

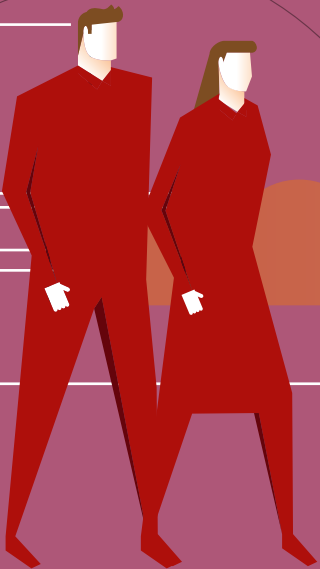
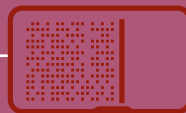
HELE VEIEN SAMMEN
LANDSMØTE 2017

Norsk transportarbeiderforbund

43. ordinære landsmøte Lillestrøm 26. - 29. september

**HANDLINGS-
PROGRAM**

2018–2021



HANDLINGSPROGRAMM

2018-2021

Innhold

| | |
|--|----|
| Forbundets politiske prioriteringer | 3 |
| 1 Overordnede mål..... | 3 |
| 2 Samfunnet og velferdsstaten | 3 |
| 3 Næringspolitikk | 4 |
| 4 Tariffpolitikk | 5 |
| 5 Arbeidsmiljø | 5 |
| 6. Klimapolitikk | 6 |
| 7 EU/EØS..... | 7 |
| 8 Internasjonalt arbeid..... | 8 |
| 9 Samferdsel..... | 9 |
| Forbundets utvalgsarbeid | 9 |
| 10 Verving og agitasjon | 9 |
| 11 Kurs og skoling | 10 |
| 12 Mangfold og likeverd..... | 11 |
| 13. ungdomsarbeid | 11 |
| 14 Konsern | 12 |
| Bransjene | 13 |
| 15 Avisbud | 13 |
| 16 Bussarbeidere | 13 |
| 17 Drosjesjåfører..... | 14 |
| 18 Godstransport | 15 |
| 19 Grossistarbeidere..... | 16 |
| 20 Havnearbeidere | 16 |
| 21 Miljø- og renovasjonsarbeidere | 17 |
| 22 Mobilkran, bilberging og spesialtransport | 17 |
| 23 Oljearbeidere | 18 |
| 24 Spedisjons- og terminalarbeidere..... | 18 |
| 25 Vare- og lastebileiere | 20 |

Forbundets politiske prioriteringer

1 Overordnede mål

NTFs overordnede mål for perioden er å

- verve flere medlemmer og forhindre frafall
- styrke bransjenes status og de ansattes kompetanse, lønns- og arbeidsvilkår, samt motvirke alle former for sosial dumping
- sikre en miljøvennlig transportpolitikk
- synliggjøre logistikk-, transport- og samferdselssektorens betydning for næringsliv og samfunnsutvikling
- håndheve og klargjøre organisasjonsgrensene til andre forbund
- jobbe internasjonalt for å styrke fagbevegelsen og arbeide for en mer rettferdig fordeling i alle land
- innføre et kontingentsystem som ivaretar alle medlemmer i alle bransjer
- kunne innlede samtaler med andre forbund med tanke på utvidet samarbeid eller sammenslåing

Viktige begivenheter i perioden:

Nordisk Transportarbeiderføderasjons kongress i 2018

ITF-kongressen i 2018

Kommune- og fylkestingsvalget 2019

LO-kongress 2021

Stortingsvalget 2021

2 Samfunnet og velferdsstaten

Den nordiske samfunnsmodellen har vist seg å være en vellykket modell hvor det gjennom fellesskapets sosiale ordninger er skapt trygghet for innbyggerne.

Arbeiderens rettmessig andel av verdiskapningen må derfor opprettholdes og styrkes.

En av regjeringens viktigste oppgaver er å videreutvikle fellesskapsløsningene og sørge for rammebetingelser slik at næringslivet får den nødvendige kapital. Innsatsen må også være innrettet slik at den hindrer unødvendig sentralisering.

Skattesystemet må videreutvikles slik at det sikrer en rettferdig fordeling av verdiskapningen i samfunnet, og slik at stat og kommune kan utføre sine oppgaver innenfor forsvarlige rammer.

I mange EU-land, og også i Norge, har en markedsliberalistisk politikk ført til nedbygging av offentlige velferdsordninger, svekkelser av opparbeidede faglige rettigheter og økte sosiale og økonomiske forskjeller. NTF ønsker å snu denne utviklinga.

Vi vil arbeide for

- det velges en regjering som i størst mulig grad ivaretar våre medlemmers interesser
- politisk kontroll med finansinstitusjonenes virksomhet
- økt politisk innsats for å sikre desentralisert nærings- og boligpolitikk
- å styrke Husbankens rolle i boligfinansieringen
- å regulere kjøps- og utleiemarkedene i boligsektoren, samt intensivere boligbyggingen i pressområdene.
- avskaffe markedsstyrte velferdstjenester
- å hindre en liberalisering av åpningstidene i varehandelen
- at lærlinger sidestilles med elever/studenter slik at de får samme rettigheter i forbindelse med kollektive reiser etc.
- å videreutvikle NAV som et reelt serviceorgan for befolkningen
- å bekjempe alle former for kriminalitet i arbeidslivet
- å sikre fast arbeid til alle. Bruk av vikarer og midlertidig ansettelser skal begrenses så langt som mulig.
- at våre yrkesgrupper med fysisk tungt arbeid skal ha mulighet å ta ut tidligpensjon uten økonomisk tap
- å øke historiekunnskapen om arbeiderbevegelsens betydning og utviklingen av velferdsstaten i skolen
- at pensjonssystemet utvikles som en partsstyrt fellesskapsmodell som har som målsetting å sikre alle arbeidstakere 2/3 av lønna i pensjon. (opp til 6 G)

3 Næringspolitikk

Et viktig politisk mål, både for regjeringen og fagbevegelsen, skal være å sikre full sysselsetting gjennom hele og faste stillinger. Det er derfor nødvendig med en sterk politisk styring med næringsutviklingen, slik at en hindrer utflagging og nedlegging av lønnsomme arbeidsplasser.

Veksten i formidlingsøkonomien (kjent som "delingsøkonomi") utfordrer den norske arbeidslivsmodellen og vanskeliggjør muligheten for organisering. NTF vil jobbe for å hindre lovendringer og dereguleringer som svekker faglige rettigheter.

Det må settes inn flere ressurser for å stimulere til etablering og utvikling av næringsvirksomhet, f. eks gjennom Innovasjon Norge.

Sosial dumping, svart arbeid og annen økonomisk kriminalitet må motarbeides, avdekkes og elimineres i alle bransjer.

Vi vil arbeide for

- å styrke offentlig sektor og motarbeide privatisering av offentlige tjenester
- å styrke utbyggingen og vedlikeholdet av samfunnets infrastruktur
- at det avsettes betydelige midler til forskning, nyskaping, produktutvikling, virksomhetsetablering samt utvikling av ny miljøteknologi
- å videreutvikle Alnabru som landets sentrale transportknutepunkt, samt frigi nødvendige arealer i området for ekspansjon og utvikling. Regionale transportknutepunkter og -korridorer må etableres og utvikles i hele landet
- å få innført regler om solidaransvar

- å få mer gods over fra vei til bane og sjø
- å få en ny ervervslov
- at alt overskudd fra verdiskapning i Norge skal beskattes i Norge
- at arbeidere tilknyttet formidlingsøkonomien skal sikres rettigheter
- at virksomheter som opererer innen formidlingsøkonomien påkreves arbeidsgiveransvar

4 Tariffpolitikk

Det viktigste er å sikre gode lønns- og arbeidsvilkår. I enkelte tariffområder må minstelønn forbedres og bruk av akkord- og bonusordninger begrenses.

Tariffarbeidet for den enkelte arbeidstakergruppe må baseres på et system med landsomfattende og bransjevise horisontale tariffavtaler, uavhengig av eierforhold og arbeidsgiverorganisasjon - der dette er hensiktsmessig. Fagbevegelsen må samarbeide for å avklare og sikre grensene mellom tariffavtalenes virkeområder for unngå "tariffshopping".

Organisasjonskamp og tvist om tariffavtaler innad i fagbevegelsen svekker vår kampkraft, og arbeidernes faglige og økonomiske rettigheter.

Vi vil arbeide for

- å håndheve og klargjøre tariffgrensene mot andre fagforbund
- å begrense bruk av individuell avlønning, herunder akkord- og bonusordninger
- forsvare og videreføre horisontale og landsomfattende tariffavtaler
- å styrke omfangbestemmelsene i våre tariffavtaler
- å motvirke all form for sosial dumping
- å bevare normalarbeidsdagen
- å sikre rett til etter- og videreutdanning, og til å få realkompetansen dokumentert
- at rullerende permitteringer skal benyttes dersom de tillitsvalgte krever det
- å ha særlig fokus på "gratispassasjerene" i arbeidslivet og sørge for at de også er med på å finansiere tariffordningene
- å få tariffestede pensjonsordninger i alle våre avtaler
- at utgifter og lønn i forbindelse med yrkeskompetansebeviset dekkes av arbeidsgiver
- at gradvise arbeidstidsforkortelser vurderes som krav ved fremtidige tarifforhandlinger
- at AFP skal innarbeides i alle forbundets overenskomster

5 Arbeidsmiljø

Et godt og trygt arbeidsmiljø er viktig for alle. Arbeidstid, trygghet på arbeidsplassen, stillingsvern, og en god tilrettelegging er viktige faktorer som påvirker dette. Relevante kontrollmyndigheter må settes i stand til bedre å ivareta dette.

I et langsiktig perspektiv vil arbeidstidsreduksjon, på lengre sikt sekstimersdag med full lønnskompensasjon være et virkemiddel for å fordele arbeid og fritid.

Effektivisering og teknologisk utvikling må ikke føre til at arbeidsmiljøet forringes.

Vi vil arbeide for

- å forsvare og forbedre arbeidsmiljøloven. Døgn- og ukeskillet må gjeninnføres. Brudd på arbeidsmiljøloven må i større grad påtales, f.eks. når det gjelder ulovlig bruk av midlertidig ansatte og vikarer, og ulovlige arbeidstider
- at arbeidsmiljølovens regler om virksomhetsoverdragelse skal gjelde ved anbud, entrepris og outsourcing
- at Arbeidstilsynet styrkes og gis mulighet til å utvide kontrollvirksomheten, og komme med pålegg i saker innenfor tilsynets myndighetsområde
- at tillitsvalgte i alle ledd sikres innsyn i avtaler om innleie og enterpris
- at det opprettes regionale verneombud i bransjer der dette er nødvendig
- at det innhentes kunnskap om hvilke konsekvenser atypiske arbeidstider har for den enkelte arbeidstaker, slik at det kan iverksettes tiltak for å begrense skadevirkningene av dette
- å styrke AKAN-arbeidet
- å bekjempe alle former for mobbing og trakassering i arbeidslivet
- at slitasje- og belastningsskader skal kunne dekkes som yrkesskader
- et arbeidsliv der lønssystemer ikke setter helse, arbeidsmiljø og sikkerhet i fare
- at det blir påbudt å bruke sjåførkort i all yrkeskjøring også i de tilfeller der man ikke er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene
- at endringene i arbeidsmiljøloven som ble foretatt av H/Frp-regjeringa i 2015 blir reversert; herunder bestemmelsene om midlertidige ansettelser, arbeidstider og kollektiv søksmålsrett
- arbeidsmiljøloven og avtaleverket må endres slik at oppdragsgivere forpliktes til å ivareta arbeidstakernes rettigheter i anbudsutsatte virksomheter

6. Klimapolitikk

Transportsektoren står samlet for ca. 31 % av klimautslippene i Norge.

Både innen person- og godstransport er bil det dominerende transportverktøyet.

Basert på tilgjengelige tall er det klart at veisektoren må ta den største delen av en høyst nødvendig utslippsreduksjon.

Et samlet mål for transportsektoren, både person- og godstransport, er å sikre miljø- og klimavennlig mobilitet. Dette skal vi gjøre ved å fjerne alle klimagassutslipp innen 2050 og å redusere våre utslipp med minst 50 prosent innen 2030.

I de større byene vil det være flere muligheter til både å redusere transportbehovet og til å ta i bruk lav- eller nullutslippskjøretøy. Allerede i dag er det et relativt stort antall elbiler for persontransport i trafikk og lastebiler som helt eller delvis drives av strøm er under full utprøving. Samtidig tester man andre drivstofftyper. I distriktene er utfordringene større – både når det gjelder dagens rekkevidde på kjøretøyene og tilgang til drivstoff/ladestasjoner.

Både klima- og miljøpolitikk og den teknologiske utviklingen for øvrig vil i stor grad endre arbeidslivet for mange av våre medlemmer. Det blir en viktig oppgave for forbundet å ivareta medlemmenes interesser slik at de har trygge og gode arbeidsplasser også i fremtiden

Norsk Transportarbeiderforbund vil arbeide for å

- redusere transportbehovet på veg
- at transporten skjer med lav- eller nullutslipps kjøretøy
- at det etableres et landsomfattende nettverk av energistasjoner for klimavennlige kjøretøy
- at det etableres gode transportkorridorer som sikrer miljø- og fremkommelighet på en god måte
- at det offentlige stiller klare miljøkrav ved all transport som utføres for dem – både hva gods og persontransport angår.
- at det etableres landstrømanlegg i alle havner der det er hensiktsmessig
- at det satses på sømløse transportløsninger mellom sjø-, bane- og veitransport
- at det satses på utbygging av innfartsparkering og/eller alternative transportmidler for å komme fram til kollektivknutepunkt
- bruk av avgifter kombineres med støtteordninger til fremme av klimanøytral transport.

7 EU/EØS

EUs sparepolitikk og valutaunionen har forsterket kapitalismen krise i Europa, og ført til vedvarende høy arbeidsløshet, økte økonomiske forskjeller og sosial uro. Flere steder har dette også ført til økt oppslutning om antidemokratiske politiske bevegelser.

Det er ikke lenger en finanskrisen, men en bevisst liberalistisk politikk som gjør dette mulig. Mer privatisering, enorme redningspakker til banker i krise, samt deregulering av finansmarkedene, gjør at kapitaleiere sikrer og øker sine inntekter på bekostning av arbeidsfolk i EU sonen.

I en rekke tilfeller har norske arbeidskonflikter blitt avgjort eller forsøkt avgjort i arbeidernes disfavør ved hjelp av EØS-avtalens overvåkningsorgan ESA. Eksempler på dette er havnekonflikten og diskusjonen rundt utstasjoneringsdirektivet og godtgjørelser for kost og losji. Denne rettsliggjøringen av arbeidskonflikter undergraver arbeiderbevegelsens innflytelse gjennom det velfungerende trepartssamarbeidet, og er en trussel mot norske arbeiderrettigheter.

Vi vil arbeide for:

- at Norge sier opp dagens EØS-avtale til fordel for en handelsavtale. EUs mange direktiver svekker norske faglige rettigheter på en rekke områder, og bidrar til å legge til rette for økt privatisering, mer bruk av anbud og konkurranse, og økt bruk av vikarer og midlertidige ansettelser i arbeidslivet. Dette er en politikk for økte forskjeller, en trussel mot trepartssamarbeidet, og ei undergraving den norske modellen.
- å samarbeide med den europeiske fagbevegelsen kamp mot høyresidas angrep på faglig rettigheter

8 Internasjonalt arbeid

Globalisering og multinasjonalt eierskap fører til at NTF må engasjere seg mer i faglig internasjonalt arbeid. Foreningene kan søke forbundet om midler til egen internasjonal aktivitet.

I mange land blir økonomiske kriser møtt med å sette tariffavtaler til side, og angripe opparbeidede og internasjonalt anerkjente faglige rettigheter.

Forbundet må engasjere seg i internasjonale nettverk for å utvikle minstestandarder, støtte internasjonal fagbevegelse i arbeidet for å oppnå og forsvare faglige rettigheter, og utvikle samarbeid for å oppnå og ivareta sosiale fellesskapsløsninger.

Vi vil arbeide for:

- at forbundet skal delta aktivt i internasjonale faglige fora. Forslag basert på høringer i organisasjonen må tas med til Nordisk Transportarbeiderføderasjons kongress 2018, og ITF-kongressen i 2018.
- støtte arbeidstakere verden over i arbeidet for grunnleggende faglige og demokratiske rettigheter
- at norsk deltakelse i internasjonale militære operasjoner skal være hjemlet i FN-vedtak
- å styrke internasjonalt humanitært solidaritets- og støttearbeid
- at internasjonal handel skal bli mer rettferdig. Det må stilles krav til at arbeidernes rettigheter og miljøet blir tatt hensyn til.
- at arbeidsinnvandrere sikres samme rettigheter og arbeidsvilkår som norske arbeidstakere
- å støtte opp om anti krigsarbeid. NTF er imot krig. Militærmakt må være aller siste utvei, og enhver krigsdeltakelse må være forankret i en forsvarlig stortingsbehandling. Krig er ingen løsning alene, men kan være et nødvendig onde for å sikre humanitær hjelp og sivilbefolkninger

9 Samferdsel

Gode transportløsninger er en forutsetning for høy sysselsetting, god distriktsutvikling, verdiskaping og en bærekraftig utvikling av næringsliv og offentlig virksomhet.

Anbudsutsatte områder i offentlig sektor må driftes i tråd med innarbeidede arbeidstakerrettigheter. Oppdragsgivere må forpliktes etter arbeidsmiljølovens bestemmelser og gjeldende avtaleverk i anbudsutsatte virksomheter.

Trafikkveksten som følger av befolkningsøkningen fordrer en betydelig utbygging av infrastruktur for person- og godstrafikk på veg og bane og sjø.

Større deler av godstransporten må overføres fra vei til bane og sjø for å ivareta miljø- og trafikkhensyn.

Vi vil arbeide for:

- at politiet skal følge håndhevingsinstruksen for førerkortbeslag ved trafikkulykker, at tapt lønn og andre omkostninger skal kompenseres ved rettsstridige beslag, og at trafikkuhell med døden til følge skal behandles etter vegtrafikkloven i stedet for straffeloven
- at det bygges ut et tilstrekkelig antall døgnhvileplasser
- at antallet drosjeløyver i de uregulerte områdene (de største byene) reduseres, slik at det blir lettere for sjåførene å oppnå en akseptabel inntekt innenfor arbeidsmiljølovens bestemmelser om arbeidstid
- å sikre like konkurransevilkår mellom nasjonale og internasjonale selskaper innen gods- og persontrafikk
- transportsystemer som ivaretar miljøet
- at anbud avvikles som konkurranseform i persontrafikken
- at bredden på det norske vegnettet tilpasses tyngre kjøretøy, med tilstrekkelig vegskulder og plass utenfor rumlefelt
- at det innføres automatisk billettering på fergene
- et bedre og tydeligere lovverk knyttet til overvåkning av ansatte
- at samferdselslovgivninga skal demme opp mot at uregulerte aktører som baserer seg på applikasjonsteknologi skal få operere på samme marked som de løyverregulerte drosjene. All persontransport mot vederlag skal foretas av kvalitetssikrede transportbedrifter med løyve.

Forbundets utvalgsarbeid

10 Verving og agitasjon

Det viktigste argumentet for å være fagorganisert er at arbeidskamerater som står sammen kan påvirke egne lønns- og arbeidsvilkår.

Dette kan bare skje ved at alle ledd i organisasjonen tar ansvar for å verve flere arbeidstakere på arbeidsplassene, i sine bransjer og distrikt.

Vervepotensialet er stort i de fleste bransjer. Alle foreninger må styrke sin

verveaktivitet. Forbundet må bidra til økt verveaktivitet. I vervearbeidet må arbeiderbevegelsens historie og utviklingen av velferdsstaten være et levende tema. Dette kan gjøres gjennom bruk av trykte publikasjoner, bruk av film, internett og andre medier.

Vi vil arbeide for:

- å gjennomføre minst en verve- og aksjonsuke hvert år hvor sentrale og lokale tillitsvalgte deltar i samarbeid med foreninger, klubber og bransjeråd
- å bidra til åpning av flere veibibliotek langs stamveinettet i Norge.
- å arbeide for at hele fagforeningskontingenten blir fradragsberettiget.
- å tilpasse forbundets vervemateriell til ulike plattformer og språk
- at LOfavør-programmet revideres

11 Kurs og skoling

For å styrke og utvikle organisasjonen og de faglige rettighetene må det satses videre på skoling av tillitsvalgte.. Tillitsvalgte må skoles i NTFs egen historie, fag- og arbeiderbevegelsens historie, og samfunnsutviklinga generelt. Dette innebærer å gi historie større plass i alle typer kurs, både lokalt og sentralt. Også trykte publikasjoner, internett og andre medier kan brukes til dette.

Vikarbyrådirektivet har gitt innsynsrett for tillitsvalgte ovenfor vikarer og innleid arbeidskraft. Dette må de tillitsvalgte i sterkere grad benytte. En må derfor intensivere informasjon og opplæring knyttet til innsynsretten. Viktige områder er internasjonalt arbeid, omstilling, nedbemanning, arbeidsrett, arbeiderbevegelsens historie, medlems- og saksbehandlingssystem og regnskap.

Vi vil arbeide for:

- å gjennomføre spesialtilpassede sentrale kurs hvert år
- å fortsette arbeidet med å utvikle en helhetlig plan for verving og skoling som omfatter alle ledd i organisasjonen
- å videreutvikle kurs og opplysningsmaterieell, også med tanke på fremmedspråklige og medlemmer/tillitsvalgte med lese og skrivevansker
- å styrke skoling i internasjonale spørsmål, slik at forbundet til enhver tid er oppdatert og raskt kan behandle direktiver fra EU o.l.
- å styrke skoling/ opplæring knyttet til tillitsvalgtes innsynsrett.
- å øke kunnskapen blant tillitsvalgte og medlemmer om NTFs og arbeiderbevegelsens historie, og utvikling av velferdsstaten
- å organisere forbundets og foreningenes kurs og konferanser slik at de gir best mulig utbytte.

12 Mangfold og likeverd

Forbundet skal motarbeide alle former for negativ forskjellsbehandling på bakgrunn av kjønn, alder, seksuell legning, etnisitet, religion, livssyn eller kultur.

Forbundets styrke avhenger av at vi klarer å organisere og gi plass til flere kvinner og personer med minoritetsbakgrunn

Vi vil arbeide for:

- at flere kvinner og personer med minoritetsbakgrunn engasjerer seg på alle nivå i forbundet
- at det arrangeres kurs spesielt rettet mot grupper som er underrepresenterte på tillitsvalgsnivå
- at det arrangeres en årlig konferanse som utarbeider årsplan og innstiller på nytt utvalg for mangfold og likeverd
- at NTF skal være en rasismefri sone på alle nivåer, herunder alle arbeidsplasser der vi har medlemmer.
- at arbeidsplasser og skiftordninger tilrettelegges slik at heltidsarbeid kan kombineres med den enkeltes livssituasjon

13. ungdomsarbeid

Ungdomsarbeidet i NTF skal bidra til at organisasjonsgraden blant unge i transport- og logistikksektoren skal bli større, samt til at engasjementet, kunnskapen og aktiviteten rundt fagforeningsarbeid blant unge arbeidere øker.

NTF skal framstå som en kampkraftig organisasjon som ivaretar ungdommen. Ungdomsarbeidet bør tilføres tilstrekkelige midler. Ungdomsrepresentanter bør sikres plass i alle NTFs viktige organer- som styrer, bransjeråd og andre utvalg både i forbund og forening.

Ungdomskonferansen er NTF-ungdommens viktigste politiske verksted. For å styrke den politiske påvirkningen må det etableres kontakt med de politiske ungdomspartiene.

Å satse på ungdommen er å investere i forbundets framtid.

Vi vil arbeide for:

- en omfattende satsing på ungdomsarbeid ved hjelp av budsjetterte midler som skal brukes lokalt og nasjonalt på engasjementsøkende aktiviteter, aksjoner, skolebesøk, agitasjon og lignende
- at det legges bedre til rette for lærlingplasser i våre bransjer, samt styrke rettighetene til lærlinger
- at alle ungdomskontakter får mulighet til og tilegne seg den nødvendige opplæringen de trenger, og at de får den bistanden de trenger for å drive ungdomsarbeidet i sin klubb, forening og i forbundet
- at kontakten med de politiske ungdomspartiene styrkes ved deltakelse i ulike faglige utvalg og konferanser
- at NTF-ungdommen opprettholder og styrker sitt samarbeid med andre organisasjoner
- ungdommen skal i forbindelse med utarbeidelse av det årlige budsjettet møte med forbundets arbeidsutvalg – med sikte på å oppnå enighet om strategien for ungdomsarbeidet i kommende budsjettperiode, basert på hva som er oppnådd i inneværende periode og hva som er planlagt framover – og bli enige om de økonomiske rammene. Dette for å sikre en målretta økonomisk og strategisk satsning for å øke ungdomsengasjementet i foreningene og organisasjonen for øvrig.

14 Konsern

I selskap hvor forbundet har medlemmer har utviklingen ført til endringer i eierkonstellasjoner som medfører større nasjonale og internasjonale selskaper. Vi ser en økning i antall konsern og konsernlignende selskap fremover.

Flertallet av forbundets medlemmer jobber i konsern eller konsernlignende selskap. De konserntillitsvalgte/hovedtillitsvalgte i disse selskapene har derfor svært viktige oppgaver/ utfordringer som vil påvirke det totale faglige arbeidet i vårt forbund. Et fåtall av disse har etablert europeiske eller nordiske samarbeidsutvalg (ESU/EWC/NWC).

Vi vil arbeide for

- få kartlagt konsern og konsernlignende selskap som viser oppbygging, eierskap og tillitsvalgte i forskjellige posisjoner
- å styrke samarbeidet mellom konsernforumet og forbundets organer og utarbeide gode saksbehandlingsrutiner mellom konsern og forbund/foreninger
- at nasjonalt og internasjonalt konsernfaglige samarbeid styrkes og utvikles, og at tillitsvalgte får nødvendig støtte i arbeidet
- at det i de selskap vi har medlemmer arbeides aktivt for opprettelse av konsernutvalg og arbeider for at medlemmer er representert i EWC/NWC
- at nye eierformer og nye måter å organisere arbeidskraft på ikke skal undergrave arbeidstakernes rettigheter etter lov- og avtaleverk

Bransjene

15 Avisbud

Forbundet har medlemmer i 28 distribusjonsklubber rund om i Norge. I de senere år har distribusjonen samlet seg i hovedsak rundt tre store konsern: Schibsted, Amedia og Polaris.

Avishusene satser i stor grad på digitalisering av trykte medier. Papirmedier har hatt en kraftig nedgang de senere år og utviklingen ser ut til å fortsette i raskt tempo. Gjennom selskapet Mediepost prøver distribusjonsselskapene å skaffe flere inntekter og arbeid til bransjen. Selskapene kompenseres med distribusjon av andre produkter.

Organiseringen av avisbudene har hatt en vesentlig tilbakegang de siste årene, vi har en stor rekruttering av arbeidsinnvandrere og kontraktører i bransjen, dette kan medføre en utfordring i forhold til språk og kulturen til å være fagorganisert. Vi ser dessverre at konfliktnivået i bransjen er økende. Vi ser også at fast tilsetning må vike for midlertidighet og bruk av kontraktører.

Tariffavtalen for reklamebudene i Norpost ble etablert i 2011. Norpost meldte oppbud våren 2017. Ansatte ble overtatt av Kvikkas AS i en virksomhetsoverdragelse. Selskapet har i tillegg til reklamedistribusjon overtatt distribusjon av lørdagsaviser for Posten.

Vi vil arbeide for

- å styrke tillitsvalgtapparatet i klubbene i samarbeid med foreningene
- å arrangere sentrale kompetansegivende kurs og konferanser for bransjens tillitsvalgte.
- å videreføre og styrke bransjerådets kommunikasjon med klubber og tillitsvalgte
- å integrere tillitsvalgte fra Kvikkas i bransjerådets arbeid
- å motarbeide midlertidige ansatte, kontraktører og sosial dumping i bransjen
- å styrke verveiarbeidet i bransjen
- å jobbe for flere fulltidsstillinger

16 Bussarbeidere

Hovedsaken i kommende periode blir å videreutvikle bussbransjeavtalen, der målet er å få endret tekniske bestemmelser i avtalen, samt og sikre lønnsnivået opp på nivå med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. Forbundet skal jobbe for at bussbransjeavtalene ikke inneholder elementer som direkte kan utnyttes i en konkurransesituasjon.

Rekruttering til næringa er fortsatt lav. Derfor må arbeidet med tiltak for å heve status fortsette. Bl.a. må krav om at flere skal ha fagbrev inn som vilkår når fylkeskommunene inngår nye kontrakter med busselskapene.

Vi vil arbeide for:

- å forbedre pensjons- og forsikringsordningene
- å bevare endringene i yrkestransportloven vedrørende ansattes beskyttelse ved bruk av anbud, samt å få endret loven til også å gjelde ansatte hos undertransportører
- at der hvor kollektivtransport settes ut på anbud, må det være krav om at selskapene som konkurrerer om anbudet skal ha landsdekkende tariffavtale for bussarbeidere. Dette skal også gjelde for underleverandører.
- at anbudene ikke utformes slik at det undergraver mulighetene for fulle og hele stillinger
- å bekjempe sosial dumping bl.a. som følge av kabotasje innen turbilkjøring
- å få kontantfrie busser
- at en må få på plass ny og bedre bestemmelser vedrørende sjåførens arbeidsmiljø
- å samle alle bussarbeidere i ett forbund.
- at lønn og godtgjørelser for turbilkjøring, verkstedarbeid og vask skal inngå i de sentrale forhandlingene
- sikre at tillitsvalgte får innflytelse på anbudsutlysningene i buss og at man får reell innflytelse hos oppdragsgiver (fylkeskommune/administrasjonsselskap) som legger premisset for det som normalt skal være arbeidsgivers og tillitsvalgt ansvar.

17 Drosjesjåfører

Presset på sjåførenes lønns og arbeidsforhold øker parallelt med at konkurransen øker i næringa. Flere oppdrag legges ut på anbud, det opprettes flere sentraler og løyver. Samtidig ser vi at konkurransen fra ulovlige applikasjonsbaserte virksomheter er blitt et problem for de løyveregulerte drosjene i flere storbyregioner.

Behov for bedre arbeidsforhold for de tillitsvalgte og bedre verneordninger for sjåførene øker som følge av dette.

Dagens struktur med mange små bedrifter og relativt lavt medlemstall gjør det imidlertid vanskelig å drive både verne- og tillitsvalgtarbeid.

Næringa må bli profesjonell på alle plan.

Vi vil arbeide for:

- å endre lovverket, slik at det stilles krav til selskapsstruktur tilsvarende kollektivselskaper for løyvetildeling og opprettelse av drosjesentraler. Løyver skal tildeles selskapet, hvor sjåføren skal være ansatt.
- å bekjempe de ulovlige aktørene som tar markedsandeler i flere norske byer under det falske flagget "delingsøkonomi".
- fastlønnssystem

- å få på plass ordning med regionale verneombud
- en mer systematisk kompetanseheving
- at tariffavtalens bestemmelser om regionale verneombud lovfestes
- å få AFP inn som en del av taxioverenskomsten
- å oppfordre lokale løyvemyndigheter til å tilpasse retningslinjene for drosjetransport slik at flere løyver kan samles i aksjeselskaper, noe som gjør det lettere å inngå tariffavtaler, opprette vernetjeneste og sikre ryddige arbeidsforhold i bransjen
- at lokale løyvemyndigheter sørger for å regulere tildelingen av drosjeløyver - og bruken av disse - slik at overetablering og uforsvarlig lav inntjening for sjåførene kan unngås.
- at anbudskriteriene for offentlige transportoppdrag finansiert av kommuner, fylkeskommuner eller helseforetak blir utformet slik at lønningene for sjåførene ikke blir uforsvarlig lave, og slik at lokale drosjeselskaper har muligheten for å ta på seg slike oppdrag - og derigjennom kunne opprettholde et stedlig drosjetilbud.

18 Godstransport

Sikre arbeidsforhold og trygge veier er viktig for å få flere ansatte til å satse på sjåføreryket. For at vi skal få bedre gjennomslag for dette må vi ha betydelig flere medlemmer og aktive tillitsvalgte.

Arbeidstiden er under stort press i bransjen. Dette gjør seg utslag i at det lages egne lønssystemer som skjuler den reelle arbeidstiden. Sjåførene er også omfattet av et lovverk som bidrar til at den tiden man er på jobb ikke gjenspeiles hverken i statistikk for arbeidstider og overtidsbruk i bransjen.

Konkurransen fra transportselskaper fra lavkostland skaper store utfordringer i bransjen. Dette bidrar til press både på arbeidstider og lønnsnivå.

Vi vil arbeide for

- at arbeidstidsforskriften for sjåfører endres slik at begrepet tilgjengelighetstid ikke brukes til å skjule den reelle arbeidstiden
- å videreutvikle langtransportavtalen med tanke på lønnsnivå og reell timelønn for arbeidede timer, samt kompensasjon for å være borte fra hjemmet
- å stoppe sosial dumping, bl.a. med tanke på ulovlig kabotasje og håndheving/utvikling av det regelverket som finnes i norsk og europeisk transportbransje
- å øke organisasjonsgraden blant sjåførene, og for at tariffavtaler skal bli mer akseptert og vanlig i bransjen
- at det etableres venterom og toalett ved ferjer, fjelloverganger og steder der man blir stående, i tillegg til på døgnhvileplassene
- at det etableres regionale verneombud i bransjen

19 Grossistarbeidere

Ny teknologi og automatisering av grossistlagrene vil medføre store endringer i framtida. Det vil kunne føre til økt sentralisering, endring i arbeidstidsordningene og betydelig rasjonalisering. Nye produksjonsmetoder og overvåkningsmetoder kan føre til økt arbeidsmiljøbelastning. Netthandel vokser stadig. Bedrifter kutter butikkleddet, og varene blir sendt rett til kunder eller hentepunkter. Dette er et område vi må sørge for å få opprettet tariffavtaler i, for å sikre riktige lønns og arbeidsvilkår hos de ansatte og sikre like konkurransevilkår i varehandelen.

Vi vil arbeide for:

- at kostnadene ved tariffavtale skal dekkes av alle innenfor tariffområdet, også de såkalte gratispassasjerene
- å etablere flere konsernutvalg (landsutvalg) og styrke deres arbeid
- å håndheve organisasjonsgrensene til andre forbund
- å satse på verving innenfor netthandel
- å kartlegge nye varegrupper og deres virkning på arbeidstidsordningene
- å styrke bransjesamarbeidet på tvers av landegrensene
- at alt ordinært arbeid utføres av faste ansatte og at bruken av vikarer og midlertidig tilsatte skal minimeres
- å håndheve innsynsretten jf. arbeidsmiljøloven - for å påpeke solidaransvaret med særlig fokus på kabotasje/ sosial dumping
- å få pensjonsordninger inn i tariffavtalen

20 Havnearbeidere

Havnearbeidernes forhold til NHO har blitt dårligere i de senere årene. Flere av våre klubber er satt under ett enormt press av arbeidsgiverne. I 2016 fikk vi også domstolene mot oss da Høyesterett lot hensynet til EØS-avtalen få forrang foran tariffavtaler og internasjonale konvensjoner i den såkalte Holship-dommen. Dette er en trussel mot våre lønns og arbeidsvilkår.

Dagens tariffavtale utløper i 2018. Høyesterett har sagt at rammeavtalen er ugyldig, det betyr også at Sør- og Nord-Norge avtalen også utløper i 2018. For å forhindre sosial dumping i havnene må vi jobbe for å få på plass en ny tariffavtale. Vi må jobbe internasjonalt for å følge med på hva som skjer i havnene, spesielt i Norden og Europa.

Vi vil arbeide for:

- å få på plass en ny tariffavtale
- at ILO 137 og 152 samt rekommandasjonen nr. 145 blir implementert i norsk lov
- å bedre samarbeidet med Norsk Sjømannsforbund.
- å sørge for at losse- og lasteklausulen etterleves i havnene.
- at havnearbeidere kan få ta fagbrev
- mer gods fra vei til sjø

- at ungdomsarbeid prioriteres
- å få fjernet eksklusive leieavtaler i havnene
- å øke kompetansen både teoretisk og praktisk i forbindelse med nye arbeidsmetoder og ny teknologi

21 Miljø- og renovasjonsarbeidere

Kommunene i Norge har utarbeidet egne retningslinjer for håndtering av husholdningsavfall, det kan virke som om noen kommuner har dårlige rutiner for å følge opp de fastlagte retningslinjene, og utviklingen i bransjen preges av dette ved at renovatørene får dårligere vilkår.

Bedrifter som håndterer avfalls- og gjenvinningstjenester for bedriftskunder har lansert løsninger som går ut over de ansattes arbeids- og lønnsvilkår. Renovatørene får ansettelsesvilkår tilnærmet åremålsstillinger, det vil si at de kun har trygghet i anbudsperioden, som vanligvis er på fem år eller mindre. For å sikre verdige ansettelsesvilkår må reglene om virksomhetsoverdragelse gjøres gjeldende ved konkurranseutsetting av renovasjonstjenestene.

NTF har utfordringer med handhevelsen av organisasjonsgrense til andre forbund i forbindelse med anbudsutsettinger og rekommunaliseringer.

Vi vil arbeide for:

- at bestemmelsene om virksomhetsoverdragelse ved anbud skal gjelde i miljøbransjen på lik linje med bussbransjen
- innsynsrett i anbudskontraktene, inkludert underleverandørene
- et bredere samarbeid i fagbevegelsen rundt miljøbransjen
- at tariffavtalen i miljøbransjen blir mest mulig lik på minstelønn og tillegg
- en styrking av faget slik at flere kan ta fagbrev.
- at unntakene i kjøre- og hviletidsbestemmelsene fjernes for septikk- og renovasjonskjøring.
- å kunne komme i posisjon for å kunne opprette tariffavtaler med bedrifter som melder seg inn i KS bedrift, og konkurranseutsatte bedrifter som er utenfor det tradisjonelle NHO/MEF/NLF systemet

22 Mobilkran, bilberging og spesialtransport

Forbundet har nå opprettet tariffavtale for mobilkran og spesialtransport som foregår innenfor kranbedriftene. Imidlertid er bedriftene i bransjen spredt på flere arbeidsgiverorganisasjoner, men foreliggende tariffavtaler er nå et godt utgangspunkt også inn mot disse. Bilberging er ikke en egen del i avtalen vi nå har.

Vi vil arbeide for:

- å øke organisasjonsgraden i bransjene
- å klargjøre og håndheve organisasjonsgrensene til andre forbund
- at bilberging kommer inn som en del av avtalen

23 Oljearbeidere

Oljeselskapenes lagring, transport og tanking av olje og oljeprodukter er i dag skilt ut fra produksjonsselskapene. I hovedsak utføres dette av datter- eller franchiseselskap. Store deler av transporttjenesten utføres av små selskap eller selvstendige næringsdrivende. Organisasjonsgraden er også lav.

Endrede produksjonsforhold og eierforhold, mange små bedrifter og uklare organisasjons-/avtalegrenser, medfører at arbeidstakerne er splittet på flere organisasjoner og tariffavtaler. Dette svekker både det tariffpolitiske arbeidet og de ansattes næringspolitiske innflytelse.

Det må satses på organisering av ansatte ved flyplassene, for å sikre innflytelse i langt større grad en vi har i dag

Vi vil arbeide for:

- å klargjøre og håndheve organisasjonsgrensene til andre forbund og hindre sosial dumping
- at tariffavtalen og lønnsbestemmelser opprettes og etterleves i datterselskap og kontraktørbedrifter
- å styrke organisasjonsgraden og tariffavtaledekningen blant oljetransportørene
- å styrke organisasjonsgraden og tariffavtaledekningen blant operatører på flyplassene
- å styrke organisasjonsgraden og tariffavtaledekningen blant oljedepoter og terminaler som driver med olje og kjemikalie relaterte produkter
- å kartlegge hele bransjen som kan omfattes av avtalen

24 Spedisjons- og terminalarbeidere

De store norske spedisjonsbedriftene er i dag eid av tidligere statlige foretak (etatsbedrifter), som for eksempel det tyske, svenske og norske postselskap, og det tyske jernbaneselskapet DB. For eksempel førte Posten Norge AS sitt oppkjøp av NorCargo-selskapene til strid om organisasjons- og tariffilknytning for de ansatte i datterselskapene i Posten-konsernet.

Dette medførte at den delen av bransjen som er knyttet til speditør- og Schenkeravtalen konkurrerer med en vesentlig dårligere avtale, som ikke er tilpasset vår bransje. Dette har resultert i en betydelig svekkelse av organisasjonsgraden. Omfangsbestemmelsen har ikke gitt de forventede resultater på arbeidsplassene.

Mange bedrifter benytter innleide sjåførere til å utføre tradisjonelt terminalarbeid på vilkår som avviker fra bedriftens tariffavtale. Flere bedrifter opererer med for lav bemanning, noe som kombineres med økt press på tariffavtalens arbeidstidsordninger.

Vi vil arbeide for:

- å forsvare tariffavtalen mot arbeidsgivernes forsøk på å undergrave blant annet arbeidstidsbestemmelsene
- å ta bort sjåførers adgang til å laste egen bil etter omfangsbestemmelsen
- at outsourcing skal omfattes av samme vilkår som ved virksomhetsoverdragelse
- å arbeide for at arbeidsmiljøloven §14-12 a, likebehandlingsprinsippet, blir gjort gjeldende ved inngåelse av entreprisekontrakter
- å styrke arbeidet med å opprette, videreføre og forbedre konsernutvalg/landsutvalg og lignende, herunder å legge frem forslag til forbedring av utvalgenes finansiering - både nasjonalt og internasjonalt
- å fortsette arbeidet mot den utstrakte bruken av midlertidig arbeidskraft innenfor våre tariffområder
- at bransjeområdets tariffavtaler tilpasses for å ivareta nye medlemmer innenfor formidlingsøkonomien
- at omfangsbestemmelsen skal gjelde nye arbeidsoppgaver som oppstår innenfor tariffområdet som følge av ny teknologi og automatisering
- å styrke statusen i yrket, og jobbe for at fagbrev skal være et tilbud til alle.

25 Vare- og lastebileiere

Liberaliseringen av transportbransjen har i stigende grad svekket ordningen med transport- og formidlingssentraler hvor utøverne selv er eiere. Formidlingssentraler med eksterne eiere, hvor det kan være tvil om utøverne skal regnes som ansatte eller selvstendig næringsdrivende, har hatt en framvekst.

Hovedutfordringen til Lastebileiernes Forening i perioden er å stabilisere og øke medlemsantallet i foreningen.

Vi vil arbeide for:

- løyveplikt for all godstransport
- økt kontroll av utenlandske transportører i lys av reglene om kabotasje
- økt kontroll av sosial dumping og kjøre-/hviletid.
- å sikre like konkurransevilkår mellom nasjonale og internasjonale selskaper innen gods- og persontrafikk
- reduksjon av bomavgifter for yrkestransport. De høye kostnadene knyttet til bompasseringer fører til økte priser og høyere inflasjon. Noen ønsket miljøgevinst vil ikke kunne påregnes når bare yrkestransporten rammes. Dersom bedret miljø er en av hovedmålsettingene med økte bomavgifter, vil dette nesten utelukkende ha ønsket effekt gjennom økning overfor privatbilismen.



Norsk transportarbeiderforbund

Besøksadresse: Brugata 19, 0186 Oslo
Postadresse: Postboks 9086 - Grønland, 0133 Oslo
Telefon: 40 64 64 64
E-post: ntf@transportarbeider.no
www.transportarbeider.no

