyttet til kabotasje. Usikkerhet omkring effektene av kabotasjekjøring er også en viktig grunn til at planene om å etablere et felles europeisk transportmarked fra 2015 har blitt utsatt. I intervju framholder både

arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene i Norge at det er knyttet store utfordringer til kabotasjekjøring både innenfor gods- og turbiltransport her i landet. I neste avsnitt gjør vi nærmere rede for kabotasjekjøring og reglene for dette.

Kabotasje

Transportmarkedet utgjør en del av EUs indre marked, og gjennom EØS-avtalen omfattes også Norge av EU-regelverket. Målet om å etablere et felles europeisk transportområde omfatter også veitransporten, og målet er å gjøre den mer effektiv og mindre forurensende, ved blant annet å redusere tomkjøring. Målsettinger om betydelige reduksjoner av klimagasser og forurensing fra transportsektoren, er dessuten sentrale elementer i visjonen for EUs hvitbok. Markedsliberalisering, behov for økt effektivitet og klimapolitiske målsettinger lå til grunn for innføring av regler om kabotasjekjøring²⁵ i EU.

Med kabotasje forstås transport mellom steder i et annet land enn der hvor transportøren hører hjemme. Kabotasje er i utgangspunktet ikke tillatt,²⁶ men transportører fra EØS har likevel adgang til å utføre midlertidig kabotasje i Norge²⁷ på visse betingelser. Det er noen forskjeller i regelverket for godstransport og persontransport når det gjelder adgangen til midlertidig kabotasje.

Godstransport. I den nye forordningen om markedsadgang for godstransport på vei ble det satt opp klarere regler for når kabotasje er tillatt.²⁸ Det ble særlig lagt vekt på å presisere hva som ligger i begrepet midlertidig. Midlertidig kabotasje betyr at transporten skal være tilfeldig og kan ikke utføres systematisk, kontinuerlig eller over lengre tid. En transportør som har fellesskapstillatelse, og som har hatt med og levert internasjonal last i et EØS-land (grensekryssende transport), kan utføre kabotasje i Norge på følgende vilkår:²⁹

- Kabotasjen må utføres med samme kjøretøy som ble brukt for den internasjonale transporten inn i landet.
- Det kan utføres maksimalt tre kabotasjeturer etter den internasjonale transporten inn i landet.
- Lossing etter den siste kabotasjeturen skal finne sted innen 7 dager etter at den internasjonale lasten ble levert.

²⁵ Direktiv (EEF) 3118/93, ble erstattet med forordning (EF) 1072/2009

²⁶ Jamfør yrkestransportloven §10 (3)

²⁷ Forordning (EF) 1072/2009

²⁸ Forordning (EF) 1072/2009

²⁹ Rundskriv N-1/2003, www.vegvesen.no

Fra 1. juli 2011 regnes kabotasje kun å være i samsvar med gjeldende regler hvis det, i tillegg til dokumentasjon for det internasjonale oppdraget, legges fram klart bevis for hver kabotasjetur som er utført i Norge i samsvar med forskrift om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje av 26. mars 2003 nr. 402 § 2a.³⁰

Persontransport. Det gjelder ikke samme begrensninger for persontransport som for godstransport. Kabotasje er tillatt for turbiltransport, spesiell rutetransport når det foreligger en kontrakt mellom transportøren og oppdragsgiveren, og rutetransport når det er del av en internasjonal rute og det er meningen å møte transportbehovet innenfor et bymessig område eller til og fra tilstøtende bymessige områder. Utover dette kan kabotasje bare utføres på midlertidig basis (www.vegvesen.no). Norsk Transportarbeiderforbund vurderer det slik at EUs utstasjoningsdirektiv³¹ vil gjelde for sjåførenes arbeidsvilkår ved kabotasjekjøring innen turbiltransport. Gyldigheten av dette er imidlertid ikke prøvd rettslig.

Fra 1. mai 2009 kunne Estland, Latvia, Litauen, Tsjekkia, Slovakia, Polen og Ungarn drive midlertidig kabotasje i EØS-området på lik linje med de andre EØS-landene – forutsatt at transportørene fra disse landene har fellesskapstillatelse. Tall fra SSB viser at lastebiler registrert i Polen og i de baltiske landene tar stadig større markedsandeler, mens biler registrert i Danmark og Sverige taper markedsandeler ved transport til og fra Norge. Andelen kabotasjekjøring i Norge er beregnet til å utgjøre 9 prosent av den totale godstransporten med utenlandske lastebiler til, fra og i Norge i 2011 (www.ssb.no).

Ifølge SSBs beregninger utgjorde kabotasjetransport bare 0,3 prosent av den innenlandske transporten med lastebil målt i tonn, og 2,3 prosent målt i tonnkilometer i 2011. Selv om andelene med registrert kabotasjetransport er små, er det likevel en økning fra tilsvarende måling i 2010. Det meste av kabotasjekjøringen i Norge ble utført av danske lastebiler. Målingene, som er basert på utvalgsundersøkelser der lastebileiere i de ulike EU-landene rapporterer hvor mye de transporterer og hvor transportoppdraget utføres, er imidlertid beheftet med flere svakheter. Dersom det forekommer ulovlig kabotasje, vil dette neppe bli registrert i en slik undersøkelse. Samferdselsdepartementet har gitt SSB i oppdrag å vurdere hvilken informasjon som finnes om kabotasje i Norge, og eventuelt beskrive metoder for å innhente slik informasjon dersom den tilgjengelige statistikken ikke er god nok. SSB har frist til midten av januar 2014.

³⁰ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/tema/yrkestransport/internasjonal-transport-og-kabotasje.html?id=485244>

³¹ Utstasjoningsdirektivet (96/71/EF) gjelder ansatte i utenlandsk selskap med hovedaktivitet i et annet EU/EØS-land som er midlertidig utstasjonert i et EU/EØS-land for å levere en tjeneste (omfatter også underentrepriser og utleie fra vikarbyrå). Direktivet pålegger vertslandet å sikre at utstasjonerte omfattes av en kjerne av lovfestede arbeidsvilkår (art 3.1) som gjelder arbeidsmiljø, arbeids- og hviletid, betalt ferie, minimumslønn og overtidbetaling, likestilling og beskyttelse av gravide, og vilkår for innleie og bruk av vikarbyrå (NOU 2012: 02).

I Sverige har det blitt gjennomført en egen studie, Cabotagestudien (2013)³², for å avdekke omfanget av kabotasjekjøring innenfor godstransport. Datainnsamlingen er basert på en mobilapplikasjon, hvor utenlandske lastebilers registreringsnummer ble registrert av svenske lastebilsjåførere og privatpersoner. Stedsangivelsene kom automatisk via mobiltelefonenes innebygde GPS. Informasjonen ble brukt til å kartlegge kjøremønstre for utenlandske lastebiler over et gitt tidsrom. I løpet av seks uker bidro ca. 5000 personer med 161 980 observasjoner ved hjelp av applikasjonen. I tillegg ble 1326 posisjoner samlet inn manuelt. Fra de totalt 163 306 posisjonene ble nærmere 7000 fjernet som feilregistreringer (Sternberg 2013). Beregninger etter innsamlingen antyder at minst 2000 utenlandske lastebiler konkurrerer med 8000 svenske lastebiler om «ren» innenrikstransport. Høsten 2013 ble studien utvidet til også å omfatte Norge og Danmark. Innsamlingen i Norge ble avsluttet 7. november 2013, og analysene vil først starte opp i februar 2014. I skrivende stund er det derfor ikke mulig å si noe om resultatene av den applikasjonsbaserte kabotagestudien i Norge. Men ifølge Sternberg, inneholder hans database registreringer av 11 892 utenlandske kjøretøy som mer eller mindre regelmessig har vært i Norge.³³ Det er for tidlig å si noe om omfanget av kabotasjekjøring i Norge på bakgrunn av disse registreringene, men foreløpige analyser tyder på at det skjer kabotasjekjøring på norske veier. Sternberg har tegnet et bilde av bevegelsesmønstrene til en utenlandsregistrert lastebil, som viser hvordan kjøreruten både inkluderer grensekryssende transport mellom Norge og Sverige samt intermodale transportformer.³⁴

Tall fra lastebilundersøkelsen i ulike EU-land viser at det var en betydelig økning i kabotasje innenfor EU 15 i perioden 2006 til 2011 (Directorate-General for Internal Policies (EU) 2013). Dette skyldes i stor grad økende aktivitet av kjøretøy registrert i EU 12-landene. Andelen kabotasjekjøring utført med kjøretøy registrert i EU 12-landene økte fra 12 prosent i 2007 til nærmere 40 prosent i 2011. Nærmere to tredeler av all kabotasjekjøring i EU utføres i Tyskland og Frankrike. Belgia og Østerrike er de landene hvor kabotasjekjøring utgjør størst andel. 18 prosent av kabotagevolumet er transportert med lastebiler registrert i Polen, mens mindre enn 1 prosent av kabotagekjøringen i EU er utført i Polen. Dette gjør Polen til den største nettoeksportøren av kabotasje. Til sammenlikning, utføres 30 prosent av kabotagekjøringen i Frankrike, mens bare 1,5 prosent av kabotagekjøringen blir utført av lastebiler som er registrert i Frankrike. Dette gjør at Frankrike er den største netto importøren av kabotagekjøring i EU (Directorate-General for Internal Policies (EU) 2013). Som tidligere nevnt er tallene fra lastebilundersøkelsen beheftet med flere svakheter, men den kan likevel

³² Henrik Sternberg, Lunds Tekniska Högskola

³³ Jf opplysninger gitt i e-post 26.11.2013.

³⁴ Presentert i foredrag for Fellestilltakene NTF Virke, Barcelona 12. nov 2013.

bekreftede oppfatninger om at lastebiler fra Øst-Europa står for brorparten av den kabotasjekjøringen som skjer i de vesteuropeiske landene.

Nasjonalt handlingsrom

Fram til begynnelsen av 1990-tallet var samferdselsområdet i Europa kjennetegnet av offentlige monopoler og pris- og markedsreguleringer, mens internasjonal virksomhet i stor grad var regulert gjennom bilaterale avtaler (Dølvik & Løken 2003). I dag er det en utvikling mot at nasjonale grenser får mindre betydning. Det har, som nevnt flere ganger, vært store liberaliseringsprosesser innenfor transport og på markedet for posttjenester. Sammen med liberaliseringen har det vært en harmonisering av regelverk, delvis drevet av behovet for å skape like konkurransevilkår i EU, men regelverket går i dag utover det som direkte berører markedsadgang og konkurranse. Blant annet har sikkerhet og miljøhensyn blitt viktigere (NOU 2012: 2).

Det er liten tvil om at utviklingen i EU/EØS har medført en sterkere konkurranse og lavere transportpriser. Andelen godstransport mellom Norge og andre land i EØS-området som utføres av utenlandske transportører, har økt, og det er særlig polske og baltiske selskaper som har kommet inn på markedet (se også kap 5). Det er heller ingen tvil om at de store forskjellene i lønn og sosiale kostnader mellom norske sjåfører og sjåfører fra EUs «nye» medlemsland har skapt utfordringer for norske transportarbeidere. En studie fra Transportøkonomisk institutt viser at norske sjåfører koster mellom fire og seks ganger mer enn sjåfører fra EUs nye medlemsland (Hovi et al. 2008). Gjennom oppslag i media og fra fagforeninger er det også kommet eksempler på at norske transportbedrifter leier inn billig utenlandsk arbeidskraft og at norske transportbedrifter etablerer datterselskaper i lavkostland.

Et sentralt spørsmål er hvilket handlingsrom norske myndigheter har innenfor rammene av EØS/EU. Det hersker en oppfatning om at nasjonal lovgivning i stadig mindre grad er i stand til eller kan regulere og kontrollere transportmarkedet og bedrifter. Dette delvis som et resultat av deregulering i transport og delvis som en følge av at flere reguleringer nå gjøres av overnasjonale organer som EU (Rönngren et al. 2008).

Den tidligere nevnte Cabotagestudien (2013) peker på at EU-direktivet om kabotasjekjøring (107272009) har skapt store gråsoner og tolkningsrom. Det er ulike vurderinger i europeiske land av hvordan regelen om kabotasjekjøring kan utformes innenfor gjeldende regelverk. Finland har en streng tolkning av EU-direktivet, og de har hatt flere fallende dommer med høye bøter (Sternberg 2013). Også i Danmark prøver man å stramme inn på tolkningen av direktivet, og det er særlig bestemmelsen om at kabotasjekjøring skal være tilfeldig som har vært et tema. Den danske transportministeren uttalte på dansk radio at: «Man skal ikke køre på permanent andre vilkår i Danmark end dem danske vognmænd og chauffører har. For så bliver det til sosial dumping og urimelig konkurrence» (siteret i Sternberg 2013: 3). Det danske transportministeriet

har blant annet ønsket å høyne bøtene for sjåfører som bryter kabotasjereglene. Med de nye reglene vil boten øke fra mellom 10 000 og 25 000 kroner til 35 000 kroner, og begrunnelsen for dette er at danske myndigheter vurderer at: «En straff på tusindvis af kroner kommer uden tvivl til at have en effekt på ulovlig lastebilkørsel». Det at medlemslandene i EU har lagt seg på svært ulike nivåer når det gjelder sanksjoner (bøter) for ulovlig kabotasjekjøring, kan gi grunnlag for forskjellige risikovurderinger når det gjelder å bryte kabotasjereglene i de ulike medlemslandene.

Finland

Det blir i flere sammenhenger framhevet at Finland tolker EU-direktivet strengere enn de andre nordiske landene og på den måten bruker det nasjonale handlingsrommet. Det gjelder først og fremst tolkninger knyttet til hva som er tilfeldig eller ikke permanent kabotasje, og hva som utgjør en kabotasjetur. Slik definerer finnene «tilfeldig trafikk»:

«De tre inrikes transporter i Finland som avses i artikkel 8 i EU:s förordning om tillstånd för godstrafik bestäms så att den första transporten börjar efter den första lastning av fordonet som görs efter lossningen av lasten vid en internationell transport som slutar i Finland. Den första transporten slutar när lasten lossas första gången, den andra transporten slutar när lasten lossas andra gången och den tredje transporten slutar när lasten lossas tredje gången. Som lossande av last räknas också att koppla loss en lastad släpvagn från dragbilen utan att lossa lasten, utom om det endast handlar om att flytta släpvagnen inom parkerings- eller lagerområdet. (12.4.2013/262).

De transporter som avses i 1 mom. får utföras endast tillfälligt. Som tillfälliga transporter betraktas inte transporter som utförts med stöd av ett avtal som gäller tills vidare eller längre än en vecka och inte heller transporter med ett fordon som har utfört mer än 10 transporter i trafik inom Finland under de senaste tre månaderna». <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2006/20060693>

I tillegg til å ha en strengere tolkning for hva som regnes som lovlig kabotasje, har Finland forsterket godstrafikkloven (gjeldende fra 25. april 2013).³⁵ En av de viktigste endringene er at bestilleransvaret er blitt mer omfattende. Den som bestiller en transport, har et ansvar for å forsikre seg om at transportøren følger avtaleverket. Begrunnelsen er at man ønsker mer effektive midler mot det de beskriver som den «grå

³⁵ <http://www.tungt.no/transportmagasinet/article830650.ece>

økonomien». «Utredningskyldigheten» berører ikke private personer. Ifølge de nye reglene bør kunden før en transportavtale inngås, forsikre seg om at³⁶:

- Den som utfører transporten har tillatelse eller rett til å utføre transporten.
- Prisen på transporttjenesten er sånn at transportforetaket kan oppfylle sine arbeidsgiverforpliktelser, som å betale bindende kollektivavtale-lønn til sjåførene samt sosiale utgifter.
- At den som utfører transporten er registrert i «mervärdesskattskyldiga».
- I tilfelle transporten utføres som kabotasje, har transportøren rett til å utføre kabotasjetransport.
- Dersom et utenlandsk transportforetak utfører transport som kabotasje innenlands i Finland, bør det betale lønn til sine sjåfører i tråd med det finske kollektivavtalesystemet.

Danmark

Danmark satte ned et eget kabotasjeutvalg som la fram sin rapport i mai 2013, og på bakgrunn av rapporten ble det i 2013 satt i gang flere tiltak:³⁷

- Gjennomføre en innsats overfor EU for å løse problemene med ulovlig kabotasje – og videre – sosial dumping innenfor lastebilnæringen: «For det er i EU de langsigtete løsninger skal findes».
- Gjennomføre en presisering av definisjonen «internasjonal transport», som er forutsetningen for at det kan foregå kabotasjekjøring. Det skal sikre at det er en reell internasjonal transport. For at en transport skal kunne defineres som en internasjonal transport, skal transporten inneholde varer. Det betyr at kjøring med tomme containere og/eller paller utelukkende for å foreta kabotasjekjøring, er i strid med regelen/forordningen.
- Undersøke muligheten for å innføre den «finske modellen» for definisjon av en kabotasjetur, som vil bety at antallet kabotasjeturer blir raskere brukt opp. Ifølge den finske definisjonen, er det gjennomført en kabotasjetur i det øyeblikket den første lasten losses av, den andre kabotasjeturen slutter når lasten losses andre gang,

³⁶ http://www.skali.fi/sv/aktuellt/nyheter_av_intressengrupper/kommunikationsministeriet_strangare_tillstandsvillkor_for_godstransportforetag_for_att_forhindra_gra_ekonomi.9394.news

³⁷ <http://www.trm.dk/da/nyheder/2013/regeringen+styrker+indsatsen+mod+ulovlig+udenlandsk+lastbilkørsel+efter+ny+rapport+om+området/>

og den tredje kabotasjeturen slutter når lasten losses tredje gang. I Danmark kan det derimot finne sted flere på- og avlossinger på én tur.

- Øke bøtene for overtredelse av kabotasjeregelen.
- Undersøke hvordan man i større grad kan benytte ny teknologi i kontrollinnsatsen.

Den danske transportministeren har sammen med transportministrene fra Finland, Belgia, Frankrike, Italia, Spania og Tyskland også sendt et brev til EUs transportkomisær, med en oppfordring om å presisere regelen om kabotasjekjøring. Den danske transportministeren sier om brevet:

«De eksisterende regler om cabotagekjøring har vist seg at være uklare og meget vanskelige å administrere i praksis. Det skaper usikkerhet i erhvervet. Vi har set en række uheldige eksempler på, at man har forsøgt at omgå reglerne og skabt sig en konkurrencemæssig fordel gennem social dumping. Det må vi have stoppet nu».³⁸

Sverige

I Sverige har utfordringer for transportsektoren, og da først og fremst godstransport på vei, vært høyt oppe på den offentlige dagsordenen. Både gjennom kritisk tv-journalistikk og reportasjeboken *De nye trälarna* (Norberg & Lundh 2012) har arbeids- og lønsvilkårene til utenlandske sjåførere som jobber i Sverige, blitt tatt opp. I Sverige har det, som tidligere nevnt, blitt gjennomført en kabotasjestudie for å avdekke omfanget av slik kjøring. Studien viser at omfanget er langt mer omfattende i Sverige enn det som kommer fram gjennom offentlig statistikk (Sternberg 2013). Forfatteren mener at funnene bekrefter kvalitative utsagn og mediareportasjer (for eksempel Uppdrag granskning, Kaliber) om at kabotasjetransport er utbredt. Det vises også til at en rekke svenske operatører som har vært aktive på innenlandsmarkedet, har gått konkurs (for eksempel Transporledet, J-Trans), noe som kan tyde på at det er stor konkurranse fra utenlandske lastebiler på det svenske markedet.

Studien peker videre på at store transportkjøpere som gir oppdrag til speditørselskaper, sjelden vet hvordan deres transporter utføres. Speditørene på sin side opplever et økt press om å benytte seg av utenlandske biler for å kunne konkurrere.

Innleie av selvstendige sjåførere

En rettsak fra Sverige satte nylig søkelyset på bruk av selvstendig næringsdrivende som sjåførere. Transportselskapet Andreassons Åkeri har fått et skattekrav på 10 millioner svenske kroner etter å ha brukt innleide sjåførere fra lavkostland. Selskapet har benyt-

³⁸ <http://www.trm.dk/da/nyheder/2013/danmark+rejsler+sag+om+ulovlig+cabotage%C3%B8rsel+i+eu/>

tet seg av sjåførar registrert med enkeltpersonforetak i Polen, Latvia og Litauen, men ifølge den svenske skatteetaten fritar ikke bedriften for å betale arbeidsgiveravgift, skatt og trygdeavgift til den svenske stat. Å leie inn en sjåfør som er registrert med enkeltpersonforetak i lavkostland, vil av skattemyndighetene kunne bli betraktet som et ansettselsforhold. Det er hvordan arbeidet organiseres og utføres som avgjør dette, ikke sjåførens eller den næringsdrivendes adresse. Skatteverket i Sverige viser til at dersom sjåføren bare kjører for én kunde, og kjører kundens lastebil dit kunden peker, så er det ikke å oppfatte som selvstendig næringsvirksomhet (Norberg & Lundh 2012). Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til denne aktuelle saken på sin hjemmeside, og advarer mot bruk av selvstendig næringsdrivende. De peker på at norske bedrifter som leier inn sjåførar som «kjører på regning», kan framstå som et ansettelsesforhold:

«Også bruk av vikarer i stedet for å ansette sjåførene fast, kan føre til forpliktelser. Vi er blitt fortalt at enkelte norske virksomheter leier inn vikarer fra utenlandske vikarbyråer til å kjøre for seg. Noen av disse skal etter hva vi har fått vite, kun få ca 1000 euro pr. mnd. I enkelte tilfeller kan en innleid vikar kreve fast ansettelse. Fra 1. januar 2013 kan vikaren i tillegg også kreve norsk lønnsnivå av vikarbyrået, som en direkte følge av Vikardirektivet. Fra 1. juli 2013 har sågar bedriften som leier inn vikaren ansvar for at vedkommende får norsk lønning».³⁹

Også Nederland forbyr innleie av sjåførar, og de krever at alle sjåførar må være ansatt i et transportforetak for å kunne kjøre innenlandstransport. Et liknende forslag er reist av Socialdemokraterna i Sverige. De har også et forslag som berører bestilleransvaret, som i likhet med Finland foreslår at den som bestiller en transporttjeneste, skal ha et ansvar for at rettferdige arbeidsvilkår gjelder gjennom hele kjeden av underentreprenører.⁴⁰

Denne gjennomgangen viser at det er flere land som oppfatter økt internasjonal konkurranse som utfordrende for nasjonal transportnæring. Samtidig ser vi at det finnes nasjonale handlingsrom, og at land som Finland og Danmark prøver å bruke dette handlingsrommet. Det er også, som vi har skrevet, tatt et felles initiativ fra flere europeiske land med oppfordring til EU om å klargjøre regelen om kabotasjekjøring. Dette illustrerer Dølvik og Løkens (2003) påpekning om at det innenfor godstransportbransjen har vært et skifte fra nasjonal til europeisk regulering. De skriver vidare at tapet av nasjonal kontroll svekker fagbevegelsen nasjonalt, men peker samtidig på at det europeiske reguleringsregimet gir muligheter til å øve politisk innflytelse på vilkårene for konkurransen med transportfirma fra andre land.

Men EU-regelverket handler ikke bare om marknadsregulering og konkurranse, det stiller også en del krav i forbindelse med å drive godstransport og persontransport

³⁹ <http://www.lastebil.no/xp/pub/hovednyheter/616951>

⁴⁰ http://www.transport.se/Press_aktuellt/2013/November-2013/Socialdemokraterna-kraver-stopp-for-inhyrda-chaufforer/

på vei. Det gjelder for eksempel faglig kompetanse og opplæring og videreutdanning av yrkessjåfører. Det finnes også direktiver som regulerer andre områder innenfor transportnæringen. Dette omfatter direktiver som berører sjåførers arbeidsforhold, for eksempel hviletidsbestemmelser (NOU 2012: 2). Dette er direktiver som har blitt mottatt med tilfredshet av fagforeningene (Løken & Dølvik 2003).

Vi har også pekt på at det er en utfordring for fagbevegelsen når store internasjonale logistikk-konsern i økende grad dominerer bransjen, blant annet fordi det betyr at beslutninger som påvirker arbeidsforhold og konsernernes virksomhet i Norge blir tatt utenfor nasjonale grenser.

Vi har sett at det på et politisk nivå tas noen felles initiativer for å beskytte nasjonal transport, først og fremst godstransport på vei. På fagforeningsnivå kan man også se for seg/tenke/anta at et samarbeid med den europeiske fagbevegelsen vil være viktig ikke minst for å drive et felles påvirkningsarbeid overfor EUs organer.

14.4 Arbeidsforhold og arbeidsmiljø

Landbasert transport er stilt overfor en rekke utfordringer som følge av regelverksendringer og økt internasjonal konkurranse de siste 20 årene. Dette har også hatt betydning for arbeidsforhold og arbeidsmiljø i de ulike segmentene av sektoren.

Godstransport er en internasjonal bransje, noe som gir utfordringer når det gjelder ansettelsesforhold blant sjåfører som opererer på norske veier. Godstransport på vei har økt markant og forventes å øke fortsatt i årene framover. Transporten av norsk import og eksport er beregnet å øke slik at en får en samlet vekst på 35–40 prosent målt i tonnkilometer fram til 2040 (NTP 2014-2023). Importen forventes å øke vesentlig mer enn eksporten, men eksporten vil fortsatt være størst. Lastebiltransport beregnes å øke relativt mest, spesielt for importen, men sjøtransport vil fortsatt dominere kraftig totalt sett (NTP 2014-2023). De siste årene har det vært en kraftig økning i lastebiltransport over svenskegrensen ved Svinesund. Drøyt halvparten (57 prosent) av godset inn til Norge over Svinesund kommer fra Sverige, mens 43 prosent har Sverige som transitland. Sverige er foran Danmark de viktigste omlastningslandene for gods til Norge. Trenden med å legge flere sentrallagre i Øst-Europa, øker lastebiltransporten til Norge. Økt lastebiltransport er en utfordring både for framkommelighet, trafikk-sikkerhet og miljø (jf. NTP 2014-2023). I nasjonal transportplan blir det framholdt at importen dominerer kraftig i veitransporten over Svinesund, noe som kan bidra til at eksportører tilbys billige lastebiltransporter ut av landet. Samtidig understrekes det at et frislipp av kabotasjekjøring i EU/EØS må antas å forsterke denne utviklingen. Dette vil skape store utfordringer for den norske transportnæringen både når det

gjelder sosial dumping og transportsikkerhet, heter det i nasjonal transportplan for perioden 2014–2023.

Det er knyttet store utfordringer til å kartlegge omfanget av utenlandske foretak i Norge og hva slags ansettelsesforhold deres sjåførere har. Men også norske transportforetaks bruk av utenlandsk arbeidskraft og deres ansettelsesforhold, for eksempel bruk av innleide sjåførere og sjåførere på midlertidige kontrakter, er tema det er begrenset informasjon om. Det samme gjelder bruk av sjåførere registrert som selvstendig næringsdrivende. Her er det flere juridiske gråsoner, både innenfor og mellom nasjonalt og internasjonalt regelverk, som bør utredes nærmere. Bransjeaktører uttrykker bekymring for utviklingen i ansettelses- og arbeidsforhold i de ulike segmentene av transportsektoren, og flere peker på at man allerede nå ser tendenser til fragmentering og atypiske arbeidsforhold i flere av segmentene. Økende lavlønnskonkurranse, også om innenlandstransportoppdrag i Norge, antas å forsterke denne utviklingen og skape usikre og useriøse arbeidsforhold i ulike deler av sektoren.

En gjennomgående bekymring både blant bransjeaktører og i foreliggende forskning og dokumentasjon, er hvilke konsekvenser en økende lavlønnskonkurranse i transportnæringen har for sjåførenes (både norske og utenlandske) arbeidsvilkår. Eksempelvis kan økt lavlønnskonkurranse føre til press på arbeidstid og krav om å jobbe mer på ubekvemme tider, samt til et press på lønn. Dette gjelder både lønnsnivået og bruk av alternative belønningsformer, slik som for eksempel resultatbasert lønn. I Norge har en sterk samordning i sentrale lønnsoppgjør bidratt til å sikre en lønnsutvikling i transportsektoren i takt med resten av samfunnet. Europeisk fagbevegelse er langt mer fragmentert enn den norske, organisasjonsgraden er lav og man har ikke på samme måte greid å stå samlet. Dette er forhold som har bidratt til å svekke fagbevegelsens innflytelse over lønns- og arbeidsbetingelsene innenfor transportsektoren. En ytterligere liberalisering av transportmarkedet skaper frykt for at det samme vil skje i Norge.

Avlønningssystemenes konsekvenser for sikkerhet og ulykkesrisiko er også blant de faktorene som Arbeidstilsynet har uttrykt bekymring for. Økt press på sjåførenes arbeidstid og lønnsbetingelser må antas å virke negativt inn på trafikkisikkerheten, og dette gjelder alle de transportsegmentene hvor Norsk Transportarbeiderforbund organiserer. Arbeidsmiljøet innbefatter videre grunnleggende forhold som bo- og pausefasiliteter, slik som behov for hvilesteder, for å kunne overholde regler om kjøre- og hviletid samt overnattingsmuligheter for turbil- og godssjåførere. I bussektoren finnes det flere eksempler på hvordan uklare ansvarsforhold mellom administrasjonsselskapet (oppdragsgiver) og busselskapet har bidratt til at pause- og toalettforholdene sjåførene tilbys, er svært mangelfulle.

15 Politiske utfordringer

15.1 Den nye norske transportsektoren

Nesten all virksomhet i samfunnet er avhengig av transport. Industrien må få fraktet sine produkter, matprodusentene må ha sine varer til markedet og vi må fraktes til og fra jobb og andre aktiviteter. Det betyr at næringen er en *tilrettelegger* for mye annen virksomhet, men transport er også en omfattende og variert næring i seg selv, og i stadig større grad internasjonal. Transportsektoren er med andre ord blodomløpet i samfunnet. Sammen med selve infrastrukturen og finansnæringen er organiseringen av transport betingelsen for en moderne og effektiv økonomi. Samtidig er organiseringen av og hvordan vi innretter transport avgjørende for løsningen på klimautfordringene.

Legger vi et 100 års perspektiv til grunn, representerer utviklingen av teknologi og organiseringen innen transport og vareflyt en av de markante endringene i verdensøkonomien. Tidligere var utviklingen i transportsektoren i stor grad drevet av teknologiske nyvinninger. Nye teknologier ga raskere bedre og grunnleggende forskjellige transportløsninger. De siste tiårene har den teknologiske utviklingen fortsatt, og digitalisering har åpnet for ny organisering av logistikk- og transportløsninger. Likevel er perioden etter murens fall kanskje først og fremst preget av et samspill mellom politikk og teknologi. En gjennomgående endring i europeiske og nasjonale reguleringsregimer har skapt en mer mobil og konkurransepreget sektor. Derfor er kanskje nettopp endringer i markedstilgang og politisk regulering det sentrale elementet for å forstå forandringene i sektoren. Det kanskje tydeligste uttrykket for det politiske skiftet er EUs liberalisering av regelverket på transportområdet. Formålet har vært å øke konkurransen og utnytte transportbærerens kapasitet bedre. Dessuten har miljøhensyn fått stadig større betydning for EUs transportpolitikk. Utviklingen i EU har dermed bidratt til mer konkurranse, også i Norge, og lagt grunnlaget for en ny norsk transportsektor.

Endringene er i tillegg drevet fram av en overgang fra statlige etater til aksjeselskaper og fra offentlig drift til offentlige innkjøp og anbud. Transport var dominert av offentlige selskaper innen post, jernbane og buss i alle land. Fristilling og privatisering har bidratt til nye eierstrukturer. Offentlige innkjøp og anbud har ytterligere bidratt til å skape en ny markedsdynamikk. Et nærliggende eksempel er lokal kollektivtransport, hvor anbudskonkurranser er blitt mer vanlig og nye aktører har kommet inn på markedet. Andre former for persontransport er på sin side regulert gjennom konsesjoner og løyver som påvirker antall etableringer og strukturen i bransjen.

Endringene innen transport drives også fram av at etterspørsel og forbruksmønstre skifter. Veksten i netthandel er en åpenbar medspiller i historien om en ny transportsektor. En annen faktor er den sterke økningen i antall transportreiser. Vi reiser oftere og lenger. Flyreiser har hatt en stor vekst og gått fra å være et tilbud for en liten gruppe til å henvende seg til et massemarked. I spedisjon og logistikk har det vokst fram store internasjonale selskaper. Disse kontrollerer informasjons- og vareflyten og har et komplett tilbud differensiert etter pris, transporttyngde, volum eller andre konkurranseparametre.

Alt dette har ledet til en uensartet transportsektor. Forskjellene er store mellom bransjer. Dette bidrar til å komplisere utformingen av politiske strategier for transportsektoren. Godstransport er regulert i mindre grad enn persontransport. Her er konkurransen økende, særlig gjelder det innenfor langtransportkjøring, hvor kabotasjekjøring har åpnet for at utenlandske aktører kan foreta innenlands transportoppdrag i Norge.

Transportsektoren står også overfor betydelige framtidige utfordringer, hvor effektivitet og konkurranse kan stå i motsetning til løsninger på samfunnspolitiske spørsmål om klima, miljø, sikkerhet samt lønns- og arbeidsvilkår. Denne rapporten kan leses som en tilstandsanalyse som gir grunnlag for bekymring overfor flere av de utviklingstendensene vi ser i transportsektoren i Norge i dag.

15.2 Veien videre

Når et forbund som har vært utsatt for så store endringer på såpass kort tid skal drøfte politiske utfordringer, er én mulighet å se disse i lys av hva som er et fagforbunds virkeområde. Grovt sett kan et forbunds overordnede funksjon grupperes etter fire dimensjoner:

- Å bygge opp og vedlikeholde en høy organisasjonsgrad innenfor de yrkesgruppene som forbundet organiserer.
- Å frambringe best mulige lønns- og arbeidsforhold for medlemmene man har disse i næringene.
- Å være med på å framskaffe gode og stabile rammebetingelser for bransjer eller næringer man organiserer innenfor.
- Å fremme medlemmenes interesser utover det rent faglig-politiske.

Utfordring 1: Organisering og mobilisering

Forbundet organiserer strategisk viktige grupper innen ulike deler av transportnæringen, og forbundets slagkraft er i stor grad knyttet til at de makter å opprettholde

organisasjonsgraden og beholde disse posisjonene. Det handler om evnen til å rekruttere og mobilisere medlemmene. Organisasjonsgraden er kjernen i ethvert forbund. For Norsk Transportarbeiderforbund sin del består denne ryggraden av flere ulike yrkesgrupper, med store variasjoner i organisasjonsgrad. En utfordring vil derfor være å pleie og vedlikeholde de ulike medlemsgruppene, for å sikre forbundets slagkraft også i årene som kommer. Vi har vist at spennet her er stort og utfordringene mange. Blant bussjåfører er organisasjonsgraden svært høy i dag, men i denne yrkesgruppen er det et generasjonsskifte på gang. Gjennomsnittsalderen blant bussjåførene er høy, og problemer med å rekruttere blant norske ungdommer har gjort at flere selskaper rekrutterer sjåfører fra baltiske land. I den andre enden av skalaen finner vi gods- og drosjesjåfører, hvor organisasjonsgraden er svært lav. Det kan pekes på flere faktorer som kan forklare den lave organisasjonsgraden i disse yrkesgruppene, som for eksempel små virksomheter, tette bånd mellom arbeidsgiver og arbeidstaker, og stort innslag av selvstendig næringsdrivende. Felles for de fleste bransjene hvor forbundet organiserer, er rekrutteringsproblemer og et økende innslag av utenlandsk arbeidskraft, noe som også bekreftes i medlemsundersøkelsen. I mange tilfeller handler dette om arbeidstakere som har begrenset kjennskap til fagbevegelsens rolle i norsk arbeidsliv og til hvilke fordeler medlemskap i Transportarbeiderforbundet gir. Kan hende vil det kreve en ekstra innsats fra forbundet å rekruttere blant utenlandske arbeidstakere, eksempelvis kan det være behov for informasjonsmateriell på flere språk. Områder med lav organiseringsgrad representerer områder med et betydelig medlemspotensial. En «nøkkel» til organisering av disse er å vise hvilken betydning fagbevegelsen kan ha både når det gjelder generell politikk og i utformingen av arbeidstakernes jobbhverdag. I en tid der internasjonale aktører bygger seg opp, vil kanskje nære relasjoner hos en liten lokalt forankret arbeidsgiver være mindre viktig som hinder for organisering, enn det tradisjonelt har vært. Selv om organisasjonsgraden varierer for de ulike yrkesgruppene, vil det likefullt være viktig for forbundet å jobbe for at organisasjonsgraden opprettholdes i alle grupper, og ikke minst at den øker i grupper hvor den i dag er svært lav. Det vil kreve at oppmerksomhet og ressurser rettes mot medlemsverving i forbundet i tiden som kommer.

Utfordring 2: Lønns- og arbeidsvilkår

Innsatsen for best mulige lønns- og arbeidsforhold er på mange måter ethvert fagforbunds eksistensberettigelse, og enkelte medlemmer mener at man må legge all kraft her – og heller overlate de politiske arenaene til andre. Om et forbund kun skal jobbe avgrenset innenfor lønns- og arbeidsforhold eller over bredere flater, er for så vidt et ressurssspørsmål og et spørsmål om hva medlemmene og tillitsvalgte mener.

Tariffavtalene og forhandlingene om disse er det viktigste instrumentet forbundet har i arbeidet med å sikre medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår. Tariffavtalene er på

mange måter den fremste medlemsfordelen et forbund kan tilby. Norsk Transportarbeiderforbund forvalter en stor mengde tariffavtaler og fører forhandlinger med motparter på alle de store forhandlingsområdene. Norsk Transportarbeiderforbund har i likhet med andre forbund hvor organisasjonsgraden er lav, en problematikk relatert til gratispassasjerer. I 2004 krevde forbundet et eget tariff tillegg for organiserte arbeidstakere, uten å vinne fram. En annen strategi er å gjøre tariffavtalen mer verdifull for arbeidsgiver. Et eksempel som har blitt nevnt i den sammenheng, er å tariffeste en utvidet ordning innenfor regelverket om hviletid, et regelverk som i dag oppfattes som effektivitetsbegrensende. Samtidig er det viktig å holde på tariffavtalene som det sikkerhetsnettet disse gir for medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår. Sterke tariffavtaler må antas å få økt betydning for det enkelte medlem, som følge av økt lavtlønnskonnurranse. I medlem2014 fant vi at det både blant gods- og bussjåfører er en utbredt oppfatning om at presset på lønns- og arbeidsvilkårene vil øke i framtiden. Hele ni av ti medlemmer mener dessuten at forbundet skal jobbe aktivt mot sosial dumping.

Medbestemmelse og maktforhold

Medbestemmelsesordningene har lange tradisjoner i norsk arbeidsliv og er godt forankret i både lov- og avtaleverk. Fagbevegelsen har bygget opp sin organisasjonsstruktur og sitt tillitsvalgtapparat slik at det er best mulig tilpasset arbeidsgivernes organisasjons- og beslutningsstruktur. Kort fortalt har fagbevegelsen sørget for å ha makt og innflytelse på de nivåene og arenaene hvor bedriftene tar sine beslutninger. Større internasjonalisering og flere innslag av utenlandske selskaper i Norge utfordrer imidlertid de norske ordningene og tradisjonene for medbestemmelse. Viktige beslutninger som påvirker arbeidsforhold og selskapenes virksomhet i Norge, tas i større grad utenfor våre grenser. Fagforeningene opplever stadig oftere at de norske medbestemmelsesordningene blir satt til side, ved at beslutninger som angår lønns- og arbeidsvilkår for bedriftenes ansatte i Norge blir tatt ved hovedkontorene til de internasjonale konsernene, og dermed langt utenfor rekkevidden til norske hovedavtaler. Å utvikle organisasjonsstrukturer som passer til motpartens organisering ved større internasjonalisering, vil bli viktigere for flere av Transportarbeiderforbundets yrkesgrupper. Utvikling av medbestemmelsesordninger som er tilpasset internasjonalisering av selskapsstruktur, vil være et viktig verktøy for å sikre fortsatt innflytelse på medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår i internasjonale konsern.

Utfordring 3: Rammebetingelser og endring i reguleringsregimer

Rammebetingelser for Transportarbeiderforbundet handler blant annet om veistandarder, bomavgifter, skatt og avgift på sentrale innsatsfaktorer innenfor produksjon, men også om konkurranseutsetting og markedstilgang. For en høymobil næring som transportnæringen, vil mange reguleringer av sentral betydning være utenfor det nasjonale myndighetsrommet.

Utviklingen i EU/EØS har medført at nasjonale grenser har fått mindre betydning og at flere avtaler og mer regelverk bestemmes på et europeisk nivå. Det har vært et skifte fra nasjonal til en felles europeisk regulering, og det nasjonale reguleringsregimet har blitt utfordret. For den norske transportnæringen har dette blant annet betydd økt konkurranse fra internasjonale aktører, men også tilgang på nye markeder, innføring av strengere kjøre- og hvilebestemmelser og nye miljøkrav. Mindre nasjonal kontroll kan svekke fagbevegelsen nasjonalt, noe som gjør det viktigere å samarbeide internasjonalt med nordisk og europeisk fagbevegelse for å kunne øve innflytelse på vilkårene i transportnæringen. I rapporten har vi vist at det er flere europeiske land som oppfatter den internasjonale konkurransen som utfordrende for nasjonal transportnæring. Blant annet har transportministrene i flere europeiske land tatt et initiativ overfor EU for å få presisert regelen om kabotasje kjøring. Bekymring knyttet til sosial dumping synes å ha nådd fram også i EU, og planen om å åpne for et fritt transportmarked i Europa fra 2015, er utsatt. Dette er også et resultat av fagforeningenes arbeid, både nasjonalt og internasjonalt.

Endringer i næringsstruktur og bransjeglidninger skaper utfordringer for fagbevegelsens egen organisering. En fragmentert fagbevegelse preget av historisk fundamentert bransjestruktur, vil ha betydelige utfordringer knyttet til koordinering og innflytelse i møte med sterke internasjonale aktører. Disse utfordringene treffer fagbevegelsen på både nasjonalt, nordisk og europeisk nivå. Fragmentering, både nasjonalt og internasjonalt, kan gjøre samordning vanskelig og svekke fagbevegelsens slagkraft på transportområdet.

Utforming av et nasjonalt handlingsrom

I rapporten har vi vist at det finnes nasjonale handlingsrom innenfor en europeisk regulering. Det er spørsmål både om hvordan vi på nasjonalt nivå fortolker de europeiske reglene og hva vi bestemmer nasjonalt. Finland og Danmark har utformet egne strenge regler for kabotasje kjøring, blant annet gjennom innføringen av bestilleransvar som ansvarliggjør kjøper av transporttjenester i Finland, og gjennom innføring av høye bøter for overtredelse av kabotasjeregelen i Danmark.

Dette nasjonale handlingsrommet kan være en arena for regulering av temaer som nasjonal næringspolitikk, velferdspolitikk, infrastruktur, om og hvordan anbudsregimer legges opp, ansettelsesforhold knyttet til innleie eller midlertidige ansettelser og spørsmål knyttet til miljø og sikkerhet. Medlem2014 viser at det blant forbundets medlemmer er stor oppslutning om at Transportarbeiderforbundet bør jobbe med å påvirke norske myndigheter når det gjelder innleie av arbeidskraft, midlertidige ansettelser og sosial dumping. Mer enn 90 prosent av medlemmene mente forbundet burde engasjere seg i dette. Dette er ikke så overraskende. Som en høymobil og internasjonal næring, er transportnæringen i større grad enn mange andre næringer mer sårbar for nedbygging av grenser rundt det nasjonale arbeidsmarkedet.

Dette viser også at den nasjonale arenaen fortsatt er viktig, og at fagbevegelsenes arbeid overfor nasjonale myndigheter og nasjonale aktører er viktige områder for deres virksomhet.

Utfordring 4: Å fremme medlemmenes interesser utover de faglig-politiske

I medlem2014 stilte vi også spørsmål om hvordan medlemmene vurderer forbundets arbeid med et bredere spekter av transport- og velferdspolitiske tema, slik som skattepolitikk, helsepolitikk og internasjonalt solidaritetsarbeid.

- *Velferdspolitikk.* Sju av ti medlemmer mente at Transportarbeiderforbundet burde engasjere seg og jobbe med dette. En av ti mente at man ikke burde det, mens resten var usikker.
- *Skattepolitikk.* Halvparten av medlemmene mente at Transportarbeiderforbundet burde engasjere seg og jobbe med dette. Hver fjerde mente at man ikke burde det, og hver fjerde var usikker.
- *Helsepolitikk.* To av tre medlemmer mente at forbundet burde engasjere seg i slike spørsmål. Hvert sjuende medlem mente at man ikke burde det, mens hvert femte medlem var usikker.
- *Internasjonalt solidaritetsarbeid.* Medlemmene er også orientert utover den nasjonale politikken, og godt over halvparten av medlemmene mente at forbundet burde engasjere seg i internasjonalt solidaritetsarbeid. Hvert femte medlem mente at man ikke burde det, mens hvert fjerde medlem var usikker.

Transportarbeiderforbundets medlemmer er selvsagt ikke bare fagforeningsmedlemmer, de er også samfunnsborgere og opptatt av samfunnsspørsmål i et videre perspektiv. De store samfunnspolitiske spørsmålene innenfor transport handler om klima, miljø og sikkerhet. Vi har i rapporten sett at spørsmål knyttet til sikkerhet på vei har stor oppslutning både blant medlemmene og i befolkningen. Når det gjelder klima og miljø, er det en generell politisk enighet om å få mer av godstransporten over fra vei til skinner og kjøl. Samtidig ser vi at det i praksis er en økning i transport på vei. I stor grad handler dette om hva som er billigst transportmåte, og økt internasjonal konkurranse med utenlandske sjåfører på lave lønninger bidrar til dette konkurransepresset. Dette illustrerer også at transportsektoren er en krevende sektor å utvikle politikk for. Den er sammensatt og geografisk spredt og berører en rekke ulike samfunnssektorer. Det gjør også at valg av virkemidler er vanskelig og at virkemidlene til dels må utformes på et internasjonalt nivå. Transportarbeiderforbundet har erfart at en samlet fagbevegelse står sterkere i møte med motparten i tariffforhandlinger, både som del av LO-familien og som følge av samarbeid på tvers av hovedorganisasjonene. Forbundets slagkraft er i

dag knyttet til organiseringen av strategisk viktige grupper innenfor transport, men det er neppe nok for å øve innflytelse på den politiske arenaen, nasjonalt og internasjonalt. Det vil være nødvendig å bygge allianser med søsterforbund på nasjonalt, nordisk og europeisk nivå. En utfordring i så henseende er fragmentering og liten grad av samling blant fagorganisasjonene innenfor transportområdet i Europa.

Referanser

- Alsos, K. & Jensen, R. S. (2013). *Bemanningsbransjens gråsoner*. Fafo-rapport 2013:20.
- Askildsen, T. C. (2011). *Sjåfører i langtransport – en intervjuundersøkelse*. TØI-rapport 1138/2011.
- Bergene, A. C. & Underthun, A. (2012). *Transportarbeid i Norge: Trender og utfordringer*. AFI-rapport 10/2012.
- Bosch, G. (2006). Working time and the standard employment relationship. I J. Y. Boulin et al. (red.), *Decent Working Time*. Geneva: International Labour Office.
- Bråten, M. & Nicolaisen, H. (2013). *Tilrettelegging i buss, renhold og vakthold. Hvorfor så vanskelig?* Fafo-rapport 2013:32.
- Bråten, M., Hovi, B. I., Jensen, R. S., Leiren, M. D. & Skollerud, K. H. (2013). *Arbeidsforhold i vegsektoren*. Fafo-notat 2013:16.
- Dehornoy, J. (2011). The evolution of public funding to the rail sector in 5 European countries – a comparison. Competition and Regulation in Network Industries Conference, Brussel 25. november
- Dølvik, J. E. & Løken, E. (red.) (2003). *Veitransport av gods i et grenseløst europeisk marked: Utfordringer for nordiske fagforbund*. Saltsa-joint programme for working life research in Europe.
- Eidhammer, O., Hovi, I. B., Askildsen, T. (2012). *Logistikkorganisering i endring*. TØI rapport 1193/2012.
- Enehaug, H. & Gamperine, M. (2010). *Nærtransportssjåførenes hverdag. En undersøkelse blant sjåfører i Oslo, Bergen og Trondheim*. AFI-rapport 2010:2.
- European Commission (2011). *Roadmap to a single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*. COM/2011/0144 final. Brussels: European Commission.
- Hagman, R. & Amundsen, A. H. (2013). *Utslipp fra kjøretøy med Euro 6/VI teknologi*. TØI rapport 1259/2013.

- Hovi, I. B. & Hansen, W. (2011). *Rammebetingelser i transport- og logistikkmarkedet. Betydning for kostnadsnivå og konkurransekraft*. TØI-rapport 1150/2011.
- Jordfald, B. & Bråten, M. (2014 under arbeid). *Papiravisenes framtid* (foreløpig tittel). Fafo-rapport.
- Kløvstad, A. (2010). Norsk lastebiltransport i et internasjonalt marked. Økonomiske analyser 6/2010.
- Leiren, M. D. (2011). Local Institutional Design in the Shadow of the Market. *BI Norwegian Business School's Centre for European and Asian Studies Working Paper, 2/2011*. Oslo: BI Norwegian Business School.
- Lien, T. & Nilsen, F. B. (2007). *Tollpost Globe i 80 år*. Oslo: Tollpost Globe AS.
- Longva, F. & Osland, O. (2008). «Anbud på norsk». *Konkurranseutsetting og fristilling ved offentlig kjøp av persontransporttjenester: Effekter for tilbud, kostnader og arbeidstakere*. TØI rapport 982/2008.
- Nicolaisen, H. (2003). *Delt dagsverk – arbeidstid i rushtidsyrker. Kartlegging av historikk, avtaleforhold, praksis og erfaringer i rutebilsektoren generelt og Nettbuss AS spesielt*. Fafo-notat 2003:06.
- Norberg, A. L. & Lundh, T. (2012). *De nya trälarna*. Reportagebok. LenaMedia.
- Ramböll (2013). *Missing Link 2013. Godstransporter mellan Norge och Sverige*. Göteborg: Ramböll.
- Rubery, J., Ward, J. K. & Grinshaw, D. (2006). Time, work and pay: Understanding the new relationships. IJ. Y. Boulin et al. (red.), *Decent Working Time*. Geneva: International Labour Office.
- Rönngren, B., Segerdahl, M. & Virenius, M. (2008), *Arbetets pris*. Nordisk transportarbetarförbund.
- Sternberg, H. (2013), *Cabotagestudien. En forskningsstudie på omfattning och effekter av utländska lastbilsars förflyttningar i Sverige*. Lunds Tekniska Högskola.
- St.meld. nr. 26 (2012-2013). *Nasjonal transportplan 2014-2023*.
- St.meld. nr. 39 (2012-2013). *Mangfold av vinnere*. Nærings- og fiskeridepartementet.
- Supiot, A. (2001). *Beyond Employment. Changes in work and the future of labour law in Europe*. Oxford: Oxford University Press.
- Trygstad, S. C. & Vennesland, T. E. (2012). *Medbestemmelse – har eierskap betydning?* Fafo-rapport 2012:58.

Aarhaug, J. & Fearnley, N. (2012). *Hva skjer med ekspressbussene?* TØI rapport 1200/2012.

Aarhaug, J., Frøyland, P. & Wallberg, S. (2012). *Kollektivtransport i fylkeskommunal regi.* TØI rapport 1197/2012.

Aas, H., Hagman, R., Olsen, S., Andersen, J. & Amundsen, A. (2012). *Lavutslippssoner. Tiltak for å redusere NO₂-utslippene.* TØI rapport 1216/2012.

Nettsider

Deutsche Bahn

DB Competition report 2013 (<http://bit.ly/1cnTRjS>)

Historie (<http://bit.ly/1a6HMoT>)

Års- og halvårsrapporter (<http://bit.ly/1eSrRIi>)

Deutsche Post DHL

Historie (<http://bit.ly/KiP6RW>)

Års-, halvårs- og kvartalsrapporter (<http://bit.ly/1drGhk1>)

Scenario 2050 (<http://bit.ly/1j7bZXw>)

NSB

www.nsbkonsernet.no

Posten nettsider

Historie (<http://bit.ly/1d4wcZf>)

Kvartals-, halvårs- og årsrapporter 2000–2013 (<http://bit.ly/1co2awf>)

Norsk transport – veien videre

Hva kjennetegner utviklingstrekk og nåsituasjon i de bransjene hvor Norsk Transportarbeiderforbund sine medlemmer jobber? Rapporten analyserer hva som har drevet utviklingen siden murens fall og hvilke problemstillinger medlemmene opplever at de står overfor i dag. Videre speides det framover mot 2020 – i lys av teknologiske, miljømessige, strukturelle og politiske endringskrefter. Spørsmålet er hvilke utfordringer disse endringene medfører for forbundets arbeid.



Fafo

Borggata 2B/Postboks 2947 Tøyen
N-0608 Oslo
www.fafo.no

Fafo-rapport 2014:03
ISBN 978-82-324-0084-3
ISSN 0801-6143
Bestillingsnr. 20350