

Rapport

Transportnæringen - et lovløst kaos.



TRANSPORT NR. 2/2018

August 2018

av Gunnar Nordvik og Svein Furøy


TRANSPORT & LOGISTIKK

FORBUNDET

Hvordan kunne en av landets største næringer, transportnæringen, bli lovløs i løpet av en ti års periode? Fra å være en bransje som ga gode og trygge arbeidsplasser til norske sjåførere, til å bli en næring preget av ulovligheter og en omfattende sosial dumping som foregår helt åpenlyst med myndighetene, politikerne og bransjens organisasjoner som et stilltiende publikum?

Dette er en rapport basert på informasjon og erfaringer Transport & Logistikkforbundet har tilegnet oss i løpet av vårt første driftsår.

Sammendrag

Uten godstransport på vei i et langstrakt og spredt befolket land som Norge, stopper økonomien opp. Godstransport preges av mange korte turer i byer, tettsteder og lokalsamfunn. Omlag 70 % av alt gods og alle varer fraktes innenfor avstander på under 50 km. Disse transportene omfatter blant annet lokale transportere i skog- og landbruk og lokal transport mellom terminaler. I dette segmentet er lastebilen praktisk talt enerådende. Lastebiler dominerer også på avstander opp mot 150 km.

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. Tidspress 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. Økt utenlandsk konkurranse som fører til press på lønns- og arbeidsvilkår er en særlig utfordring for godstransport. I tillegg kommer rekrutteringsproblemer knyttet til yrkets fallende status, dårlig lønnsutvikling sammenliknet med andre yrkesgrupper, økt stress på grunn av strengere logistikk-krav, ubekvem og uforutsigbar arbeidstid.

Den norske modellen

Tilstrømmingen av arbeidstakere som er villige til å jobbe for lav lønn, har svekket smitteeffekten av de ordinære tariffavtalene, noe som har medført økt behov for alternative reguleringer. Den norske modellens bærekraft bygger på et velfungerende arbeidsliv. Dersom arbeidsmarkedet genererer ulikhet og segmentering, vil det kunne undergrave basisen for velferdsstaten, både når det gjelder inntekts- og legitimitetsgrunnlag. En rekke tiltak, og ikke minst allmenngjøring av tariffavtaler, har bidratt til at den norske modellen så langt har tålt endringene – selv om det knaker i sømmene.

Fra 1. juli 2015 ble timesatsene for yrkessjåførere i Norge allmenngjort. Det betyr i praksis at alle som utfører transportoppdrag i Norge - også kabotasje - skal ha minstelønn i tillegg til diettpenger.

Allmenngjøring har vist seg å være ett av de mest kraftfulle virkemidlene mot sosial dumping – selv om det er store problemer knyttet til overholdelse og kontroll.

Vi har grunn til å tro at østeuropeiske transportører omsetter for milliardbeløp illegalt i Norge, men ingen vet de nøyaktige beløpene. Ingen vet heller hvor mye Norge taper i skatter, moms og avgifter på transport utført av disse selskapene på kant med det norske regelverket.

Hvordan kan det være samfunnsøkonomisk forsvarlig å invitere transportører og sjåførere fra de landene i Europa som har den dårligste kjøre-kulturen og det høyeste antallet drepte og skadde i trafikken, til Norge for å drive transportvirksomhet til priser som ødelegger den norske transportnæringen?

Innhold

| | | |
|--|--|-----------|
| 1. | Introduksjon | 4 |
| 2. | Kabotasje..... | 5 |
| 3. | Kombinerte transporter..... | 7 |
| 4. | Tredjelanskjøring..... | 8 |
| 5. | Transportledd..... | 9 |
| 6. | Hva med statseide Posten/Bring..... | 9 |
| 7. | Bransjens organisasjoner..... | 12 |
| 8. | Kontrolletatene..... | 13 |
| 8.1. | Arbeidstilsynet | 13 |
| 8.2. | Statens vegvesen, utekontroll..... | 14 |
| 8.3. | Politi | 14 |
| 8.4. | Treparts bransjeprogram | 15 |
| 8.5. | Politikerne..... | 15 |
| 8.6. | De utenlandske aktørene..... | 16 |
| 9. | Fremtidsutsikter..... | 18 |
| Vedlegg: Digitalt Transportregister | | 19 |
| Vedlegg: Trafikktelling Svinesund..... | | 31 |

1. Introduksjon

TLF har grunn til å tro at det til enhver tid finnes mellom fire og fem tusen utenlandske vogntog på norske veier, kanskje flere, men ingen vet noe særlig om dem. Vi baserer tallene på SSB sitt tallmateriale, grensetellinger fra Statens Vegvesen som riktignok kun talte på de fire største grenseovergangene og vi baserer tallene på egne tellinger. Tallene er ikke vitenskapelig forankret, men det nærmeste vi kommer et tall som kan illustrere omfanget. Hva gjør alle de utenlandske vogntogene i landet vårt? Kjører de kabotasje, tredjelandskjøring eller kan det være kombinerte transporter?

Eller er det rene internasjonale transporter de bedriver?

Det som gjør situasjonen så oppsiktsvekkende er at ingen i Norge kan svare på dette. Særlig oppsiktsvekkende fordi vi har allmenngjort minstelønn for transport i Norge. En allmenngjøring som ikke kan etterprøves når vi ikke har oversikt

Det eneste vi har en viss formening om er det totale antallet utenlandske vogntog i landet vårt og at dette antallet har vært økende de siste ti årene og at det fortsatt er økende. Tredjelandskjøring øker mest og representerer i dag omtrent 50% om vi skal tro SSB. Vi tror tallet er i nærheten av virkeligheten, men ingen vet egentlig, for det finnes ikke sikre tall. SSB sier at også deres tallmateriale er usikkert. Vi ser også en stor økning av østeuropeiske arbeidstakere ansatt i norske transportbedrifter eller hyret gjennom vikarbyrå. Våre undersøkelser basert på intervjuer gir oss grunn til å tro at svært mange utenlandske arbeidstakere i norske transportfirma tjener under allmenngjort minstelønn. Dette gjelder for øvrig også en anseelig mengde norske sjåførere. Vi ser nærmere på dette senere i rapporten.



Det finnes flere regelverk for norske aktører som ønsker å benytte seg av tjenestene fra utenlandske transportører i Norge som transportkjøper skal forholde seg til, men i Norge vet man ikke sikkert hvem som er transportkjøper og vi vet at regelverket vi har ikke tas i bruk. Selv om vi ikke vet hva som foregår får det bare fortsette. De siste ti årene er det ikke kommet opp et eneste tiltak som sikrer oss at lover og regler i transportbransjen overholdes. For hvert år som går øker problemet og stammen i det som skal være den norske transportbransjen forvitrer.

Stadig hører vi ropet om flere og bedre kontroller og Samferdselsministeren beroliger med at kontrollvirksomheten er tredoblet i hans regjeringstid. Men ingenting skjer bortsett fra at de utenlandske lavprisaktørene stadig øker sine markedsandeler i den norske transportbransjen. Hva mener man egentlig at kontrollørene skal ta tak i? Og hvilke forutsetninger har de for å avdekke jukset? Denne rapporten vil vise at svaret er ingen. Hvordan skal man medisinerer når ingen vet hva som feiler pasienten?

Kan man ha en transportbransje i Norge som er helt ute av kontroll?

I TLF mener vi at utviklingen i næringen må løftes opp på et langt høyere politisk nivå, for vi snakker også om nasjonal sivil beredskap. Som samfunn skal vi trygge at mat, post, råstoff, drivstoff og medisiner når frem til alle innbyggerne i landet vårt.

Offentlig sektor har også en viktig rolle, nemlig som innkjøper av en lang rekke tjenester. Her viser det seg dessverre alt for ofte at de gode intensjonene ikke følges opp i praksis. Gjennom anbudskonkurranser der pris er det eneste eller viktigste kriteriet, presses prisen på for eksempel transporttjenester ned. Ofte er konsekvensen at de ansatte i transportfirmaet får uakseptable lønns- og arbeidsbetingelser.



Det er flere årsaker til at transportbransjen har fått utvikle seg til det kaoset vi ser i dag. En stor del av skylden har næringen selv. Den er uorganisert og man utkonkurrerer hverandre med kunstig lave priser. Når prisene er for lav til å kunne oppnå fortjeneste dumpes prisene ytterligere og østeuropeiske lavprisselskap tar over. Når prisene er lav nok må man gå utenom lover og regelverk for å klare å levere. Slik kommer lave lønninger og transportfusk inn på arenaen. Dermed kjører det vogntog på norske veier hvor sjåføren har en timelønn helt ned mot 15 kroner pr time. Tidspresset og arbeidspresset øker og bransjen sliter, ikke overraskende, med rekrutteringen.

Likeledes kommer ikke myndighetene unna sitt ansvar, for de skal ha kontroll på det som foregår og om tilstanden i bransjen er for dårlig skal myndighetene sette inn reguleringer som ivaretar både arbeidstakere, trafiksikkerhet og nasjonal beredskap som trygger en forsvarlig varedistribusjon. for å nevne tre elementer.

Lys i tunnelen.

Vi skal i denne rapporten ta for oss hvordan transportbransjen har fått utvikle seg i feil retning og vi vil prøve å peke på hva som har sviktet. I rapporten "Digitalt Transportregister" presenterer vi våre forslag til løsninger som kan bidra til å snu den negative trenden og begynne å bygge opp næringen igjen.

Forrest i rapporten kommer noen av de vanligste begrepene i transportbransjen. Disse begrepene er det viktig å forstå om man skal jobbe transportpolitisk.

2. Kabotasje

Kabotasje er i korte trekk transport hvor en transportør fra et land driver transport mellom forskjellige destinasjoner innenfor et annet lands grenser. Altså et land man ikke selv er hjemmehørende i. Kabotasje er i utgangspunktet ikke tillatt i Norge. Transportører fra EU/EØS-land kan likevel utføre midlertidig kabotasje i Norge.

Midlertidig kabotasje defineres av samferdselsdepartementet som at en utenlandsk transportør som har utført en internasjonal godstransport inn til Norge, skal kunne utføre opptil tre kabotasjeturer (Innlandsturer i Norge med det samme kjøretøyet. Dette må skje innen syv dager etter godstransporten som førte transportøren inn i Norge. Transportøren må dessuten være innehaver av en fellesskapstillatelse, i tillegg til en førerattest, dersom føreren er fra utenfor EØS.

Makedonske sjåførere er blant de billigste sjåførene i Europa og de får tilgang til EU markedet gjennom Romania som også frister med billig arbeidskraft selv. I det siste har vi også sett at sjåførere fra Ukraina kjører østeuropeiske vogntog i Norge, men vi vet enda ikke hvordan disse får sin førerattest.

Transportøren må kunne legge fram bevis for alle transportoppdragene sine, inkludert den inngående transporten til Norge. Vi vet at dette er en av de tingene det syndes grovt mot i dagens næring. Det florerer med transportdokument og vi vet at noen opererer med flere sett dokumenter for å lure kontrollmyndighetene, noe de også i stor grad lykkes med.

Vi observerer også et urovekkende antall tilsynelatende tomme vogntog kommer over grensen på Svinesund og inn i Norge. All den tid det vil være meningsløst å kjøre tredjelandskjøring uten lass, kan vi mistenke at disse vogntogene skal inn i kabotasjemarkedet.

Sjåførere som kjører kabotasje i Norge skal ha allmenngjort minstelønn. Med unntak av noen få skandinaviske transportører har ikke vi møtt en eneste sjåfør av østeuropeisk opprinnelse som fører et utenlandskregistrert vogntog som forteller at han har norsk minstelønn. Arbeidstilsynets undersøkelser viser også at sju av ti utenlandske sjåførere som er kontrollert på turer med transport innenlands i Norge de to siste årene, kjører med ulovlig lav lønn. Dermed kan vi med stor grad av sikkerhet si at så godt som all kabotasjekjøring i Norge er ulovlig.

Omfanget av kabotasjekjøringen er usikker. SSB mener at denne type transport utgjør mellom 4 og 5% av den internasjonale transporten. I TLF tror vi det riktige tallet ligger rundt 15%, men ingen vet sikkert.

En av de store illusjonene i dagens transportpolitikk er oppmerksomheten kabotasjekjøringen har fått. Mange ser ut til å tro at om vi kommer kabotasjekjøringen til livs, ja så er alt i orden. Dette er en veldig alvorlig feil og denne feilen underbygges når man forledes til å tro at om EUs mobilitetspakke vedtas med en liberalisering av lovgivningen, ja da er det over og ut for transportbransjen.

Et frislipp på kabotasje kan vi ikke tåle hevdes det. Sannheten er at vi i praksis har hatt et frislipp på kabotasje i ti år allerede.

Forestill dere at man lykkes med å fjerne all form for kabotasjekjøring. Vil det da være grunn til å finne frem kake? Svaret er nei. For om man eliminerer kabotasjekjøringen sitter man igjen med omtrent 90% av den internasjonale transporten.

Kabotasjetransporten er egentlig ganske ufarlig for den norske bransjen om vi bare benytter det regelverket og de reguleringene vi allerede har i Norge.

3. Kombinert transport

Kombinerede transporter gir utenlandske aktører mulighet til å kjøre traller som har hatt en vesentlig del av reisen på tog eller skip. Man har en begrensning på at transporten med bil ikke skal overskride en radius på 150 km i luftlinje etter at den er plukket opp på en norsk havn eller jernbane.

Figur 1: Illustrerer en typisk kombinerttransport



Felles for kabotasje og kombinerte transporter er at de inngår i den allmenngjorte minstelønnen for godssjåfører. Minstelønnskrevet i allmenngjøringen skal sikre oss at kabotasje og kombinerte transporter ikke skal generere sosial dumping.

TLF har grunn til å tro, basert på intervjuer at omtrent ingen som kjører kabotasje eller kombinerte transporter i Norge får utbetalt lønn og diett etter allmenngjøringens bokstav.

Når det gjelder kombinerte transporter vet heller ingen noe om omfanget av denne typen kjøring.

I TLF har vi gjort egne undersøkelser, men disse representerer egentlig ikke så mye mer enn det vi så de dagene vi observerte. Vi stilte oss opp utenfor Cargonet på Alnabru hvor traller lastes om fra tog til bil. Her kunne vi se at statseide Bring drev kombinerte transporter i forholdsvis stor skala.



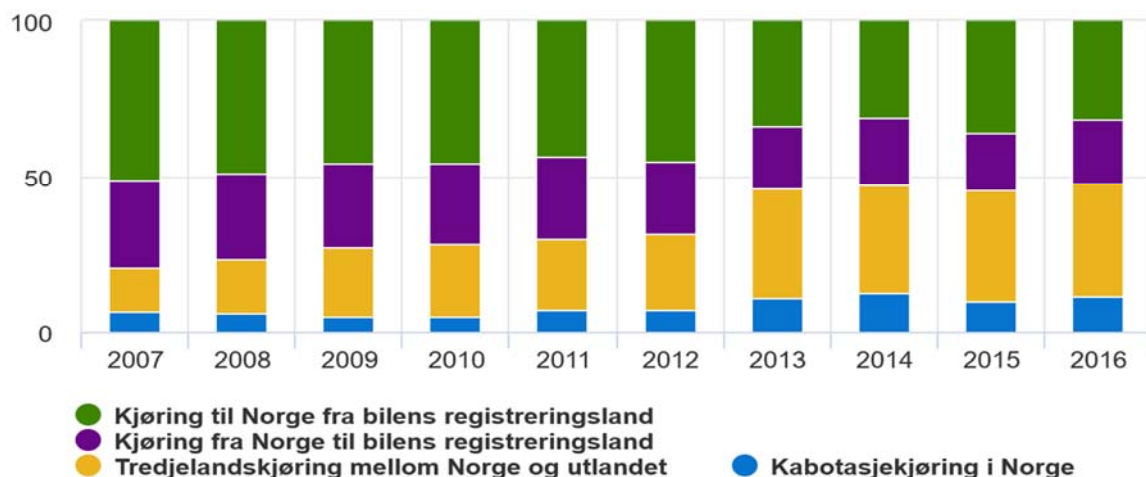
Vi så seks – syv trekkvogner som kjørte inn på området og kom ut igjen med traller for Bring. Trekkvognene tilhører Bring Trucking Slovakia og omfanget er så stort at man bør kunne finne tydelige tall i Slovakia som bekrefter norsk allmenngjort minstelønn. Om ikke er denne transporten ulovlig. For øvrig observerte vi også utenlandske leiebiler som også hentet Bring traller. Har disse sjåførene allmenngjort minstelønn? Dette er det Bring som oppdragsgiver som skal kunne svare på. Sjåførene vi snakket med hadde ingen allmenngjort minstelønn ifølge dem selv.

4. Tredjelandskjøring

Det er den raskest voksende kategorien i den internasjonale transporten. Helt i starten var tredjelandskjøring allmenngjort, men den ble fjernet etter påtrykk fra flere arbeidsgiverorganisasjoner. Tredjelandskjøring slik den foregår i stort omfang mellom for eksempel Sverige og Norge gir ingen mening hverken for svenske eller norske transportører eller myndigheter. Denne kategorien kjøring utgjør omtrent 50% av den internasjonale transporten på norske veier og den har nærmest eksplodert i omfang de siste fem årene.

Tredjelandskjøring er kjøring mellom to stater hvor man ikke selv er hjemmehørende. Her er ingen begrensinger på antall turer og ingen krav til minstelønn. Denne typen kjøring er altså bort imot fem ganger større enn kabotasje kjøringen og vi våger påstanden om at mange av dere som leser denne rapporten ikke en gang kjente til at det fantes noe som heter tredjelandskjøring og hvordan dette fungerer.

Figur 1. Godstransport med utenlandske lastebiler til, fra og i Norge.
Transportert mengde etter type kjøring
Prosent



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Det er i tredjelandskjøringen man finner de laveste transportprisene både i Sverige og Norge. En typisk tredjelandskjører opererer med fast kjøring ofte for de store varehusene, produksjonsbedrifter og de store speditørene, men også fiskerinæringen benytter seg av denne typen transport.

Trallen kan være registrert i Latvia, trekkvognen i Romania og sjåføren fra Makedonia, men det finnes mange variasjoner. Men det gjengse er at sjåføren alltid kommer fra det landet i kombinasjonen som har de laveste lønningene.

Lønnen til disse sjåførene ligger fra 550 EUR og opp til 650 EUR pr måned. Arbeidsøkten mellom friperiodene kan fort bli på tre måneder. Denne yrkesgruppen som er helt uten vern og rettigheter står for en stor del av transporten mellom Norge og Sverige. Finnes det en eneste god grunn som legitimerer at denne "slavetransporten" skal kunne foregå mellom to av verdens rikeste land?

Disse sjåførene bor veldig lenge i bilen og har ingen økonomi til å anskaffe seg varer og tjenester som er vanlig i Norge og Sverige. De lever et vondt og vanskelig utenomliv i stor fattigdom. Hvordan kan dette fortsette uten at arbeidsmiljøloven setter en stopper for denne tarvelige virksomheten som ikke fører noe godt med seg.

TLF ønsker å se på muligheten for å gjeninnføre allmenngjort minstelønn for tredjelandskjøring. Foreløpig har ingen andre organisasjoner knyttet til transporten i Norge støttet dette kravet.

5. Transportledd

Transportledd er en viktig detalj om man ønsker å vite hvordan transportnæringen fungerer. Som vi skal se er måten transportleddene brukes svært ødeleggende for næringen. Likevel ser vi svært sjelden at bileiernes organisasjoner griper fatt i denne problemstillingen.

Det foregår, litt forenklet, slik at en transportkjøper har avtalt en pris for å frakte et vareparti fra A til B. Vi sier at prisen de ble enig om er 20 000 kroner. Lasset selges så videre til en samarbeidspartner for 16 000 kr. Denne selger igjen lasset videre for 12000 kr, og slik fortsetter det til det kommer på bil for 6000 kr.

Når det gjelder anbud foregår det på samme måten. Man underbyr hverandre og den som får anbudet er avhengig av å bruke utenlandske aktører på deler av kjøringen for å komme i balanse.

Det vi ser når de utenlandske aktørene får transportavtaler med for eksempel Bring eller Postnord, er at også de utenlandske aktørene benytter seg av transportledd.

Som dette illustrerer er det mange speditører og bileiere som skor seg på transportprisene. Derfor er det ikke helt riktig når man hevder at transportprisene er så fryktelig lav eller når man forteller at den utenlandske transporten ødelegger transportprisene.

En høyere organisasjonsgrad, en høyere tariffdekning og en bransjeavtale ville kunne gitt spilleregler som sørget for like vilkår og bedre rammevilkår for bileierne. Bileierorganisasjonen NLF har lenge jobbet mot tariffavtaler, og hvorfor de gjør det er nesten umulig å forstå.

6. Hva med statseide Posten/Bring

Store transportkonsern som Vlantana og Girteka hjemmehørende i Litauen har lenge dominert den internasjonale transporten i Norge. I dag er Vlantana registrert med datterselskapet Vlantana Norge, hjemmehørende på Gardermoen og Girteka er hovedaksjonær i Thermomax i Trøndelag. Styrelederen i Thermomax er også toppsjefen i Girteka.

Til tross for dominansen til Vlantana og Girteka sammen med Kreiss som det siste året har blitt tydelig i markedet har vi i TLF grunn til å tro at det er statseide Bring som sannsynligvis genererer den største andelen utenlandske vogntog i Norge. De er bare ikke så synlig siden Bring benytter seg av et utall leiebiler fra alskens selskap i Øst Europa og dermed kjører de uten Brings egen profilering.

Det første problemet når det gjelder Bring er å få oversikt. Posten Norge AS har utallige datterselskap, deriblant Bring, som igjen har flere datterselskaper.

Posten Norge AS:

Bring Cargo AS, Bring Frigo AB, Bring Express AS, Bring Warehousing AS, Bring Frigo Norge AS, Bring Parcels AB, Bring Linehaul AS, Bring Denmark A/S, Bring Cargo International AB, Bring Gudbrandsdalen AS, Bring Citymail AB, Bring Citymail Sweden AB, Bring Mail Nordic AB, Posten Eiendom Svanholmen AS, Posten Eiendom Alnabru AS, Posten Eiendom AS, Bring AS, Netlifte Gruppen AS, Bring Express Norge AS, Posten Eiendom Robsrud AS, Bring Transportløsninger AS, Espeland Transport AS, Bring Shared Services AB, Bring Freight Forwarding AB, Posten Eiendom Bodø AS, Posten Eiendom Molde AS, Bring Express Sverige AB, Bring Express Suomi Oy, Bring Cargo Inrikes AB, Bring Logistikk AS, Fetch AS.

Bring Cargo AS:

Nor-Cargo Eiendom AS, Bring Polarbase AS, Bring Cargo B.V, Bring Cargo Ltd, Bring Cargo Svalbard AS, Bring Logistics Hong Kong Ltd, Bring Eiendom Haugesund AS, **Bring Trucking A.S**

Sistnevnte datterselskap, **Bring Trucking A.S, hjemmehørende i Slovakia.**

Slovakia har litt over 4 millioner innbyggere og de har en relativt liten handel med Norge. Likevel er de en stor aktør i det norske transportmarkedet. Årsaken er at Bring kjøpte seg et datterselskap i Slovakia, Bring Trucking Slovakia. Selskapet som ble kjøpt opp var Blomquist Trucking.

De slovakiske Bring vogntogene ser man hyppig på norske veier og vi har god grunn til å tro at disse slovakiske vogntogene benyttes systematisk til både kabotasje, tredjelandskjøring og kombinerte transporter i Norge. *Hvorfor?*

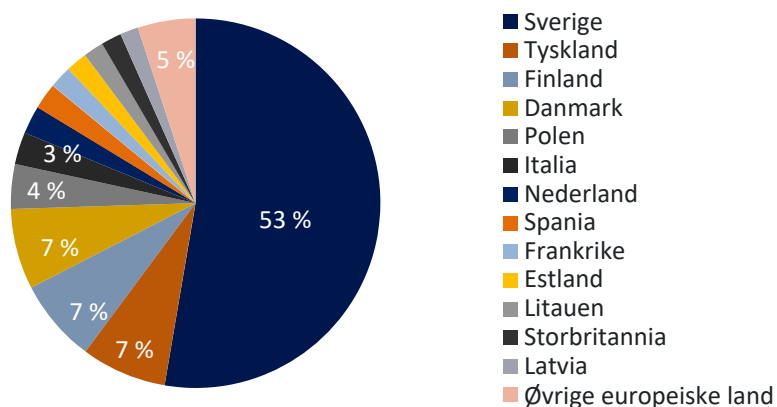
I disse dager rulles det opp en sak i det danske rettssystemet hvor Bring Trucking står tiltalt for sosial dumping. I korte trekk handler det om rumenske og makedonske sjåførere som busses fra Romania til Danmark og Sverige hvor de kjører hele arbeidsperioden for så å busses hjem igjen når de skal ha fri. Striden står i om de er utsendte arbeidstakere og derfor skal ha dansk lønn. TLF vet at rumenske og makedonske sjåførere busses til Sverige og Norge i samme ærend, for å kjøre her i landet og i resten av skandinavia.

I tillegg ser vi at mange av Bring sine gardintraller blir trukket av utenlandske innleide billigtransportører. Vi ser at en stor del av utstyret som er innleid er gammelt og representerer Euro 3 og 4. (Avgasskrav) De andre store billigaktørene som Vlantana, Girteka og Kreiss benytter stort sett Euro 5 og 6. Dette betyr at Statseide Bring ligger langt etter på miljøfronten, men vi er redd det ikke stopper der.

BBC laget en dokumentar som belyste dårlige arbeidsforhold i Bring Trucking Slovakia. Lederen i LO Forbundet Postkom, Odd Christian Øverland, reiste på bedriftsbesøk til Bring Trucking i Slovakia. Han ville se om det var hold i BBC dokumentaren, men han kom hjem til Norge med et stort smil og friskmeldte Bring Trucking i Slovakia. Odd Christian Øverland sitter for øvrig i styret til Posten Norge som eier Bring. Her hever han styrehonorar på 220 000 i året.

I TLF vet vi at Bring dumper prisene på transport, de får oppdragene og selger oppdragene videre til utenlandske aktører for en enda lavere pris. På denne måten tjener de penger på hvert eneste lass uten å bruke egne biler. Kilden til TLF er logistikksjefen i ett av Norges største fiskeslakterier.

Figur 2: Import via biltransport fra Europa i 2016 målt i tonn fordelt på avsenderland. Kilde: SSB



I Norge ser vi altså kjøretøyene fra Bring Trucking hyppig på veiene våre. Figuren over viser at er det ikke er slik at denne strømmen av Bring Trucking kjøretøy kommer med varer fra Slovakia. Kjøretøyene er satt i trafikk i det grå transportmarkedet og vi har grunn til å tro at hoveddelen kjører mellom Sverige og Norge i såkalt tredjelandskjøring. Opplysninger fra blant annet Statens vegvesen sine utekontrollører underbygger dette.

I tillegg vet vi at hoveddelen av de utenlandsregistrerte gardintrallene til Bring trekkes av andre østeuropeiske aktører enn Bring Slovakia. Derfor er det også i dette leddet vanskelig å skape oversikt og perfekt for å kunne ligge under radaren i bransjens gråsoner.

At vi har et statlig selskap som fungerer som et lokomotiv i det grå transportmarkedet er ingenting annet enn en gedigen skandale.

Når bring avsløres snakker de alltid om misforståelser og svikt i systemet. Vi biter ikke på disse forklaringene. Bring Trucking i Slovakia kjenner det norske regelverket veldig godt. Men de kjenner nok også gråsonene. Garantistene for dette er styrelederen og ett av styremedlemmene i Bring Trucking Slovakia, som henholdsvis er daglig leder i Bring Transportløsninger AS og Bring Linehaul AS.

Norske myndigheter må nå bruke eierskapet sitt til å rydde opp i Bring. Om Bring drives på en sunn og god måte kan Bring være det lokomotivet bransjen trenger for å komme på rett kjøll. Tenk om Bring hadde krevd tariffavtale av alle sine underleverandører?

Jo dypere man graver seg ned i denne materien, jo mer overrasket blir man over at det i det hele tatt er mulig. Hvordan kunne transportbransjen komme så ut av kontroll og hvorfor tar man ikke tak i det? Den sosiale dumping i transportbransjen er veldig godt synlig.

Når man prøver å finne ut hvordan og hvorfor ingen griper inn blir vi enda mer bekymret.



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 arbeidstidene som utføres på norske landeveier hvor ikke en eneste skattekrone går tilbake til det norske fellesskapet?

Den økte kontrollvirksomheten til Statens Vegvesen, opprettingen av krimenheter 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.

7. 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 i overkant av 3500 medlemsbedrifter er det bare 104 bedrifter som har tariffavtale. Organisasjonsgraden blant sjåførene ligger på omtrent 13%.

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 ifølge fagforeningene selv 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.

Som arbeidsgiverorganisasjon påhviler det NLF et stort ansvar. De er også landets soleklart største og sterkeste organisasjon knyttet til transportbransjen.

Selv om de er sentral i tarifforhandlingene jobber de knallhardt mot innføring av tariffavtaler blant medlemsbedriftene.

En litt artig detalj er NLFs syn på minstelønnspolitikken. De jobber hardt for at den skal være så lav som mulig. Hvorfor? For de seriøse bileierne i NLF som betaler sjåførene godt må dette virke som et mysterium. NLF legger med sin minstelønnspolitikk til rette for at de mer useriøse aktørene med loven i hånd kan dumpe prisene, og det som gjør det mulig er lav minstelønn kjempet frem av NLF.

Slik vi ser det er NLF en svært viktig aktør i kampen for å styrke den norske transportnæringen, men de må endre kursen betydelig.

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.

8. Kontrolletatene

Arbeidstilsynet

Arbeidstilsynet har fått en stor del av ansvaret rundt håndhevingen av allmenngjøringen. De har også fått ansvaret for å lede Treparts bransjeprogram.

Frem til nå har vi sett at Arbeidstilsynet ikke har hatt ressursene og kompetansen som kreves for å stoppe transportfusket. Statens vegvesen kan også kalles inn i bransjeprogrammet.

Dette betyr at det utvalget som skal ivareta interessene til norske bileiere og sjåførere i oppdrag for Regjeringen innehar mangelfull kompetanse og de har ingen helhetlige strategier.

Vi skal illustrere hvordan Arbeidstilsynet jobber ut ifra en ganske fersk sak.

NLF avslører at latviske Kreiss kjører ulovlig i Norge og at sjåførene lønnes med ned mot 15 kroner pr time. De lager en del reportasjer om Kreiss og Arbeidstilsynet henger seg på.

Arbeidstilsynet går etter Kreiss og på toppen av alt gir de kopier av papirene i saksbehandlingen til NLF som igjen kan publisere dette på sine nettsider. Blant annet utdrag av svarbrevet fra Kreiss til Arbeidstilsynet offentliggjøres av NLF på Facebook.

For Kreiss blir det en heksejakt og alle har radaren på dem. Alle de andre som driver i samme kategori som Kreiss går under radaren.

I TLF spør vi oss: Hvorfor går Arbeidstilsynet etter Kreiss? Og hvorfor på oppdrag for en arbeidsgiverorganisasjon? En arbeidsgiverorganisasjon som selv har medlemsbedrifter som profiterer på billigtransport?

Arbeidstilsynets egne beretninger om hvor hjelpeløs de er i forhold til å sanksjonere i fremmede land er verdt å få med seg. I følge seniorrådgiver Morten Lien i Arbeidstilsynet kan selskapene det gjelder i Øst Europa selv velge om de ønsker å betale gebyr eller ikke. De klarer ikke å sanksjonere mot firmaene i disse landene. Ikke i Norge heller for politiet henlegger omtrent alle saker som handler om transportkriminalitet.

Riksrevisoren har utarbeidet en rapport som underbygger TLFs bekymringer i forhold til kvalitet og kompetanse knyttet til Arbeidstilsynets innsats mot sosial dumping og uverdige arbeidsforhold i transportbransjen.

I riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes innsats mot arbeidsmiljøkriminalitet (Dokument 3:15 2015 – 2016), går det tydelig frem at man er bekymret over kompetanse og gjennomslagskraft. Undersøkelsen er et par år gammel, men vi kan ikke se at rapporten har ført til målbare endringer i kvaliteten på Arbeidstilsynet.

Hovedfunn i undersøkelsen:

Arbeidstilsynet bruker i liten grad reaksjoner som virker avskrekkende: Følger ikke opp vedtak om stans godt nok. Bruker overtredelsesgebyr lite som virkemiddel. Bruker anmeldelse lite som virkemiddel. Tilsyn mot sosial dumping gjennomføres ofte som enklere formalkontroller. Arbeidstilsynet har store utfordringer med kompetanse i å føre tilsyn mot sosial dumping. Det er lang saksbehandlingstid og ugrunnet opphold i politiets etterforskning av arbeidsmiljøkriminalitet.

Tverretattlig samarbeid er styrket, men det er krevende å få til et operativt samarbeid mellom selvstendige etater.

Arbeidstilsynet må gå etter de norske transportkjøperne. I dag er ikke det helt enkelt, men i slutten av rapporten vil dere kunne lese om løsningene som skal til for at Arbeidstilsynet enkelt kan drive målrettede kontroller mot de som utnytter billig arbeidskraft fra øst.

Statens Vegvesen, utekontroll

Statens vegvesen sin utekontroll (SVV) har utviklet seg svært positivt de siste ti årene. De har vist vilje til omstilling og de har tilegnet seg god kompetanse knyttet til utfordringene i bransjen. Til tross for dårlig verktøy (Mangler et effektivt transportregister) og språkproblemer har kontrollørene avdekket lovbrudd fordi de forstår mekanismene og forankret i god realkunnskap følger god teft.

Dessverre viser det seg at ledelsen i SVV stadig holder tilbake ivrige kontrollører. Dette har vi fått flere rapporter på fra kontrollører som er frustrert fordi de er tvunget til å la kjeltringene passere. Vi har fått opplyst at de skal tone ned kabotasjekontrollene og vi vet at de ikke skal kontrollere i forhold til ukehvil i kjøretøyet, selv om regelverket forbyr at ukehvil tas i kjøretøyet.

Vi har selv stått på kontrollplasser hvor stoppsignalene slås av når det kommer utenlandske vogntog. Forklaringen var at slike kontroller tar tid og de trenger å kontrollere mange denne dagen fordi tallene på antall utførte kontroller må stemme. Det kan virke som om de som sitter litt oppe i systemet i Statens Vegvesen er mer opptatt av å levere fra seg flotte og riktige tall fremfor å avdekke transportkriminalitet.

Men så skal man i rettferdighetens navn unnskyldes Statens Vegvesen litt i alle fall. For de opplever at anmeldelsene de oversendes politiet for grove brudd henlegges. Selv har de ikke muligheter til å holde igjen utenlandske kjøretøy for slike forseelser så da er det i realiteten fritt frem.

Politi

Politiet har ved gjentatte anledninger uttalt og synliggjort ved å henlegge saker som omhandler transportkriminalitet at denne formen for kriminalitet ikke er prioritert. Aller tydeligst var Riksadvokaten på en transportkonferanse NLF avholdt i Sarpsborg med vel 150 tilhørere i salen. Det ble sagt helt klart at politiet ikke skal prioritere transportkrim.

Politiets passive rolle i forhold til transportkrim kan måles i antall henleggelses og dessverre vet vi at politiets kunnskapsnivå i forhold til både regelverk og gråsoner i transportbransjen er begrenset.

Som en kontrast til Riksadvokaten og politiet har sjefen for Kripos vært ute i media og uttalt bekymring for omfattende og mafialignende tilstander i det grå arbeidsmarkedet hvor transportbransjen var nevnt som ett av problemområdene.

<https://www.abcnyheter.no/penger/naeringsliv/2018/07/15/195413529/kripos-sjef-slar-alarm-om-mafialignende-tilstander-i-norge>

Treparts Bransjeprogram

Ved flere anledninger har TLF blitt møtt med at politikerne på Stortinget og i regjeringen ikke vil møte oss. Vi ønsker å møte politikerne både for å fortelle hva vi ser ute på veiene våre og for å skissere nye og gode løsninger for bransjen vår.

Svaret vi får er at Treparts bransjeprogram skal være plattformen for transportpolitikken.

Dette er et samarbeid ledet av Arbeidstilsynet. De bestemmer også hvem som skal være representert i bransjeprogrammet som for øvrig også skal ivareta turbuss.

Bransjeprogrammet har holdt på i omtrent fire år nå, men hva har de kommet opp med av nyttige tiltak? Vi har ikke sett et eneste tiltak som har virket. Bekreftelsen på at vi har rett i våre antagelser ser vi på statistikken. For hvert år de siste ti årene har tilstedeværelsen av utenlandske aktører i transportbransjen vært økende.

At Treparts bransjeprogram ikke leverer resultater er ikke rart. Sammensetningen av bransjeprogrammet og manglende realkompetanse gjør at man famler i blinde.

I fire år har de utredet mulighetene for et transportregister, de jobber opp mot EU og mobilitetspakken, noe som er bortkastet arbeid. Vi skal senere i denne rapporten fortelle hvorfor.

Er det noen som helt på alvor tror at et bransjeprogram som består av folk og organisasjoner som de siste ti årene ikke har klart hverken å mobilisere eller treffe effektive tiltak, nå plutselig skal komme opp med de geniale ideene? I TLF tror vi ikke det.

At vi stiller oss tvilende til innholdet i arbeidet som gjøres og resultatene man oppnår er så sin sak men hvem er egentlig tjent med et utvalg som jobber i det stille? Vi har spurt sjåførere, tillitsvalgte og ansatte i fagbevegelsen om de vet hva treparts bransjeprogram er? Vi har spurt om de vet hva bransjeprogrammet jobber med? Og om de noen gang selv er blitt tatt med på råd? Svaret på spørsmålene er faktisk uten unntak **nei**. Det er ganske oppsiktsvekkende.

Vi ville vite mer og sendte forespørsel til Arbeidstilsynet om referater fra arbeidet som gjøres i treparts bransjeprogram. Det har gått noen måneder nå, men vi har ikke fått svar.

Er politikerne tjent med at forslagene til justeringer skal komme fra en lukket dedikert gruppering hvis motiver er høyst uvisse? I TLF ser vi på dette som et demokratisk problem.

Se for dere at det kommer et forslag på et nytt transportregister. Alt ser fint ut og det vedtas på Stortinget. Sett at noen som ikke hadde hatt muligheten til å se forslaget satt på en bedre løsning eller viktige detaljer man ikke hadde tenkt på. Er ikke vi tjent med at politikken vi setter ut i livet skal være best mulig forankret og utredet?

Politikerne

Det er veldig få av politikerne våre som har bakgrunn fra transportbransjen, og de få som har det, har det fra langt tilbake i tid. Politikerne holdes ofte ansvarlig for at utviklingen i transportbransjen har blitt så ille som den er i dag. Påstanden er ikke helt feil, for det ligger manglende politisk handlekraft til grunn for at den sosiale dumpingen får rotfeste på norske landeveier. Men i TLF skal vi ta politikerne litt i forsvar.

Politikere skal ta viktige beslutninger i mange forskjellige og innviklede fagfelt. For å lykkes med dette er man avhengig av gode rådgivere.

For samferdselspolitikere og transportkomiteen på Stortinget har det vært naturlig å støtte seg på de store organisasjonene i næringen. NHO Transport, NLF, YTF og NTF.

Om man ser bort i fra NLF har de andre organisasjonene svært få lastebilsjåførere eller bileiere organisert. Når det gjelder arbeidstakerorganisasjonene YTF og NTF vet vi at lastebilsjåførene er for minoriteter å regne i disse forbundene. Transportpolitikken er så godt som fraværende og ressursene øremerket godsbransjen er forsvinnende små. Dermed svikter det i forhold til kompetanse. Ingen av de fire nevnte organisasjonene har en helhetlig strategi som kan føre norsk transportbransje på rett vei igjen. De siste ti årene har de kommet med sine forslag og krav, men ingenting av det de har foreslått eller fått gjennomført har hatt en preventiv effekt på den sosiale dumpingene eller på de ulike konkurranseforholdene som bransjen sliter med.

Fasiten er tydelig. De siste ti årene har myndighetene og bransjens organisasjoner jobbet med utfordringene i transportbransjen og problemene bare øker.

Når vi hører politikere uttale seg om problemene knyttet til transportbransjen og løsningene som de tenker seg nevnes, overraskes vi over hvor dårlig det står til med kompetansen. Transportpolitikken er krevende å sette seg inn i, men ikke vanskeligere enn at det er mulig.

For å illustrere hvor alvorlig svikten i transportpolitikken har vært de siste ti årene:

- Som tidligere nevnt er problemet med sosial dumping økende.
- Markedsandelene til de utenlandske lavprisaktørene øker hvert år.
- Ingen vet hvor mange milliarder denne delen av næringen omsetter for.
- Ingen vet hvor mange utenlandske vogntog som befinner seg i Norge.
- Ingen har oversikt over hvor stor andel av den internasjonale transporten som er kabotasjetransport.
- Ingen vet omfanget av tredjelandskjøringen.
- Ingen vet omfanget av kombinerte transporter.
- Ingen kjenner omfanget av ulovlig kabotasje og ulovlige kombinerte transporter.
- Vi vet ikke hvor mange skatte kroner som forsvinner ut av landet i transportnæringen.
- Vi vet ikke hvem som er oppdragsgiverne til lavkosttransportørene.
- Vi vet lite om kompetansen til de som fører vogntogene fra Øst-Europa.
- Vi vet ikke hva sjåførene tjener.

Det vi derimot vet litt om er konsekvensene denne transporten påfører norske transportbedrifter og sjåførene. Svaret er lavere priser, som går ut over vedlikehold, kvalitet på utstyr, sjåførenes lønn og arbeidstider, økt tidspress og dårlig rekruttering til bransjen.

Kanskje er tiden inne for norske politikere til å erkjenne at de kanskje bør lytte til flere aktører fra bransjen.

De utenlandske aktørene

Hvordan er det for de østeuropeiske sjåførene å jobbe i Norge? TLF har en buss som fungerer som et fagforeningskontor. Med denne bussen lever vi ute på veien sammen med sjåførene og vi har mange innom. Om kvelden er det sjelden vi spiser kveldsmaten alene. Som oftest er det samlet flere sjåførere rundt bordet og de setter pris på et speilegg, noen gode grovbrødsiver og et glass kald melk. Vi synes det er hyggelig vi også.

På denne måten kommer vi også i kontakt med utenlandske sjåførere, for vi prøver å inkludere disse. Ofte er de redd og lite snakkesalig i starten, men et speilegg og et glass melk gjør underverker.

Så når kaffen serveres går praten og mye av det vi får vite er sørgelig. En ting er at de kjører illegalt. Dette vet de selv, men de har ikke noe annet valg. Terskelen til arbeidsledighet er lav.

Norske transportører skryter over kompetansen til sine utenlandske samarbeidspartnere, men sjåførene forteller en annen historie. Egentlig ønsker de ikke å kjøre i Norge. For det første er veiene vanskelige og om vinteren kan man lett komme opp i problemer. Skader på bil og utstyr må de selv være med på å dekke i ulik grad. Videre forteller de at det er veldig dyrt her. En biffsnadder koster en hel dagslønn og blir uoppnåelig. Hvis vi tegner et bilde av dette vil en biffsnadder koste 2200 kroner for en norsk sjåfør. Det er ikke mange sjåførere som kunne tillatt seg en slik luksus.

Det er veldig vanlig at de østeuropeiske sjåførene får bonus hvis de kjører mer enn 10 000 km på en måned. Når de kjører i Norge klarer de ikke så mange kilometer. Skal de klare det må de kjøre på Europa.

Det viser seg at de rutinerne sjåførene kjører i Europa. De som sendes til Norge er ofte nybegynnerne. De sier at de må holde ut på Skandinavia et par år så havner de i Europa. Dette er jo en kontrast til det transportørene forteller om når de hevder at de mest rutinerne sjåførene kjører på Norge.

Videre forteller sjåførene om et liv preget av hjemlengsel og ensomhet, men de liker seg på Fugleåsen. Den nye truckstoppen i Ski. Der treffer de kolleger og de har det sosialt. De koker og spiser sammen.

Det blir stadig vanligere at vogntogene er tomannsbetjent. Særlig på rutene til Nord-Norge. Da blir det trangt, for to mann lever sammen i en trang lastebilhytte i ukesvis. Da blir det ikke mye privatliv. Kombiner dette med dårlige sanitære forhold og man får en arbeidsplass få nordmenn ville velge. Hvorfor har ikke Arbeidstilsynet meninger om denne problemstillingen?

Minstelønn i Europa og noen av landene rundt

Følgende tabell viser hvilke satser som gjaldt i hvert enkelt land per januar 2017. Kilde er den tyske Hans Böckler-stiftelsens [WSI-Mindestlohndatenbank](#)

| Minstelønn per arbeidstime i EU-land | | | | |
|--------------------------------------|-------|-----------|----------------------------|--------------------------|
| Land | Euro | Kroner | Sist endret (per jan. '17) | Kjøpekraftjustert (euro) |
| Luxembourg | 11,27 | kr 109,32 | 1/1 2017 | 9,24 |
| Frankrike | 9,76 | kr 94,67 | 1/1 2017 | 9,04 |
| Nederland | 9,52 | kr 92,34 | 1/1 2017 | 8,52 |
| Belgia | 9,28 | kr 90,02 | 1/6 2016 | 8,47 |
| Irland | 9,25 | kr 89,73 | 1/1 2017 | 7,38 |
| Tyskland | 8,84 | kr 85,75 | 1/1 2017 | 8,65 |
| Storbritannia | 8,79 | kr 85,26 | 1/4 2016 | 7,38 |
| Slovenia | 4,65 | kr 45,11 | 1/1 2017 | 5,69 |
| Spania | 4,29 | kr 41,61 | 1/1 2017 | 4,65 |
| Malta | 4,25 | kr 41,23 | 1/1 2017 | 5,16 |
| Portugal | 3,36 | kr 32,59 | 1/1 2017 | 4,05 |
| Hellas | 3,35 | kr 32,50 | 1/3 2012 | 3,92 |
| Estland | 2,78 | kr 26,97 | 1/1 2017 | 3,61 |
| Polen | 2,65 | kr 25,71 | 1/1 2017 | 4,92 |
| Kroatia | 2,51 | kr 24,35 | 1/1 2017 | 3,71 |
| Slovakia | 2,5 | kr 24,25 | 1/1 2017 | 3,67 |
| Tsjekkia | 2,44 | kr 23,67 | 1/1 2017 | 3,73 |
| Ungarn | 2,35 | kr 22,80 | 1/1 2017 | 4,04 |
| Litauen | 2,32 | kr 22,50 | 1/7 2016 | 3,61 |
| Latvia | 2,25 | kr 21,83 | 1/1 2017 | 3,17 |
| Romania | 1,65 | kr 16,01 | 1/7 2016 | 2,64 |
| Bulgaria | 1,42 | kr 13,77 | 1/1 2017 | 2,96 |

| Minstelønn i øvrige europeiske land | | | | |
|---------------------------------------|------|----------|----------------------------|--------------------------|
| Land | Euro | Kroner | Sist endret (per jan. '17) | Kjøpekraftjustert (euro) |
| Tyrkia | 2,73 | kr 26,48 | 1/1 2017 | 4,83 |
| Makedonia (omregnet fra nettoordning) | 1,50 | kr 14,55 | 1/1 2017 | 3,22 |
| Serbia (omregnet fra nettoordning) | 1,43 | kr 13,87 | 1/1 2016 | 2,66 |
| Albania | 0,92 | kr 8,92 | 1/7 2013 | 1,88 |
| Ukraina | 0,68 | kr 6,60 | 1/1 2017 | 3,01 |
| Russland | 0,58 | kr 5,63 | 1/7 2016 | 1,54 |
| Moldova | 0,56 | kr 5,43 | 1/5 2016 | 1,56 |

9. Fremtidsutsikter

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 konkurrenter i den norske transportbransjen er godt utviklet. Konsekvensene er sosial dumping, dårlig rekruttering til bransjen, arbeidslivskriminalitet og redusert trafiksikkerhet. Paradoxet 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.

Transport & Logistikkforbundets

eget merke for trygg transport

www.velgtransport.no



Vi har i denne rapporten se litt på hvordan transportbransjen har fått utvikle seg i feil retning og har forsøkt å peke på hva som har sviktet.

I siste del av rapporten presenterer vi våre forslag til løsninger for transportbransjen.