

04.12.2017

# Transportbransjens utfordringer

En rapport fra



Svein Furøy

Tlf 97 08 33 83

Epost: [svein@godsbil.no](mailto:svein@godsbil.no)

Gunnar Nordvik

Tlf 46 91 63 10

Epost: [gunnar@godsbil.no](mailto:gunnar@godsbil.no)

[www.godsbil.no](http://www.godsbil.no)

[www.facebook.com/godsbil](http://www.facebook.com/godsbil)

## **Feil medisin.**

Utviklingen de siste ti årene i den norske transportbransjen har pekt nedover. Årsaken er todelt. Mye av årsaken finner man i den norske delen av bransjen. Resten finner vi i transporten fra Øst-Europa som flyter fritt over grensene, i et regelverk som er så fullt av gråsoner at det vanskelig lar seg kontrollere. Her har myndighetene en del av ansvaret, men transportbransjens organisasjoner må ta på seg sin del av ansvaret fordi det er representanter fra disse organisasjonene som gir politikerne råd. Akkurat som bransjens organisasjoner må ta ansvar for at tariffavtalene og arbeidsmiljøloven med forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport blir fulgt. Bileiere og sjåførere har i dag store problemer med å forstå hvor lang arbeidstid de kan ha og hvordan denne skal lønnes. Med transportbransjens organisasjoner mener vi arbeidstaker og arbeidsgiverorganisasjonene.

Sosial dumping er en av effektene vi har sett en stund i transportbransjen. Her snakker vi om den åpenbare dumpingene vi ser blant sjåførene i de østeuropeiske bilene, men stadig flere utenlandske sjåførere bemanner Skandinaviske vogntog, også norske, og til sist den sosiale dumpingene vi ser som angår norske sjåførere i norske transportfirma.

- Hvordan virker prisdumpingene inn på den norske transportbransjen i forhold til kompetanse og den tekniske kvaliteten på kjøretøy og surreutstyr?
- Hva med arbeidstider og tidspress?
- Hva med hvileplasser? Finnes det et tilstrekkelig tilbud som sikrer sjåførene en god nattesøvn før de starter på en ny lang dag?
- Hva med kriminalitet og sist og kanskje aller viktigst: Hvordan gir prisdumpingene utslag i forhold til trafikksikkerhet?

Vi skal se litt mer på transportprisene og hvilket liv de lever. Hvem benytter seg av dumping transportene og hvordan gjør de det?

Vi skal også se på tiltakene som har blitt gjort for å demme opp mot sosial dumping og forklare hvorfor det er feil medisin.

Vi skal også gi dere løsningene som kan snu den negative trenden i transportbransjen som i langt større grad kunne gitt trygge og gode arbeidsplasser i byene, men også i distriktene. Transportbransjen har tradisjonelt vært en viktig arbeidsgiver i distriktene.

## **Den norske transportbransjen**

Den norske transportbransjen sysselsetter ca 35 000 lastebilsjåførere. Noen jobber i store bedrifter men de aller fleste jobber i små og mellomstore bedrifter. Tradisjonelt har transportbransjen generert mange viktige arbeidsplasser i distriktene. Nær sagt hver bygd har sitt eget transportfirma. Dette trues nå da outsourcing og sammenslåinger skaper større transportbedrifter.

Bransjen rekrutterer dårlig og mange transportbedrifter sliter med å få tak i kvalifisert arbeidskraft. Årsakene er sammensatt, men lønnsbetingelser kombinert med lange arbeidsdager og tidspress forklarer noe. Et annet faktum vi i TLF har bragt på det rene når vi har besøkt videregående skoler over hele landet, er at nåløyet for å komme inn på transportfag er trangt. Så få som 20-25% av søkerne til transportfag får skoleplass.

## **Den internasjonale transportbransjen**

Den internasjonale transporten i Norge er i vekst og har vært det over en ti års periode.

Thermotransport, partigods og stykkgoods er de store kundegruppene, men vi finner utenlandske transportører også i nisjemarked som for eksempel i bulktransport.

Vi har liten oversikt over omfanget av den internasjonale transporten i forhold til hvilken type

kjøring som bedrives.

Noen kjører inn i Norge med last og returnerer ut av Norge med returlast. I følge tall fra SSB for 2016 kan denne type kjøring dreie seg om rundt 50% av den internasjonale transporten. Denne type transport er ikke allmenngjort i forhold til minstelønn. Majoriteten av kjøretøy som bedriver denne transporten er Øst - Europeisk. Sverige er det landet som har flest lastebiler på jobb i Norge tett fulgt av Polen. Legger man derimot sammen deltakelsen fra alle de baltiske landene vil man se at Øst Europeiske transportører dominerer den internasjonale transporten i Norge.

Kabotasje er den transportformen som får mest oppmerksomhet i debatten som foregår i den norske transportbransjen. Kabotasje gir i korte trekk en utenlandsk (EU) transportør tilgang til tre turer i Norge innenfor 7 dager. Denne type transport ligger innenfor allmenngjøringen av minstelønn i Norge.

I følge SSB utgjør denne transporten ca. 5% av den internasjonale transporten. Det er grunn til å tro at det finnes mørketall, men likevel gir tallene fra SSB en pekepinn som viser at bransjens organisasjoner bommer på målet når nesten all oppmerksomhet tillegges denne relativt lille delen av den internasjonale transporten. Det er likevel grunn til å passe opp for oppmykingen på kabotasje reglene som er foreslått av EU som i korte trekk gir mulighet for ubegrenset adgang til markedet innenfor fem dager. Dette vil true den allerede sterkt prispresede nærtransporten og det er grunn til å tro at kabotasjeandelen vil øke markant om det nye forslaget fra EU får gjennomslag.

Verstingen når det gjelder internasjonal transport i Norge er tredjelandskjøringen.

Tredjelandskjøring er transport mellom to land hvor man ikke selv er hjemmehørende. Dette foregår i stor stil mellom Norge og Sverige og i grenseområdene i Nord Norge. Gjerne med en polsk trekkvogn, svensk tralle og en sjåfør fra Romania, Bulgaria eller Makedonia. (Dette er de billigste sjåførene i Europa)

Her gjelder ingen allmenngjort minstelønn. Tredjelandskjøringen utgjør ifølge SSB ca 45% av den internasjonale transporten og er den raskest voksende kategorien i den internasjonale transporten. I 2016 hadde den en vekst på 16%.

## **Sosial dumping.**

Når vi snakker om sosial dumping tenker vi ofte på underbetalte utenlandske arbeidstakere. Dermed går lønnsdumpingen i den norske transportbransjen under radaren. Undersøkelser TLF har gjort viser at det skiller mer enn 20 000.- kr i månedslønn for norske langtransportsjåførere i norske transportfirma. Når det gjelder nærtransport har vi registrert lønnsforskjeller på timelønnsatsen for norske sjåførere i norske transportfirma så stor som 150.- kr pr. time for samme type arbeid.

Den internasjonale transporten i Norge representerer et mørkt kapittel i historien om norsk arbeidsliv og for oss i TLF er det virkelig at man får holde på slik i et samfunn som vårt. Store norske produksjonsbedrifter, møbelvarehus, fiskerinæringen for ikke å glemme dagligvarehandelen benytter dumpingtransporter i stor stil. Sjåførene har timelønn under 30 kr pr. time eller månedslønner på mellom 1000 og 1500 Euro. De oppholder seg i bilen i opptil tre måneder mellom friperiodene og stadig oftere ser vi at det kjøres tomannsløp. Altså to sjåførere i hver bil for å ytterlig å kunne utnytte systemet i form av lenger lovlig kjørelengde i hver økt. Det er ikke vanskelig å tenke seg hvilke forhold to voksne mennfolk lever under på norske landeveier i en trang lastebilhytte uke etter uke.

De utenlandske bilene kan stå dagevis å vente på lass. De er posisjonert i nærheten av grensene og på sentrale truckstopper i Norge. Her dannes det ghettoer og norske biler får ikke stanset for pålagt hvile. Ofte vegrer man seg fordi man er redd for tyveri, men vi hører også historier om at norske sjåførere nærmest jages fra slike plasser.

Norges største hvileplass er anlagt på Fugleåsen ved Langhus, et lite stykke øst for Oslo. Dette er en ny og moderne hvileplass med gode fasiliteter. Det er også Norges største samlingsplass for utenlandske sjåførere. Hver natt overnatter et sted mellom 100 og 150 sjåførere i bilene sine på denne plassen. Noen ganger står det et par norskregistrerte vogntog der, men stort sett fylles plassen opp av utenlandske aktører. Vi i TLF er ofte oppom på fugleåsen. Sist vi var der talte vi de utenlandske vogntogene og beregnet lastekapasiteten. Den natten stod det en lastekapasitet på 4200 tonn bare på denne ene plassen som dagen etter skulle ut å konkurrere i det norske markedet.

### **Hvordan foregår så den sosiale dumping?**

Store norske transportører, også statseide leverer inn anbud på kjøring. De priser seg lavere enn hva de norske konkurrentene kan kjøre for og vinner anbudet. Så selger de kjøringen videre til de utenlandske lavkost transportørene for priser som ligger fra 35-45% under den lave anbudsprisen de selv fikk kjøringen for.

TLF har vært i fiskeribedrifter som ikke ønsker å benytte utenlandske transportører. Derfor bruker de blant annet statseide Bring og andre «norske» speditører som Schenker og Postnord. Likevel opplever de at det utelukkende dukker opp utenlandske biler på rampene. Veldig mye av den norske fisken selges til kunder i utlandet som selv besørger transport som en del av avtalen. Dermed kan fiskerinæringen fraskrives et hvert ansvar for det som skjer på veien, i alle fall ifølge dem selv. Disse transportene representerer i noen tilfeller de verste eksemplene på kjøretøy og sjåførere som ikke er forberedt for norske vinterveger. Fisken kalles arvesølvet. Oljen var vel gullet. Det var ikke fritt frem for hvem som helst å fly ut på norske plattformer. Hvordan kan det være fritt frem hvem som henter arvesølvet vårt, når vi vet at samfunnet utsettes for trafikkfare, forsinkelser og store økonomiske konsekvenser fordi disse bilene står på kryss og tvers når det legger seg litt snø.

Vi møtte to Latviske sjåførere et sted i Norge. De kjørte begge for en stor Østfoldsbedrift. Bedriften har tariffavtale. Latvierne som kjørte for et polsk firma kjører fast for den store norske transportøren. Lønnen skulle være 15 000 kroner pr. måned, men de har aldri fått ut mer enn 13 000 kroner i lønn.

Den norske kjøresjefen sender dem ut i det norske transportmarkedet. Tre turer i løpet av en uke. En tur over til Sverige og tilbake til Norge for tre nye turer. Slik holder de på. Arbeidsøkten er på tre måneder mellom friperiodene. Det å leve i Norge en måned på 13 000 kroner i tillegg til at man skal forsørge familien hjemme er en umulig oppgave. Vi har varslet dette forholdet inn til Arbeidstilsynet. Vi har ikke mottatt dokumentasjon på at varselet er mottatt og vi kjenner ikke til at det er gjort tiltak ovenfor bedriften.

Små og mellomstore transportører er heller ikke helt uskyldig hva sosial dumping angår. Man får tak i kjøring og selger den videre. Vi kaller det transportledd. Et lass kommer ofte på bil i fjerde eller femte ledd i dette destruktive systemet. Så mye som to tredjedeler av den opprinnelige transportprisen er forsvunnet før lasset havner på en bil. 1,2 og tredje ledds kjøring foregår som oftest med norske biler. 4 og 5 ledd går nesten alltid med utenlandske aktører. Vi kjenner til at komplette vogntoglass går fra Bergen til Oslo for litt over 3000 kr. Det dårligst betalte komplette vogntoglass vi kjenner til ble priset til 2078.- kr.

Den norske transportnæringen slites i stykker av Øst Europeiske billigtransporter men paradokset er at disse transportørene nesten utelukkende har norske oppdragsgivere knyttet til den norske transportbransjen.

Sosial dumping koster samfunnet enorme summer hvert år. En ting er kostnadene forsinkelser og blokkerte veier påfører samfunnet. Hva så med alle de arbeidstimene som utføres på norske landeveier hvor ikke en eneste skattekrone går tilbake til det norske fellesskapet?

Den økte kontrollvirksomheten til Statens Vegvesen, opprettingen av krimenhet osv. koster også mye penger. I dag tjener noen få seg rike på sosial dumping ganske så risikofritt samtidig som samfunnet betaler prisen. Kanskje tiden er moden for å sende regningen for den sosiale dumping tilbake til dem som benytter seg av den.

## **Transportprisene**

Konkurransen om lassene i den norske transportbransjen har alltid vært tøff. Man dumpet priser lenge før det ble vanlig med polske vogntog på norske veier. Likevel eskalerte prisdumpingene voldsomt i det øyeblikket man så fortjenestemulighetene som kom i kjølevannet av EØS avtalen og det faktum at EU vokste seg inn i lavkostlandene i Øst Europa.

Den opprinnelige transportprisen i Norge har som regel vært bærekraftig. Dog har de senere års utvikling i transportbransjen satt press på de opprinnelige transportprisene også.

Likevel er det videresalg av lassene i transportleddene som genererer de lave prisene på bil, selvsagt motivert av at noen er villig til å kjøre for disse prisene.

Prisene varierer veldig fra landsdel til landsdel. La oss se på strekningen Oslo- Bergen. Et typisk lass fra Oslo til Bergen kan ligge på rundt 16 000 kr. Det går mye mer gods til Bergen enn fra Bergen. Derfor er konkurransen om returlassene stor og et typisk retur lass fra Bergen til Oslo ligger litt i overkant av 4000.- kr. Kjører du fra Kristiansand til Bergen vil du kunne få spørsmål om å ta med noe gods fra Stavanger. La oss si at det er gods som normalt ville kostet 6000.- kr å sende. Dette går for 1200.- kr fordi du skal jo samme veien likevel, så har du dekket fergen.

Vi ser at kreativiteten er stor når det gjelder å dumpe prisene og folk er villig til å kjøre gods for slike priser. Det vi ser er en bransje som ødelegger seg selv.

Det må jo ikke være slik. Det handler om organisering og kultur.

Kystbussen kjører mellom Stavanger og Bergen. Om man går på Kystbussen på Stord og skal til Bergen koster billetten 250.- kr. Om man sier til sjåføren at hold an, du skal jo til Bergen uansett så jeg betaler deg 100.- kr - Da får du ikke være med. Det gjør du heller ikke på tilbakeveien om du prøver deg, for Kystbussen gir ikke rabatt selv om den er på retur. Kystbussen tjener penger.

Det siste nye nå er at man benytter varebiler under 3500 kg til langtransport. Først så vi at det kom slike ekvipasjer fra Østblokken. Nå er slike varebiler i ferd med å bli vanlig i norske transportfirma. Disse bilene får lavere gebyr for overlast, de er ikke underlagt regelverket for kjøring og hviletid og de er ikke underlagt allmenngjort minstelønn. Vi vet at slike biler kjører Bergen – Oslo – Bergen i en økt. Bilene er ikke utstyrt med seng og man sover i bilenes forseter. Noen har en trang boks oppe på taket hvor man kan klatre opp å legge seg. Lønns og arbeidsforholdene til disse sjåførene kan best karakteriseres som kriminelle.

## **Lønnsutviklingen**

Godssjåfører tjener stadig mindre samtidig som de jobber stadig mere. En snittlønn for en sjåfør i Norge med fagbrev og 10 års ansiennitet ligger på rundt 180.- kr pr. time. Da snakker vi flat lønn. Ingen overtid eller tillegg for ubekvem arbeidstid. Langtransport avlønnes ofte med døgnpris, turpris eller timelønn basert på tariffavtalens langtransportsatser som gir 99.50.- pr. time. Snittlønnen for en norsk langtransportsjåfører ligger et sted rundt 2000.- kr pr. døgn. For den lønnen bor man i bilen hele uken og jobber 13 – 15 timers dag.

En langtransport sjåfør har alltid jobbet mye for lav lønn, men på slutten av 90 tallet tjente langtransportsjåføren bort imot dobbel industriarbeiderlønn. Han jobber like mye nå og ligger tett oppunder en industriarbeiderlønn. På slutten av nittitallet lå en lastebilsjåfør godt over en bussjåfør i lønn. I dag ligger han ca 30.- kr pr. time lavere.

Sjåfører fra Vestlandet og Nord-Norge ligger litt høyere i lønn enn sine kollegaer på Østlandet. Noen nisjer i bransjen har gode lønnsvilkår, for eksempel tjener mange kranbilsjåfører godt.

## Regelverket

Regelverket for transport i Norge og resten av Europa er blitt så omfattende at selv de som skal kontrollere at ting foregår som det skal kommer til kort. Dette skaper gråsoner som favoriserer de som har urent mel i posen.

I regelverket for kjøre og hviletid heter det seg at 45 timers ukehvile ikke kan tas i bilen. Dette syndes det så mye mot at Statens Vegvesen sin utekontroll er instruert til å ikke å påtale slike brudd.

En gang i tiden ble det innført en mulighet til å være to sjåførere i bilen og på denne måten kunne kjøre lenger. Det var ment for å kunne få frem viktig hastegods rasket mulig. I dag ser vi at de store utenlandske aktørene kjører med to mann i bilen i ukesvis. Hvilket liv har to voksne sjåførere i en lastebil sammen i ukesvis? Hva sier Arbeidsmiljøloven om denne typen boforhold når man er på jobb?

## Bransjens organisasjoner og organisasjonsgraden.

På arbeidstakersiden finner man LO forbundet Norsk Transportarbeiderforbund (NTF), YS forbundet Yrkestrafikkforbundet (YTF) og det uavhengige Transport & Logistikkforbundet (TLF). Sammen organiserer disse forbundene ca. 6500 sjåførere. Det betyr at mer enn 30 000 sjåførere i Norge er uorganisert.

På arbeidsgiversiden finner vi Norsk Lastebileierforbund (NLF) og NHO Transport. Godsbilavtalen heter tariffavtalen som gjelder godssjåførene i privat virksomhet. Av NLFs rundt 4000 medlemsbedrifter er det bare 104 bedrifter som har tariffavtale.

Organisasjonsgraden blant sjåførene ligger på omtrent 13%.

Årsakene til den lave organisasjonsgraden blant sjåførene er nok at Fagbevegelsen har vært fraværende i forhold til den negative utviklingen man har sett i transportbransjen de siste ti årene. Årsaken til fagbevegelsens fravær i bransjen skyldes igjen den lave

organisasjonsgraden. Godssjåførene har vært en minoritet i NTF og YTF som begge er store på buss. TLF er et nystartet forbund som retter seg utelukkende mot godsbransjen.

Bileierne har vært flinkere å organisere seg, men mange har jobbet mot tariffavtaler. Vår erfaring forteller at årsaken til dette hovedsakelig ligger i kostnadene knyttet til Avtalefestet pensjon (AFP).

Overenskomsten eller «Godsbilavtalen» som den heter ble utviklet i en tid transportbransjen så annerledes ut enn den gjør i dag. Dens største problem er at den ikke er tilpasset dagens transportbransje. Riktignok har man gjort endringer og tilpasninger, men resultatet er dessverre blitt slik at hverken arbeidsgivere eller arbeidstakere forstår hvor lenge man kan jobbe og hvordan man skal avlønnes. I dette regelverket finnes det også gråsoner som kan utnyttes av dem som ikke har rent mel i posen.

Tariffavtale eller spilleregler er avgjørende for å rydde opp i transportbransjen. Skal man lykkes med å få tariffavtaler ut i bedriftene må de tilpasses bransjen og forenkles, slik at folk forstår dem.

Her har bransjens organisasjoner en stor og viktig jobb å gjøre.

## Kontrollene

Statens Vegvesen sine folk på utekontrollen gjør en god og viktig jobb. Etaten har klart å sette seg inn i problemstillingene og gjennomfører effektive kontroller over hele landet. De er blitt gode på å avsløre transportfusker og tekniske mangler på kjøretøyene.

Arbeidstilsynet deltar også i utekontroller og de har et tipssystem, men vi har enda ikke sett at man har klart å komme under huden på ukulturen i bransjen.

Man har etablert en krimenhet som skal jobbe opp mot transportbransjen, men heller ikke de

har resultater å vise til som merkes.

Politiet har liten kapasitet i forhold til transportbransjen. Ja hvis vi ser bort fra førerkortbeslagene. Alt for ofte ser vi at saker som omhandler transportkriminalitet henlegges av Politiet.

Noen av organisasjonene i bransjen ønsker enda mer kontroller for å få bukt med den sosiale dumpingen. TLF er ikke enig. Vi ønsker kontroller for å sikre at regelverk og trafikksikkerhet ivaretas. Problematikken rundt sosial dumping må utkjempes på andre arenaer.

### **Trafikksikkerhet**

Trafikksikkerheten er kanskje den store taperen i spillet vi kaller sosial dumping. At de utenlandske vogntogene sliter på vinterføre vet alle som leser aviser. Hver vinter er det samme elendigheten. Sjåførere vi snakker med gruer seg til vinteren. Ikke fordi at de er redd for egne ferdigheter. De vet aldri hva som kommer imot.

Sikkerhet i trafikken kan vektes i flere faktorer. Sjåføren er den klart viktigste faktoren.

Kompetanse, erfaring, dømmekraft og holdninger er viktige faktorer.

Lav lønn, dårlig motivasjon, tidspress, dårlig søvn, mange bekymringer, lenge borte hjemmefra drar oppmerksomheten bort fra veien. Dårlige dekk, vogntogkombinasjoner som er dårlig egnet for vinterkjøring, liten erfaring med vinterkjøring og manglende kjetting utstyr og dårlig surreutstyr. Dette er hverdagen for mange av sjåførene som trafikkerer norske landeveier.

### **Løsningene**

Transportbransjen har selv en stor del av ansvaret for den negative utviklingen vi ser i bransjen. Om ikke norske transportører og speditører hadde benyttet seg av utenlandske billigtransporter ville ikke problemet vært så stort. Kreativiteten når det gjelder å underby konkurrerter i den norske transportbransjen er godt utviklet. Konsekvensene er sosial dumping, dårlig rekruttering til bransjen, arbeidslivskriminalitet og redusert trafikksikkerhet. Paradokset er at bransjen ved å dumpe priser og ved å benytte dumping transportører sager over grenen de sitter på selv.

Mange norske transportører ligger så lavt i pris at de ikke klarer å holde hodet over vannet hvis det ikke var for at de kan benytte billig transport fra øst.

Transportbransjen må organiseres og transportørene må bruke hverandre fremfor å benytte dumpingselskapene. En større del av den opprinnelige transportprisen må tilfalle den som kjører lasset enn det vi ser i dag. Får man en høy organisasjonsgrad vil man kunne fremforhandle en bransjeavtale som gir spilleregler bedriftene imellom. EUs regelverk om fri flyt gjør seg gjeldende i Norge gjennom EØS avtalen. Det er lov å benytte utenlandske transportører i Norge, men det står ingen steder at vi er nødt til å benytte oss av tilbudet. Om norske transportører benytter hverandre i det norske markedet vil man snu den negative trenden og begynne å bygge opp næringen igjen. Skal man klare dette må man jobbe sammen.

### **Bileierne**

Når vi er ute med bussen vår besøker vi bedrifter nesten daglig. Vi treffer veldig mange flotte hardtarbeidende bileiere som sliter i en veldig vanskelig bransje. Bileiere som skulle ønske de kunne betale sjåførene sine bedre. Det finnes flotte og seriøse transportører, men de presses knallhardt av en stadig større useriøs del av bransjen. Vi synes at det er viktig å understreke i dette dokumentet at det finnes mange flotte ordentlige aktører i denne bransjen. Folk som ønsker å drive trygg transport. For disse transportørene er det avgjørende at man får satt en stopper for den useriøse delen av transportbransjen.

## Myndighetene

Som lovgiver har myndighetene et stort ansvar. Vegtrafikkloven, Vegloven og Arbeidsmiljøloven gir spillereglene for yrkestrafikk og vanlig trafikk på veg. Statens Vegvesen og Politiet avdekker daglig brudd på disse lovene. Vi kan lese om det i avisene hver eneste dag. Vogntog med dårlige dekk skaper kaos, såpeglatte veier, grove brudd på kjøre- og hviletid, alvorlige tekniske mangler, dårlig eller ingen lastesikring, ikke gyldig førerkort, overlast, falske sjåførkort, falske førerkort, promillekjøring med vogntog, sjåfører som lever i ghettoer, grov sosial dumping og ulykkene.

I TLF har vi en buss som fungerer som fagforeningskontor. Vi er ute på veien. Vi ser hvordan sjåførene lever. Vi treffer de Østeuropeiske sjåførene. De er slitne, vi ser tomme blikk. Øyne uten glød. Dette er folk som utnyttes på det groveste av et skittent system.

Hvordan kan myndighetene sitte å se på dette uten å gripe inn? Joda, vi vet at man prøver, men tiltakene er dessverre puslete. Det blir stort sett snakk. Det vi snakker om har vært tydelig i ti år men utviklingen går fortsatt mot det verre. Dette er ikke bare et bransjeproblem. Trailertrafikken benytter de samme veiene som alle nordmenn bruker. Risikoen for at utenforstående rammes av en næring ute av kontroll er stor. Det er myndighetenes ansvar å sørge for at folk er trygg, også på veiene.

Om man driver en pub og kommer til å skjenke en av gjestene litt for mye kan en skjenkekontroll effektivt stoppe hele virksomheten. Man inndrar skjenkebevillingen for en periode og ved gjentatte brudd permanent. Det samme hvis man har et spisested. Litt fett og noen smuler kan suspendere spisestedet. Hvordan er det mulig at det som foregår på norske veier, som fort kan sette mennesker i livsfare, går under radaren? Hvorfor kan norske useriøse transportører drive sosial dumping i stor stil så godt som helt risikofritt?

## Transportregister med strekkode

Det har lenge vært snakket om at det må opprettes et transportregister. Dette støtter vi i TLF. Men for et slikt register skal bli et viktig verktøy for statistikk og for kontrollenhetene må et slikt system bygges opp på en slik måte at det er enkelt å bruke og at informasjon er lett tilgjengelig. Som grunnlag for kontroll i dag har man fraktbrev og sjåførkort/data fra kjøretøyets ferdsskriver. Problemet er at vi vet at man opererer med flere sett transportdokumenter, flere sjåførkort og man bytter registreringsnummer for å nevne noe. Legger man til språkproblemer uklare opplysninger om transportkjøper osv. er det ikke lett å være kontrollør.

For at et register skal bli mest mulig komplett må alle transportkjøretøy registreres på grensen når de skal inn i Norge. Også de som kommer inn tom. Man må dermed benytte betjente grensestasjoner.

Her registreres fører og gyldig førerkort, bil og hengers registreringsnummer, tid og dato og første destinasjon i Norge. Opplysningene registreres i databasen og sjåføren får med et dokument som skal følge bilen på dens ferd i Norge. På sjåførens dokument er det en strekkode eller en QR kode.

Alle som ønsker å benytte utenlandske aktører må ha en skanner. Når kjøretøyet losses og lastes skannes dokumentet samtidig som fraktbrev utstedes/kvitteres.

Kontrolletatene utstyres med skannere som åpner transportkjøretøyets dokument og dermed får de oversikt over når kjøretøyet kom inn i landet og hvor det har vært. Datoer og klokkeslett er loggført på losse og lasteplassene. Nå kan man finne ut om det dreier seg om en internasjonal transport eller om det er kabotasjetransport osv. Man kan finne ut om distansene man har kjørt er forenelig med regelverket om kjøre og hviletid.

Samtidig gir en slik database et godt grunnlag for statistikk. I dag vet man ikke sikkert i



hvilket omfang internasjonal transport utgjør i landet vårt og heller ikke hvilken type transport vi står ovenfor.

Noen har tatt til orde for at dette kan være ulovlig overvåking. Vi kan ikke se at det er slik all den tid transportdokumenter og ferdsskriver er påkrevd allerede. Registeret og skanneren dokumenterer bare at dokumenter er riktige og at regelverket er fulgt.

Blir man stoppet i kontroll og ikke har dokumentet man fikk på grensen holdes man igjen til nytt dokument fra databasen foreligger i kjøretøyet. Transportkjøpere som ikke har skanner får hverken losse eller laste utenlandske transportkjøretøy. I slike tilfeller må man bruke en speditør som har slikt utstyr. Om man har unngått å skanne utstedes det gebyr til kjøretøyets eier og et betydelig større gebyr til transportkjøper/mottaker.

Transport & Logistikkforbundets  
 eget merke for trygg transport

