

Stortinget januar 2018

10.01.2018

En bærekraftig Transportbransje

**TRANSPORT & LOGISTIKK
FORBUNDET**

Svein Furøy

Tlf 97 08 33 83

Epost: svein@godsbil.no

Gunnar Nordvik

Tlf 46 91 63 10

Epost: gunnar@godsbil.no

www.godsbil.no

www.facebook.com/godsbil

Innledning.

Sosial dumping i transportbransjen har vært et økende problem de siste ti årene. Bransjens organisasjoner og politikerne har forsøkt å snu den negative utviklingen uten å lykkes. Vi i Transport & Logistikkforbundet (TLF) mener å se ganske så tydelig hvorfor man feiler. Hovedgrunnen slik vi ser det er at man tilnærmer seg problemet med akademiske briller. Tiltakene som utarbeides ville fungert i en ideell verden. Dessverre er virkeligheten ute i transport Norge alt annet enn akademisk og dermed blir tiltakene som utarbeides uten effekt. Skal man komme den sosiale dumpingens i transportbransjen til livs, må man forstå bransjen og kjenne til smutthullene. Et regelverk som ikke kan håndheves er bortkastet arbeid og det bidrar til å ytterligere redusere respekten for lovgiver og for regelverket. Det er først når vi har et tydelig regelverk som kan etterprøves og kontrolleres at vi får effekt av tiltakene vi iverksetter, og for transportbransjen med sine over 40 000 arbeidsplasser haster det.

Eksempelene på tiltak som ikke har fungert er mange, og det har vært lagt ned enormt med ressurser og arbeidstimer under utarbeidelsen. Årsaken til at man har feilet er at man ikke forutså problemstillingene fordi man rett og slett ikke kjenner bransjen. Allmenngjøringen er et typisk eksempel. Intensjonene er veldig gode, men man gikk i gang med prosjektet uten at man en gang visste omfanget av kabotasjetransporten fordi man ikke har fått på plass et transportregister som evner å gi oversikt. Videre ble det ganske fort klart at man ikke klarer å etterleve og kontrollere at allmenngjøringen fungerer fordi det viser seg bort imot umulig å få tilgang til lønssystemene til transportselskap i Makedonia, Romania, Bulgaria, Latvia, Litauen, Estland, Polen og Russland.

Et annet eksempel er veilederen til transportkjøper som ble utarbeidet i det såkalte bransjeprogrammet. Den ser omfattende og fin ut, men den inneholder veldig mye «kan» og «bør». Samtidig oppfordrer den transportkjøper å forsikre seg om at minstelønn utbetales etter allmenngjøringens intensjon. Det er ganske spenstig all den tid myndighetene selv ikke klarer å avdekke brudd på disse forholdene.

Etter ti år med en utvikling som bare peker nedover på tross av at man har innført tiltak etter tiltak som ikke virker bør myndighetene vurdere om de har riktige rådgivere.

Transport & Logistikkforbundet er en ny og politisk uavhengig organisasjon som utelukkende organiserer lastebilsjåførere. Vi har knyttet til oss ekspertise som kjenner livet på veien. Vi er også det eneste fagforbundet i bransjen som har eget kontor på veien i form av en moderne buss innredet som et fagforeningskontor. Hver dag har vi sjåførere innom, både norske og utenlandske og på denne måten er vi hele tiden oppdatert på hva som foregår i bransjen. Med oss på laget har vi noen av landets fremste når det gjelder kunnskap om transportbransjen. Vi kan nevne spesialister på bransjerelatert jus, representanter for trafikkskoler, faglærere i yrkessjåførutdanningen, bileiere, forfattere av lærebøker om faget og rådgivere med solid bransjeerfaring. Ytterligere informasjon om TLF finner dere på hjemmesiden vår www.godsbil.no

Vi vil i denne presentasjonen forelegge våre forslag til tiltak som vil kunne gi en god effekt og som kan være gode verktøy for myndighetene med tanke på å skape oversikt og et regelverk som virker. Vi presenterer hovedtrekkene i forslagene i denne rapporten, men kan om det er ønskelig utdype og bidra til å utvikle materialet om det skulle være ønskelig.

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 slikt 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.

45 timers ukehvil

Man diskuterer hvordan man skal forholde seg til 45 timers ukehvil som skal avholdes utenfor bilen. Selv om det fremkommer tydelig i regelverket for kjøre- og hviletid at denne hvilen ikke kan avholdes i kjøretøyet foregår dette i stor stil. Vi har blitt gjort kjent med at Statens Vegvesen sin utekontroll er instruert til å ikke kontrollere eller sanksjonere i forhold som omhandler dette.

Teksten i regelverket er som følger:

Ukehvil må være på minst 45 timer maksimum seks døgn etter forrige ukehvil (hovedregel.)

Det er innført et unntak fra dette for internasjonal persontransport, der ukehvilen kan tas først det 12. døgnet.

- *Annenhver uke kan ukehvilen reduseres til 24 timer.*
- *En redusert ukehvil er en periode på minst 24 timer sammenhengende men mindre enn 45 timer.*
- *Denne reduserte ukehvilen må kompenseres.*
- *Benytter du deg av redusert ukehvil må du ta denne samlet i forbindelse med en hvil på minst 9 timer.*
- *Den må også tas innen utløpet av den tredje uken som følger etter den uken reduksjonen fant sted*

*Redusert ukehvil kan tas i kjøretøyet dersom det står i ro og er utstyrt med tilfredsstillende sovemuligheter. **Vanlig ukehvil kan ikke tas i kjøretøyet.***

Begrunnelsen for å ha et system med redusert ukehvil og kompensasjon, er for å sikre at regelverket er fleksibelt for sjåførene.

Som man ser fremkommer det tydelig at vanlig ukehvil (45 timer) ikke kan tas i kjøretøyet.

Flere land i Europa har nå begynt å håndheve dette og signaler tyder på at også Norge vil følge etter. Da er det veldig viktig at man legger føringer som ivaretar hensikten med regelverket og at man finner løsninger som er kontrollerbar. Man vitser om at sjåførene får legge seg i telt når de ikke får sove i bilen, og selv om det er en vits, ville vi ikke blitt forundret om man etablerte noe som ligner romleirer tilknyttet de store hvileplassene. Som et utgangspunkt for utformingen av regelverkets konsekvenser og den ønskede effekten av etterlevelsen legger vi ved et utdrag av lovverket for innkvartering av arbeidstakere i Norge:

Innkvartering av arbeidstakere

Når arbeidsgiver tilbyr innkvartering for sine arbeidstakere stilles det visse krav til boligen.

Loven stiller krav om at innkvarteringen skal være forsvarlig utformet, innredet og vedlikeholdt. Viktige momenter er blant annet størrelse, innredning og brannsikkerhet. Boligens standard skal også være i tråd med den teknologiske og sosiale samfunnsutviklingen.

Innkvarteringen skal ha tilfredsstillende ventilasjon og skal ikke ha sopp, råte, fuktskader eller lignende. Innkvartering i arbeidslokaler eller på arbeidsplassen aksepteres ikke. Innkvarteringen skal også være godkjent ifølge bygningslovgivningen.

Som hovedregel skal arbeidstaker ha:

- eget soverom med vindu som kan åpnes
- oppholdsrom med stoler, sofa og TV. Hvis soverommet er stort, vil kravet om areal til rekreasjon kunne være ivaretatt på soverommene. Dersom soverommet er lite, vil det være krav om separat oppholdsrom.
- tilgang på bad og toalett. Ett låsbart toalett og en låsbar dusj per 4-5 beboere.
- vaskerom for vaskemaskin og tørkemuligheter for klær.
- sted for oppbevaring og tilberedelse av mat
- garderobe eller skap til oppbevaring av tøy
- stor nok plass til matlaging og oppbevaring av matvarer, spiseplass, spisebord og stoler
- ren og ryddig innkvartering

Når arbeidsgiver skal ta stilling til om innkvarteringen holder mål, må han legge vekt på behovet for privatliv og verdighet i forhold til antall beboere, og muligheten for å holde boligen ren og ryddig.

Soverom bør være plassert slik at brukerne blir minst mulig forstyrret og bør ikke ha gjennomgang til andre rom. Soverommet skal ha vindu som kan åpnes.

Som hovedregel skal arbeidstaker innkvarteres i enkeltrom. Dette gjelder særlig dersom arbeidstakeren skal bo på stedet i lengre perioder. Muligheten for tilstrekkelig hvile er viktig for å kunne restituere seg. Dette har direkte betydning for arbeidstakernes helse og sikkerhet på arbeidsplassen.

Hensynet til privatliv er i tillegg viktig. Hvile og privatliv er vanskelig å oppnå dersom man ikke har et sted man kan trekke seg tilbake til. Det er vanligvis ikke nok at arbeidstaker disponerer rommet alene deler av døgnet, for eksempel der arbeidstakerne arbeider på to skift, og den ene arbeidstakeren er på jobb mens den andre sover.

Dobbeltrom kan kun brukes hvis det er snakk om et kortvarig opphold. Rommet må da være stort nok og det skal være et tilstøtende oppholdsrom.

Det må legges til grunn at arbeidstakere som gjør et arbeid i Norge skal ha rett på samme krav til innkvartering uavhengig av hvor de kommer fra eller hva som er vanlig der de kommer fra. Skal man konkurrere i Norge må norsk skikk og bruk legges til grunn.

I TLF mener vi det er svært viktig at krav til innkvartering er definert før en setter i gang med etterlevelse og kontroller. Hvis ikke får vi nok et tiltak som ikke fungerer.

Vi må treffe blinken

En av de viktigste årsakene til at tiltakene som er gjort tidligere ikke har effekt er at man bommer på blinken. Vi bruker veldig mye ressurser på å forsøke å oppdra sjåførere fra østblokken i å følge våre regler og skikker. Vi glemmer at dette er folk som er bundet opp av den kulturen som råder i sin bedrift og i sitt hjemland. Derfor stemmer ikke kartet og terrenget for disse når de kommer inn over de norske grensene.

De største Øst - Europeiske aktørene i Norge Girteka, Vlantana, Kreiss og J Carrion disponerer til sammen mer enn 10 000 vogntog og alt materiellet er nytt. Kontroller stopper ikke disse kjøretøyene på det tekniske. Vi vet at mange av førerne av disse vogntogene ikke har ønsket kompetanse i forhold til for eksempel norske vinterveier. Dette har man liten mulighet til å avdekke ved kontroll.

Statens Vegvesen har utviklet et hefte de kaller for «Truckers guide»

https://www.vegvesen.no/attachment/2042306/binary/1217366?fast_title=Trucker%27s+guide+-+norsk+%28NO%29.pdf

Når man leser denne er det grunn til å heve øyenbrynene. Deler av innholdet i heftet er nemlig grunnleggende førerkortopplæring. Her kan man lese om hvordan man kjører opp og ned en glatt bakke, man kan lære om hvordan man skal kjøre i tunneler og om hvor stor avstand man skal ha til forankjørende. I tillegg inneholder heftet en figurert bruksanvisning på hvordan man skal legge på en kjetting og hvilke hjul man skal legge dem på. Isolert sett kan man jo si at tanken er god, men dette er kunnskap og kompetanse man må kunne forutsette at enhver yrkessjåfør som skal ferdes på norske veier skal kunne.

Når Statens Vegvesen sammen med Vegdirektoratet finner grunn til å informere om grunnleggende førerkortopplæring må vi legge til grunn at man gjør det på bakgrunn av et behov. Det er skremmende og det passer dårlig inn i intensjonen om null skadde og drepte i trafikken.

Dette skjer samtidig som kravene til kompetanse i form av utdanning og etterutdanning skjerpes i Norge.

Vi klarer ikke å oppdra alle sjåførene som kommer inn over grensene våre. Det vi vet er at de ofte mangler kompetanse og at de har sin kjøreerfaring og holdninger til trafiksikkerhet basert på erfaring fra hjemlandet sitt. Disse hjemlandene representerer de landene med flest drepte og skadde i trafikken i Europa.

Når vi hele tiden retter tiltak mot sjåførene, som også gjelder kravet om glattkjøringskurs bommer vi på målet. Man blir ikke en trygg vintersjåfør fordi om man tar et glattkjøringskurs i Romania. Ikke i Norge heller. En vintersjåfør blir man med erfaring.

Når vi går etter sjåførene blir det litt som om en lege medisinerer symptomene istedenfor årsaken.

Kloke avgjørelser

Skal vi komme sosial dumping til livs må vi gå på *årsaken til problemet*. Da må vi gå på oppdragsgiverne.

Store deler av næringslivet i Norge er strengt regulert. Mattilsynet og skjenkekontrollen avdekker og sanksjonerer. Har man ikke ting i orden inndras løyver og bevillinger. Det får konsekvenser om man ikke har rent mel i posen. De som benytter seg av billig transport fra Øst – Europa risikerer ingenting. På toppen av alt betaler samfunnet regningen. Vi har tredoblet grensekontroll og tungbilkontroll. Veger stenges fordi vogntog står på kryss og tvers, Hvor mange arbeidstimer som utføres på norske veier uten å skatte til Norge er det ingen som vet. Totalt sett dreier det seg om store beløp som staten og de som blir hindret dekker.

Klarer vi å sende regningen til dem som benytter seg av billigtransporten treffer vi blinken. Norske bilbergere sliter og bruker store ressurser på å inndrive sitt utestående hos utenlandske aktører. Bilbergeren må kunne fakturere oppdragsgiveren, så får oppdragsgiveren ta jobben med å få ut midler fra sin samarbeidspartner. Et transportregister med strekkode vil enkelt kunne avdekke oppdragsgiver.

Et annet problem vi ser står fiske industrien for. De selger fisken og kjøper besørger selv transporten. Dermed slår fiskerinæringen seg på brystet og sier at de kun har ansvar til rampen.

Det hører med til historien at noen fiskeribedrifter sjekker dekk på bilene de laster, men de fleste gjør det ikke.

Fiskeriene genererer mye transport så det er urimelig at de ikke skal ha ansvar.

Om man drev en bilvaskehall hadde man ansvar for alt som skjedde i vaskehallen. Om tilbudet hadde vært populært og køene til vaskehallen strakk seg ned på riksveien og skapte kø hver lørdag ville myndighetene reagert.

Myndighetene bør også reagere ovenfor fiskeeksportørene som genererer stor transportaktivitet. De burde i alle fall blitt ansvarliggjort for berging og andre utgifter for transporten de genererer med sin virksomhet.

Om man klarer å legge risiko, utgifter og ekstraarbeid på dem som velger billigtransport vil norske transportører bli mer attraktiv.

Hvilke tiltak man kan benytte seg av vet myndighetene bedre enn oss, men vi hjelper gjerne til slik at tiltakene treffer riktig.

Ansvarliggjøring innen transport

Mens handel før i tiden i stor grad baserte seg på salg av varer og tjenester i de mest nærliggende land og regioner, er verden nå en eneste stor handelsplass. Moderne transportmidler har i større grad gjort det mulig å frakte gods over lange avstander i løpet av kort tid. Dette har gjort det mulig å omsette varer mellom personer og selskaper som befinner seg på totalt forskjellige steder rundt omkring i verden.

Å frakte gods over så lang avstand er ofte en komplisert prosess. Dette fordi verdiene som skal transporteres ofte er store og må transporteres med flere forskjellige typer transportmidler. I tillegg skal transporten gjerne skje så raskt, sikkert og billig som mulig. Skal man få til dette, kreves det gode kontakter på transportmarkedet og stor ekspertise.

Uansett om transportdistansen er stor eller liten, eller kombinasjonen av transportmidler gjør transporten avansert eller enkel, er det ofte behov for å engasjere en person eller et firma som er spesialister på transport av gods. Her kommer speditørene inn i bildet. De er spesialister på transport av gods og kan gi både transportfaglige råd og organisere transport. Deres ekspertise og kontakter vil bidra til å gjøre transporten så kostnadseffektiv, rask og sikker som mulig.

Speditøren – hvem er han og hva gjør han?

En speditør er en ekspert på transport av gods, både når det gjelder selve transporten, samt tilhørende tjenester som fortolling, lagring, osv.

Det finnes ingen entydig og internasjonalt akseptert definisjon av begrepet speditør. En årsak til dette kan være alle de forskjellige typer oppdrag en speditør påtar seg, samt at speditørbegrepet kan ha noe ulik betydning fra land til land.

I følge NSAB 2015, nr. 2, skal speditøren anses som transportør hvis han for eksempel i sin markedsføring har beskrevet sin virksomhet på en slik måte, at det neppe kan være tvil om at han har påtatt seg transportøransvar. Hvis speditøren derfor markedsfører seg som «en 'ansvarlig transportør med lang erfaring som totalleverandør av transporttjenester', eller lignende», blir transportøransvar resultatet.

Videre bestemmer nr. 2 at speditøren skal anses som transportør hvis han for eksempel i tilbudet til oppdragsgiver tilbyr en «egen pris» for transporten. At speditøren tilbyr en egen pris, innebærer at han krever vederlag for sin ytelse i form av fraktbetaling, uten at han har noen forpliktelse til å la det komme kunden til gode hvis speditøren lykkes å kjøpe den nødvendige transportkapasiteten av en annen speditør, lastebileier, rederi eller flyselskap til en billigere pris enn den han betinger seg av kunden.

Speditøren tilbyr med andre ord en «egen pris» hvis han gir kunden en pris for oppdraget, uten å spesifisere hvor mye som utgjør betaling til utførende transportør og hvor mye speditøren selv skal sitte igjen med. Skal speditøren unngå transportøransvar, må han derfor spesifisere at av de kr. 100 000 som frakten eksempelvis totalt koster, utgjør kr. 99 000 vederlag til utførende transportør, mens kr. 1000 er vederlaget speditøren tar for formidlingen av transporten.

Hvis speditøren har tilbudt en «egen pris», men ellers gir uttrykk for at han opptre som formidler, påtar han seg likevel transportøransvar.

Ansvarliggjøring

Vi ser stadig oftere at avsendere/mottakere står frem og lover gjennomgang og endringer etter avsløringer om tvilsomme transporter. Noe annet kan de heller ikke si, men samtidig forplikter de seg til å ta grep.

Vi våger påstanden at søkelyset må rettes mot dem som styrer transporten og bestiller disse useriøse aktørene til Norge. Sjøføren er kun en liten brikke i det store spillet og skal ikke måtte ta alt ansvaret alene.

En god måte å kunne få oversikt vil være at avsender og mottaker får et varsel dersom det avdekkes uregelmessigheter i en kontroll. For både avsender og mottaker vil det være svært viktig å få slik informasjon, for at disse skal kunne gå videre med dette i sine systemer. En slik varsling vil kunne gi transportbrukere som ønsker det, en verdifull oversikt over hvem av transportørene som har alt i orden og hvem som ikke har det. Det er viktig å få frem dem som står og gjemmer seg når ulovlighetene blir avdekket.

En plikt å si ifra

Hvis jeg ser en beruset person sette seg bak rattet, er det min plikt å stanse ham. Hvorfor har ikke avsender samme ansvar når de laster et trafikkfarlig vogntog?

Hvis noen stjeler en TV for å selge den til deg, er du like medskyldig i den hendelsen. Hvis en bedrift laster opp et vogntog som ikke egner seg til den aktuelle transporten er de i våre øyne like medskyldige hvis det skjer en ulykke. Hva er forskjellen? Dette ligger jo innarbeidet i HMS-systemet hos de fleste bedrifter. Med et oppgående HMS-system burde transporten vært stanset og bilen aldri blitt lastet.

Vi spør oss stadig hvorfor ikke slikt blir fulgt opp. Av Arbeidstilsynet og Havarikommisjonen, etter at en ulykke har skjedd. De seriøse bedriftene taper oppdrag til såkalte useriøse transportører, med feil utstyr, manglende lastsikring og med dårlige dekk. Investeringer for 50 000 kroner i sikringsutstyr, kjettinger og nye stropper har ingen verdi når pris bestemmer alt. Godset følger billigste vei og hvis noe går galt er det alltid en sjåfør man kan henge. En sjåfør som ofte har valget mellom å kjøre eller å miste jobben.

For hvem er det egentlig som har ansvaret for at kjøre- og hviletidsbestemmelsene blir overholdt? Tradisjonelt er det den enkelte sjåfør som blir holdt ansvarlig og eventuelt bøtelagt. Resulterer den manglende hvilen i en ulykke, er det også sjåføren som må bære belastningen ved å ha forvoldt skade, og kanskje død.

Hvor mye kan vi egentlig forlange av det «svakeste leddet?» Samfunnsutviklingen er at store, velrennomerte norske bedrifter og etater legger sine tjenester ut på anbud og benytter transportfirma fra lavkostland. Dette gir lavere utgifter og bedre fortjeneste. En økende konkurranse mellom norske transportører og transportører fra lavkostland gjør at sjåføren ofte kommer i skvis mellom leveringstid og sikkerhet. Hvor ofte tenker oppdragsgiver på sitt samfunnsansvar? Er det bare fortjenesten som gjelder?

Det vi imidlertid ønsker å stille spørsmål ved, er om det er riktig å legge så mye ansvar på sjåføren alene? Hva med det såkalte medvirkeransvaret som beskrives i arbeidstidsforskriften § 3?

Paragrafen peker på at både avsendere, arbeidstakere, speditører, leverandører, oppdragsgivere og andre ledd i transportkjeden, er ansvarlig for at bestemmelsene om kjøre- og hviletid overholdes.

Når alt kommer til alt, hvilket ansvar har faktisk bileier? Speditør? Mottaker?

For å få slutt på juks og manipulasjon som svekker trafiksikkerheten på norske veger, mener vi det er helt riktig, og på tide, at transportfirma, speditører og andre medvirkeraktører blir ansvarliggjort.

Regelverket finnes. Vår oppfordring er; bruk det!

Lovverket er blant annet:

Straffelovens §48A. Et foretak kan straffes når en tredjeperson foretar en straffbar handling på vegne av foretaket.

Forskrift om informasjons- og påseplikt og innsynsrett § 6. Bestemmelsen pålegger hovedleverandør plikt til å påse at lønns- og arbeidsvilkår hos virksomhetens underleverandører er i overensstemmelse med gjeldende allmenngjøringsforskrifter

Kjøre- og hviletidsbestemmelser. Rådsforordning 561/2006 art 10 nr. 4: Foretak, avsendere, speditører, turoperatører, hovedleverandører, underleverandører og førerformidlingsbyråer skal sikre at avtalte transporttidsplaner er i samsvar med denne forordning.

Arbeidstidsforskriften §3. Avsendere, speditører, leverandører, oppdragsgivere og andre ledd i transportkjeden skal medvirke til at bestemmelsene i forskriftene følges.

Transport & logistikkforbundet mener at det er ren unnfallenhet fra myndighetene som gjør at ansvarliggjøring ikke faktisk anvendes i dag.

Trafiksikkerhet

Hvem har egentlig ansvaret for sikkerheten for dem som har vegen som arbeidsplass?

Arbeidsmiljøloven pålegger arbeidsgiveren et hovedansvar for de ansattes sikkerhet og helse, og vi vet generelt at arbeidsgiver har stor innflytelse på ansattes muligheter og ønsker når det gjelder å prioritere sikkerhet i det daglige arbeidet.

Sjåfører har også plikter når det gjelder HMS, ifølge Arbeidsmiljøloven. Dessuten pålegger Vegtrafikkloven sjåføren et ansvar for å overholde fartsgrensene, bruke bilbelte, overholde kjøre- og hviletidsbestemmelser og sikre last. Dessverre kan det virke som om mange bedrifter benytter sjåførens lovfestede ansvar til å rettferdiggjøre at man overlater hensynet til sikkerhet til den enkelte sjåfør.

Det kan hende det er umulig å lovfeste ansvar for alt det som går godt, men når § 3 i veitrafikkloven utelukkende setter søkelys på én part, er det lett for andre å senke kravene.

Enkelt regelverk – teoretisk

Hver dag kjører i overkant av 2000 tynge kjøretøy inn til Norge med gods. Det er viktig for sikkerheten til alle trafikanter at det dette er gode kjøretøy kjørt av en kompetent sjåfør som har sikret lasten godt. Bedriftene som kjøper disse transportene må også ta sin del av ansvaret.

Fra 1. november til mandag etter 2. påskedag skal et vogntog ha med seg sju kjettinger som er tilpasset hjulene til kjøretøyet. Fra 15. november til 31. mars skal alle kjøretøy over 3500 kg ha merkede vinterdekk med minimum 5 millimeter mønsterdybde. Føreren skal selvsagt også utenfor disse datoene sørge for at kjøretøyet har nødvendig veggrep for å kjøre trygt. På papiret er reglene greie å forholde seg til. I den praktiske hverdagen kan det utarte seg litt annerledes.

Vår erfaring er at de største utfordringene kommer med utenlandske kjøretøy som ikke er i fast transport i Norge. Her varierer vinterutstyret i kvalitet. Vi ser at kjettingene enten er for lange, for korte eller har for dårlig kvalitet. Det er ikke uvanlig at sjåførene ikke kan legge på kjetting eller venter i det lengste med å legge dem på fordi sjåførene blir gjort økonomisk ansvarlig for kjettingene av sin arbeidsgiver.

Men det er ikke bare utlendingene som sliter med kunnskap om kjettingbruk. Vi får stadig tilbakemeldinger fra frustrerte folk hos Statens vegvesen som forteller om manglende kunnskaper om å legge på kjetting, hos Norske sjåførere. Dette mener vi skyldes at det ikke finnes krav til å kunne legge på kjetting i dagens opplæringsplaner slik at dette er noe den enkelte må lære seg selv. Et paradoks med tanke på at ved en kontroll kan man få kjøreforbud inntil kjettinger er på.

Dette må inn som et obligatorisk krav til førerprøven for tungbil.

Hvem har ansvaret?

Det er enhver sjåførs juridiske ansvar at kjøretøyet er i forskriftsmessig og forsvarlig stand når kjøringen starter. Sjåføren er også ansvarlig for at bilen er forsvarlig lastet og trafiksikker under transporten. Dette er et stort ansvar.

Samfunnsansvar

Kjøp av transporttjenester blir mer og mer krevende fordi det i hovedsak handler om økonomi. Hvis en transportør kan spare penger, er mange villige til å strekke seg langt for å gjøre det. Vår frykt er at billigere transporttjenester gir lavere kvalitet som igjen vil føre til dårligere trafiksikkerhet.

Det er mange måter en bedrift kan ta samfunnsansvar på. Mange bedrifter har logoen sin på drakta til det lokale idrettslaget eller bidrar overfor lokalsamfunnet på andre måter. Enkelte bedrifter er foregangsbedrifter med å ta et samfunnsansvar for trafiksikkerhet. Ved å bidra til at det er trygge kjøretøy og gode sjåførere som kjører inn og ut av deres bedrift, bidrar de også til at det blir tryggere både for de som bor i nærmiljøet og alle oss andre å ferdes i trafikken.

Vi ønsker at flere skal ta ansvar for at vogntogene de sender ut har vinterdekk, har med kjettinger og har gjort forsøk på å sikre lasten. Slik at vi sammen kan jobbe for at vi alle skal komme trygt fram dit vi skal til rett tid.