

# FAGLIG OG POLITISK BERETNING 2014



**STERKE  
FOLK**  
GÅR HELE VEIEN

# Faglig og politisk beretning 2014





# Innhold

<b>Norsk Transportarbeiderforbund .....</b>	<b>5</b>
<b>Februarreguleringene for 2014 .....</b>	<b>6</b>
Grossistoverenskomsten Virke .....	6
NHO-området .....	6
<b>Tariffoppgjøret 2014 .....</b>	<b>9</b>
Norsk Transportarbeiderforbunds tariffpolitiske uttalelse .....	9
LOs hovedlinjer for hovedoppgjøret i 2014 .....	12
Resultatet for frontfaget .....	17
Tariffoppgjøret i Norsk Transportarbeiderforbund .....	17
Tariffoppgjøret innen NHO-området .....	18
Tariffoppgjøret i Spekter .....	24
Tariffoppgjøret i MEF .....	26
Tariffoppgjøret i Norges Lastebileier-Forbund .....	26
Tariffoppgjøret i Norges Taxiforbund .....	26
Tariffoppgjøret i Virke .....	27
Uravstemning .....	27
Resultatet av uravstemning pr overenskomst: .....	29
<b>Vår egen organisasjon .....</b>	<b>30</b>
<b>Landsmøte 2014 .....</b>	<b>31</b>
<b>Representantskapet .....</b>	<b>33</b>
<b>Høringer .....</b>	<b>33</b>
<b>Utredninger .....</b>	<b>33</b>
<b>Støtte til andre konflikter .....</b>	<b>35</b>
<b>Årsplan 2014 .....</b>	<b>35</b>
<b>Internkontroll og administrasjon .....</b>	<b>44</b>
Compendia medlemssystem .....	44
Symfoni saksbehandling .....	44
Elektroniske trekklistor .....	44
Informasjon .....	45
Transportarbeideren .....	45
<b>Opplysnings- og verveutvalget .....</b>	<b>46</b>
<b>Mangfold og likeverd .....</b>	<b>48</b>
<b>Ungdomsarbeidet .....</b>	<b>51</b>
<b>Kollektivkampanjen .....</b>	<b>51</b>
<b>Konsernforum .....</b>	<b>52</b>
<b>Bransjerådene .....</b>	<b>52</b>
Bransjerådet for avisbud .....	52
Bransjeråd for drosjesjåfører .....	55
Bransjeråd for bussarbeidere .....	56
Bransjeråd for Gods .....	57
Bransjeråd for grossistarbeidere .....	58
Bransjeråd for havnearbeidere .....	60
Bransjeråd for miljø og renovasjon .....	62
Bransjeråd for spedisjon .....	64
Bransjeutvalg for Olje .....	67
Bransjeutvalg for mobilkran .....	69

<b>Arbeidsretten .....</b>	<b>69</b>
Avisbudavtalen.....	69
Rammeavtalen om fastlønnssystemer.....	70
Rammeavtalen om fastlønnssystemer.....	71
<b>Tingretten .....</b>	<b>72</b>
Rettslig prøving av om varsel om boikott er lovlig ved Holship Norge AS...	72
Rettslig prøving av forbud mot å tilskynde til eller ta del i kommende og varselede fysiske blokader av Nor Liens.....	72
<b>Lagmannsretten.....</b>	<b>72</b>
Rettslig prøving av begjæring om midlertidig forføyning etter boikottlovens § 3 ved Holship Norge AS.....	72
Rettslig prøving av kjennelse om boikottvarsel av 11. juni 2013 og begjæring om kjennelse i sak om midlertidig forføyning avsagt den 14. mai 2014.....	73
<b>Høyesterett.....</b>	<b>74</b>
<b>Den faste tvistenemd.....</b>	<b>74</b>
<b>Internasjonalt arbeid .....</b>	<b>74</b>

## Norsk Transportarbeiderforbund

Norsk Transportarbeiderforbund (NTF), som ble stiftet den 2. april 1896, er et fagforbund for ansatte innen transport og logistikk. Ved utgangen av 2014 hadde forbundet 20.879 medlemmer hvorav 1920 kvinner (9,2 %). Av disse er 16.195 yrkesaktive. Det er tariffavtale i 711 bedrifter. 3.338 medlemmer har ikke tariffavtale.

Forbundet organiserer ansatte innenfor følgende bransjer:

- Bussektoren
- Losse- og lastesektoren
- Spedisjon
- Avisbud
- Godstransport
- Grossistene
- Miljøsektoren
- Drosjenæringen
- Oljeselskaper
- Bileiere

Forbundet har hatt en netto medlemsvekst på 348 medlemmer i 2014.

Hovedadministrasjon er i Oslo med kontorlokaler på Hammersborg Torg 3, 0179 Oslo.

NTF er et partipolitisk uavhengig fagforbund, som arbeider både lokalt og sentralt for å påvirke avgjørelser i saker som har betydning for medlemmene. Forbundet er tilsluttet Landsorganisasjonen i Norge (LO), som er Norges største lønnstakerorganisasjon. Over 900 000 medlemmer er organisert i 24 fagforbund tilsluttet LO. Av de LO-organiserte er 50 prosent kvinner.

NTF er også tilsluttet Nordisk Transportarbeiderføderasjon (NTF), Europeisk Transportarbeiderføderasjon (ETF) og den globale fagforeningen Internasjonal Transportarbeiderføderasjon (ITF). Til sammen gir dette stor styrke og trygghet.

NTFs viktigste oppgave er å verve medlemmer innen våre organisasjonsområder og i samarbeid med våre foreninger og medlemmene, arbeide for å bedre den enkeltes lønns- og arbeidsvilkår gjennom tariffavtalesystemet. I tillegg skal vi yte juridisk hjelp i arbeidsforhold, tilby kurs og aktivt påvirke samfunnsutviklingen nasjonalt og internasjonalt til beste for medlemmene.

Landsmøte skulle vært avholdt i september 2013. På grunn av arbeidet med Forbundsalliansen ble landsmøte utsatt til januar 2014. Landsmøte vedtok å utvide administrasjonen med en person. Geir Kvam gikk av som forbundssekretær og ble ansatt som utreder fra og med 1. januar 2014. Ny forbundssekretær ble Ole Einar Adamsrød valgt.

I hovedadministrasjonen er det ni tillitsvalgte på heltid, og består av leder Roger Hansen, 1. nestleder Lars Johnsen, 2. nestleder Terje Samuelsen 1. sekretær Dag-Einar Sivertsen og forbundssekretærene Sissel Karlsen, Bjørn Anders Jonassen, Jan Sivertsen, Morten Hagen og Ole Einar Adamsrød

Ved utgangen av 2013 hadde forbundet ni ansatte: Kontorleder Beate Knudsen, Informasjons- og utredningsansvarlig Bjørn Sandnes, Utreder Geir Kvam, IT-ansvarlig Gunnar Myhren, kontorsekretærene Turid Jensen, Runa Trondsen, Renée Jeries, Mette Eriksen og renholder Susane Misle.

Den 1. september 2014 ble kontoradministrasjonen styrket med en ny person, Elisabeth Dageid.

Redaktør for Transportarbeideren er Roy Ervin Solstad, ansatt i LO Media.

## Februarreguleringene for 2014

### Grossistoverenskomsten Virke

En gang årlig i tariffperioden - per 1. februar - skal minstelønnen i Grossistoverenskomsten med Virke reguleres opp til 90 prosent av nivået i "Lønnsstatistikk for varehandel" som SSB utarbeider per 1. september året før. Fra tabell 3.1A Heltidsansatte i Virkes medlemsbedrifter, innen engros, lages et veid gjennomsnitt av kode 4131 Lagermedarbeidere og kode 83 Transportarbeidere og operatører av mobile maskiner for menn og kvinner.

Per 1. september 2013 var gjennomsnittlig lønn inklusiv uregelmessige tillegg og bonus for styrkkode 4131 lagermedarbeidere og styrkkode 83 transportarbeidere og operatører av mobile maskiner (menn og kvinner) kr 33 545,15 per måned/kr 206,43 per time.

Minstelønnen for voksne arbeidere, 90 prosent av dette gjennomsnittet ble hevet med kr. 8,76 per time til kr 185,79 per time fra 1. februar 2014.

For skiftarbeid ga dette følgende minstelønnssetter:

- 2-skiftarbeid (20 % tillegg): kr. 222,95 per time
- 3-skiftarbeid (30 % tillegg): kr. 241,53 per time

Nye satser i § 8-1 Minstelønn/garantilønn er fra 1. februar 2014:

1. Voksne arbeidere over 18 år:  
Kr. 6 967,13 per uke. For tiden svarende til kr. 185,79 per time (37,5 timers uke)
2. Arbeidende formenn og mekanikere:  
Kr. 7 093,13 per uke. For tiden svarende til kr. 189,15 per time (37,5 timers uke)
3. Fagarbeidere  
Fagarbeidere med relevant offentlig fagbrev skal ha et tillegg på kr. 9,50 per time på den til enhver tid gjeldende lønn. Fagarbeidertillegg utbetales fra den 1. i måneden etter bestått fagprøve.
4. Unge arbeidere  
Unge arbeidere mellom 16 og 17 år lønnes med 70 % av lønn for voksne arbeidere, kr. 130,05 per time.  
Unge arbeidstakere mellom 17 og 18 år lønnes med 80 % av lønn for voksne arbeidere, kr. 148,63 per time.
5. Midlertidig ansatte  
Midlertidig ansatte, jf. aml § 14-9, kr. 185,79 per time.

### NHO-området

I Speditøroverenskomsten, Havneoverenskomsten og Grossistoverenskomsten med NHO er det inntatt følgende reguleringsbestemmelse: *"En gang årlig, per 1. februar, skal minstelønnssettene reguleres opp til nivået i NHOs kvartalsstatistikk for 2. kvartal (rubrikk 6 – landtransport eksklusiv rutebiler), slik at minstelønnen utgjør 85 % av nivået i statistikken.*

Det var enighet om at vektet lønnsnivå for hele gruppen for året 2013 (årsgjennomsnitt) ligger på kr. 195,46. Ny minstelønn/garantilønn (85 prosent av kr. 195,46) utgjør fra 1. februar 2014 kr. 166,14.

Overenskomstene fastsetter at begynnerlønnsatsene, 5-årssatsene, og satsene for arbeidende formenn og unge arbeidere skal reguleres i henhold til lønnsgarantibestemmelsen.

#### Februarregulering 2013 – kr. 2,69 per time:

Den 4. mars 2013, under forberedelsene til mellomoppgjøret, la NHO fram statistikk for landtransportområdet, eksklusiv rutebil, hvor den gjennomsnittlige timelønn for området var på kr. 201,01. Dette ville gitt en ny minstelønnsats på kr. 170,86 for de overenskomstområder som blir regulert av landtransportstatistikken, dvs. en regulering av minstelønnsatsen med kr. 12,91 per time.

Den 28. mai 2013 kom NHO med en ny korrigeret statistikk der gjennomsnittslønnen for landtransport eksklusiv rutebil var redusert til 188,99. Dette ville gitt en heving av minstelønnsatsen med kr. 2,69 til kr. 160,64 per time. NHO hevdet at reduksjonen av gjennomsnittslønnen i området skyldes at det var medtatt en gruppe på ca 1 000 personer som skulle vært plassert innenfor funksjonærgruppene og derved ikke skulle være med i beregningen av minstelønnsatsene for arbeidere innen landtransport. Til tross for at NHO hevdet at de i den nye statistikken hadde korrigeret for denne feilen, var det samme antall personer (4 420) som var med i beregningen både i den første og den andre statistikken.

NHO nektet både LO og Norsk Transportarbeiderforbund tilgang til bakgrunnsmateriale for statistikken, og de var heller ikke villig til å ta et møte med bistand fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) for å gjennomgå grunnlaget. Partene ble derfor ikke enige om reguleringen av minstelønnsatsene i 2013 for Speditøroverenskomsten, Havneoverenskomsten og Grossistoverenskomsten med NHO.

Statistikken som ble framlagt i februar 2014 tyder på at den siste statistikken for 2012, framlagt i mai 2013, er riktig og dette medførte en etterregulering av minstelønnsatsene i overenskomstene med kr. 2,69 per time fra 1. februar 2013.

#### Februarregulering 2014 – kr. 4, 75 per time:

Lønnsstatistikken fra 2013 medførte at begynnerlønnen i Speditøroverenskomsten, Grossistoverenskomsten med NHO og Havneoverenskomsten ble hevet til kr. 166,14 for 37,5 timers uke, dvs. en heving av minstelønnen med kr. 4,75 per time for Speditøroverenskomsten og Grossistoverenskomsten og kr. 3,35 per time for Havneoverenskomsten fra 1. februar 2014.

Nye minstelønnsatser i Speditøroverenskomsten

Dette medfører følgende utvikling av minstelønnsatsene (37,5 timers uke) i Speditøroverenskomsten:

	1. februar 2013	1. april 2013	1. februar 2014
Begynnerlønn	Kr. 160,64	Kr. 161,39	Kr. 166,14
Etter 5 år	Kr. 162,41	Kr. 163,16	Kr. 167,91
Arbeidende formenn	Kr. 178,65	Kr. 179,48	Kr. 184,70
Unge arbeidere:			



- under 17 år (70 %)	Kr. 112,45	Kr. 112,97	Kr. 116,30
- mellom 17 og 18 år (80 %)	Kr. 128,51	Kr. 129,11	Kr. 132,91

#### Nye minstelønnssatser i Havneoverenskomsten

Begynnerlønnssatsen i Havneoverenskomsten ble hevet med henholdsvis kr. 2,69 fra 1. februar 2013 og kr. 3,35 fra 1. februar 2014. Havneoverenskomsten fikk et lavlønnstillegg med kr. 1,40 i tariffrevisjonen 2013, derfor ble februarregulering i 2014 lavere enn for Speditøroverenskomsten.

Dette ga følgende utvikling av minstelønnssatsene i Havneoverenskomsten:  
For 37,5 timers uke:

	1. februar 2013	1. april 2013	1. februar 2014
Begynnerlønn	Kr. 160,64	Kr. 162,79	Kr. 166,14
Etter 5 år	Kr. 162,41	Kr. 164,56	Kr. 167,91
Arbeidende formenn	Kr. 178,65	Kr. 181,02	Kr. 184,70
Unge arbeidere:			
- under 17 år (70 %)	Kr. 112,45	Kr. 113,95	Kr. 116,30
- mellom 17 og 18 år (80 %)	Kr. 128,51	Kr. 130,23	Kr. 132,91

For 35,5 timers uke:

	1. februar 2013	1. april 2013	1. februar 2014
Begynnerlønn	Kr. 169,69	Kr. 171,96	Kr. 175,50
Etter 5 år	Kr. 171,56	Kr. 173,83	Kr. 177,37
Arbeidende formenn	Kr. 188,72	Kr. 191,22	Kr. 195,11
Unge arbeidere:			
- under 17 år (70 %)	Kr. 118,78	Kr. 120,37	Kr. 122,85
- mellom 17 og 18 år (80 %)	Kr. 135,75	Kr. 137,57	Kr. 140,40

#### Minstelønnssatser i Grossistoverenskomsten NHO

Ovennevnte statistikk for 2013 og 2014 medførte følgende utvikling av minstelønnssatsene for 37,5 timers uke for Grossistoverenskomsten med NHO:

	1. februar 2013	1. april 2013	1. februar 2014
Begynnerlønn	Kr. 160,64	Kr. 161,39	Kr. 166,14
Etter 5 år	Kr. 162,41	Kr. 163,16	Kr. 167,91
Arbeidende formenn	Kr. 166,00	Kr. 166,75	Kr. 171,50
Unge arbeidere:			
- under 17 år (70 %)	Kr. 112,45	Kr. 112,97	Kr. 116,30
- mellom 17 og 18 år (80 %)	Kr. 128,51	Kr. 129,11	Kr. 132,91

#### Ny ukelønn i Rammeavtalen for fastlønnssystem

I tariffrevisjonen 2010 ble NTF og NHO Logistikk og Transport enige om å endre beregningsgrunnlaget for garantibestemmelsen i Rammeavtalen og Sør- og Nord-Norgeavtalen til følgende: *"Statistikkgrunnlaget for beregning av garantilønnsbestemmelsen skal være "Arbeidere i alt" innen LO-NHO-området.*

*Grunnlønnen skal innen utløpet av avtaleperioden 2012 – 2014 utgjøre 90 % av gjennomsnittslønn for grunnlønn + bonus (kolonne 6) for gruppen "arbeidere i alt".*

Det var enighet om at den gjennomsnittlige grunnlønn + bonus (kolonne 6) for gruppen "arbeidere i alt" i NHO-området i 2013 var kr. 202,01, at innfasingen av den nye statistikken var gjennomført og at ny minstelønn skulle utgjøre 90 prosent av kr. 202,01, dvs. kr. 181,81 per time.

Satsen i Rammeavtalen om fastlønnssystem i § 4 første ledd ble fra 1. februar 2014 hevet med kr. 146,25 per uke/kr. 3,90 per time til: kr. 6 817,88 per uke (kr. 181,81 per time – 37,5 timers uke).

Øvrige satser i overenskomsten reguleres fra den samme dato i henhold til tidligere praksis.

#### Nye timesatser i Sør- og Nord-Norgeavtalen

Det ble også enighet om tilsvarende regulering for Sør- og Nord-Norgeavtalen. Nye satser i § 2 nr. 1 er med virkning fra 1. februar 2014:

- a) 181,81 per time (37,5 timers uke)
- b) 272,72 per time (37,5 timers uke)
- c) 363,62 per time (37,5 timers uke)

Øvrige satser i overenskomsten reguleres fra den samme dato i henhold til tidligere praksis.

## **Tariffoppjøret 2014**

### **Norsk Transportarbeiderforbunds tariffpolitiske uttalelse**

Representantskapet i Norsk Transportarbeiderforbund vedtok i desember 2013 følgende uttalelse om tariffoppjøret 2014:

#### **1. Norsk Industri**

Som følge av finanskrisa har arbeidsledigheten i Europa økt kraftig, og arbeidere i mange land opplever angrep både på lønn og andre faglige og sosiale rettigheter. I Norge er fortsatt arbeidsledigheten relativ lav sammenliknet med andre land, og det har også de senere år vært en betydelig import av arbeidskraft fra andre Europeiske land. Den rød/grønne regjeringens tiltak og investeringer for å sikre full sysselsetting har virket, men denne politikken kan likevel ikke motvirke at enkelte bransjer opplever en internasjonal etterspørselskrise som rammer deler av den norske industrien.

Arbeidsløsheten i Norge er på vel 3 %, og det forventes ikke en vesentlig økning av arbeidsløsheten kort sikt. På lang sikt sier prognosene at det vil være mangel på arbeidskraft i enkelte næringer i Norge. Derved vil Norge også i framtida ha behov for arbeidsinnvandring.

Det er usikkerhet om hvor stor veksten i brutto nasjonalprodukt vil være kommende år. OECD mener veksten vil bli på ca. 3 prosent mens Statistisk Sentralbyrå spår en vekst på 2,5 prosent.

Den norske staten går med rekordoverskudd på grunn av økte oljeinntekter og har derved en økonomisk frihet til å motarbeide kortvarig arbeidsledighet ved å foreta investeringer i, vedlikehold og utbygging av samfunnets infrastruktur. En forutsetning for at Norge fortsatt skal ha dette handlingsrommet er at oljefondet ikke benyttes til skattelette, men for å styrke og utvikle norsk næringsliv som en buffer mot økende arbeidsledighet

## **2. Sosial dumping**

Én av de store utfordringene på arbeidsmarkedet er økt sosial dumping på grunn av arbeidsinnvandringen, spesielt innvandringen fra de nye EU-landene i Øst-Europa. Stadig flere bedrifter lar seg friste av billigere arbeidskraft og manglende innsikt i de norske lover og avtaler for arbeidslivet. Dette gjelder i stor grad service- og transportbedrifter, som i økende grad ansetter utenlandske arbeidstakere på vilkår som ligger langt under minstenivået i tariffavtalene.

Innenfor godstransportsektoren på vei har Østeuropeiske selskap overtatt import- og eksporttransporten til/fra Norge på et lønnsnivå langt under den norske tariffavtalens vilkår. I tillegg har disse selskapene overtatt en betydelig del av det innenlandske transportmarkedet ved å utføre både lovlig og ulovlig kabotasjekjøring. Mange av disse selskapene er datterbedrifter av norske selskap som er etablert i den hensikt å benytte østeuropeiske sjåførere på østeuropeisk lønn både i internasjonal og nasjonal transport.

Tilsvarende utvikling ser vi også innen persontransport utenfor rute i turistsesongen (turkjøring), hvor enkelte utenlandske selskap etablerer seg med busser og personell i Norge i hele sesongen på vilkår i strid med lover og forskrifter og med lønninger langt under norsk nivå.

Også i havnene forsøker arbeidsgiverne å erstatte norske lønns- og arbeidsvilkår ved å benytte skipenes mannskap for å utføre losse- og lastearbeidet som de registrerte havnearbeiderne har fortrinnsrett til, både etter tariffavtalene og ILO-konvensjon 137.

Innenfor noen få sektorer er tariffavtalene allmenngjort. Dette har så langt ikke vært brukt innen samferdselssektoren. Allmenngjøring av tariffavtalene bør være et siste tiltak for å motvirke sosial dumping. Derfor er det viktig at det også iverksettes tiltak for å motvirke sosial dumping uten at tariffavtalen allmenn gjøres. Blant annet må tillitsvalgte få innsynsrett i arbeidsforhold og arbeidsavtaler både i egen bedrift og hos underleverandører. Det må gjennomføres flere kontroller innen veitransporten og at det etableres et styrket regelverk for inn- og utleie av arbeidskraft. Systemet med solidaransvar må også gjøres gjeldende utenfor de tariffområder som er allmenngjort

## **3. Ansettelses- og arbeidsvilkår**

I Norge er nesten 10 prosent av alle arbeidstakere midlertidig ansatt og 27 prosent deltidsansatt. Disse ansettelsesformene svekker de ansattes rettigheter. Arbeidet med å sikre retten til faste heltidsstillinger må fortsette.

En økende grad av arbeidet innenfor forbundets tariffområder skjer utenfor normalarbeidsdagen (kl. 0700 – 1700). Arbeid utover normalarbeidsdagen bør begrenses, og nødvendig arbeid på kveld, natt og i helg må kompenseres i form av skift-/ubekvemstillegg, nedkortet arbeidstid og andre kompensasjonsordninger.

#### **4. Lavlønn**

Flertallet av Norsk Transportarbeiderforbunds medlemmer arbeider innenfor lavlønnstyrker, og har langt under gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. På tross av at lavlønnsgруппene har blitt prioritert ved flere tariffoppgjør, har det vært liten eller ingen positiv utvikling i deres relative nivå. Tvert i mot har både industriarbeideren tapt i nivå i forhold til andre grupper og ikke minst de lavlønte vært lønnsstapere de seinere år.

De siste 5 år har industriarbeideren hatt en gjennomsnittlig lønnsvekst på 4,3 prosent, mens ansatte i finanssektoren i samme periode har hatt en gjennomsnittlig lønnsvekst på 4,6 prosent. I perioden 1997 til 2012 hadde den tidelen av arbeidstakerne med lavest inntekt en lønnsvekst på kr. 105 000,- (67,7 prosent), men den tidelen med høyest inntekt hadde en lønnsvekst på kr. 491 200,- (112,2 prosent), dvs. kr. 386 200,- mer.

De lavtlønte må prioriteres ved dette tariffoppgjøret og få tillegg som bidrar til utjamning og som virkeliggjør en mer solidarisk lønnsutvikling.

#### **5. Lederlønn**

De moderate tariffoppgjørene de senere årene har forutsatt at alle grupper skulle vise moderasjon. Slik har det ikke blitt. Tvert i mot har næringslivets eiere og ledere benyttet vår moderasjon til å berike seg selv. Dette viser at det er mer å hente også for vanlige lønnsinntakere ved tariffoppgjørene

#### **6. Ny tariffavtale for mobilkranbransjen**

Norsk Transportarbeiderforbund har organisasjons- og avtaleretten for mobilkranførere. Det er ikke etablert en egen overenskomst for sektorene, noe som medfører at det er vanskelig å få nye medlemmer. I dag benyttes andre avtaler i disse bedriftene, men disse avtalene er ikke tilpasset mobilbransjens behov. Dagens avtaler mangler blant annet reisebestemmelser, "brakketillegg", og arbeidstidsbestemmelsene er ikke tilpasset de arbeidstidsordningene som praktiseres i bransjen.

Det er derfor nødvendig å opprette en ny tariffavtale for bransjen med de aktuelle arbeidsgiverorganisasjonene i løpet av tariffrevisjonen 2014.

#### **7. Andre tariffområder i Norsk Transportarbeiderforbund**

Bussbransjeavtalene (NHO og Spekter) er normallønnsavtaler. I tariffrevisjonen 2012 ble det etablert en ny sikringsbestemmelse for å ivareta at avtalen skal ha et lønnsnivå "mer på linje med industriarbeiderlønn". Virkningene av den nye bestemmelsen og oppfølging av lønnsnivået må følges opp i tariffrevisjonen 2014.

De fleste tariffavtalene utenfor buss- og havneområdet er minstelønnsavtaler, men det er i liten grad gitt lokale tillegg innenfor disse tariffområdene sammenliknet med utviklingen i andre minstelønnsområder hvor 70 – 80 prosent av lønnsdannelsen er knyttet til lokale tillegg. Derfor har disse tariffområdene hatt en dårligere grunnlønnutvikling enn både industrisektoren og andre bransjer de senere år.

Statistisk ligger lønnsnivået i flere av forbundets tariffavtaler i nærheten av lønnsnivået i industrien, men årsaken til dette er en utstrakt bruk av ubekvem arbeidstid som skift-, natt og helgearbeid innenfor disse tariffområdene.

Det er nødvendig å sikre et betydelig løft av minstelønnssetningene og derved sikre et løft

for de som er har den laveste lønningene. Samtidig må det gis generelle tillegg som sikrer en reallønnsvekst for alle.

## **8. Oppgjørsform**

Tariffoppgjøret i 2014 bør gjennomføres som et forbundsvist oppgjør som sikrer nødvendige tekniske endringer i tariffavtalene, reallønnsforbedring og lavlønns tillegg som fører til utjevning av lønn mellom yrkesgrupper og sikrer vesentlig forbedringer for de lavest lønte.

## **LOs hovedlinjer for hovedoppgjøret i 2014**

LOs representantskap vedtok i februar 2014 følgende retningslinjer for tariffoppgjøret 2014:

### **1. Bakgrunn**

Årets hovedoppgjør foregår i en fortsatt usikker situasjon for verdensøkonomien. I kjølvannet av finanskrisen fører flere europeiske land en innstrammende politikk. Arbeidsløsheten har bitt seg fast på et høyt nivå. Mange land er nede på rundt 2 pst i lønnsvekst. Utsiktene for økonomisk vekst for 2014 er noe bedre enn vi har sett de siste årene, men dårligere enn i normalt gode år.

En koordinert lønnsdannelse og et godt inntektspolitisk samarbeid, har vært viktige faktorer for norsk utvikling. Vi er bedre rustet enn mange andre land gjennom høy sysselsetting, lavere arbeidsløshet og bedre fordeling i samfunnet.

### **2. Arbeid og inntekt**

Veksten i sysselsettingen er blitt mer avdempet, og holder knapt tritt med befolkningsveksten. Andelen i jobb er fortsatt tre prosentenheter lavere enn før finanskrisen, tilsvarende 100 000 arbeidsplasser.

Arbeidsløsheten slik NAV måler den har økt noe for nesten alle yrkesgrupper i 2013, og bruttoarbeidsløsheten var 3,2 pst i desember 2013.

Utviklingen i industrien i 2013 bar preg av ulikhet bransjer imellom og variert tidsforløp. Etter god produksjon i sommermånedene juni og juli, var det nedgangstendenser i tremånedersperioden september – november. Dette kunne tilbakeføres til noe avdempet aktivitet rettet mot kontinentalsokkelen, sammen med lavere etterspørsel på hjemmemarkedet. Internasjonalt konkurransutsatte bedrifter har fått sterk hjelp av lavere kronekurs og redusert selskapsskatt. Arbeidsløsheten ventes likevel å øke noe i innværende år.

Perioden vi har bak oss har gitt god reallønnsvekst for de brede lønnstakergrupper. Prisstigningen målt ved konsumprisindeksen ble 2,1 pst for 2013, 0,6 prosentenheter høyere enn lagt til grunn ved mellomoppgjøret i fjor. Reallønnsveksten ble dermed rundt 1 ½ pst for de brede lønnstakergrupper.

I følge Teknisk beregningsutvalg (TBU) var det en positiv utvikling for likelønn fra 2011 til 2012. For heltidsansatte utgjorde kvinners lønn i gjennomsnitt 88,3 prosent av menns i 2012. Tilnærmingen var på 1,1 prosentpoeng og fra 2002 til 2012 2,3 prosentpoeng. Andelen lavtlønte har fortsatt å gå ned blant kvinner.

### 3. Pensjon

LOs mål er en pensjonsdekning ved 67 år på minst 2/3 av tidligere lønn. For de som går av de nærmeste årene med full opptjening, vil Folketrygd og AFP alene dekke nær opp til dette nivået. På lengre sikt vil det kreves styrking av opptjeningen i tjenestepensjonsordningene for å sikre dette nivået.

Mange bedrifter i privat sektor har gode ytelsespensjoner, men disse er under avvikling. Nå er om lag 80 pst av arbeidstakerne omfattet av andre ordninger, og endringsprosessen kan gå raskt i 2014.

Det er viktig å sikre tilfredsstillende nivåer i de ulike etablerte tjenestepensjonsordninger i hele arbeidslivet. Samtidig må nivået sikres for den enkelte innen disse.

#### Ulikheten

Ulikheten er allerede stor i dagens system ved at utgangspunktet for nærmere halvparten av arbeidstakerne var at de første påbegynte opptjening i 2006 da obligatorisk tjenestepensjon ble innført. De med kort opptjening ligger langt under målsettingen på 2/3 av tidligere lønn. Den endringsprosess vi nå er inne i skaper nye ulikheter; nå også internt i bedriftene. Noen beholder de beste ordningene; andre blir utsatt for ofte tilfeldige omleggingsprosesser.

#### Utryggheten

I dagens system er pensjonene utrygge i privat sektor av to grunner:

- I. Arbeidsgiver kan når som helst bestemme seg for å endre ordningen og innbetale lavere premie og dermed redusere pensjonen
- II. Innskuddsordninger kan gi store svingninger og stor usikkerhet om pensjonsnivået. Pensjonen kan bli betydelig senket fra det ene uttaksåret til det andre og skape store forskjeller i pensjon selv mellom personer med samme opptjening

LOs mål for samlet pensjonsnivå kan således bare sikres på en trygg måte om bedriftene blir forpliktet til løpende å sikre dette nivået.

#### Uførheten

Minimumsordningen i OTP innebærer ingen uføredekning før 67 år utover det som Folketrygden gir. Dette kan gi en for lav ytelse for mange. Utfasing av ytelsesordninger medfører ofte bortfall av supplerende uføredekninger. Det nye forslag til regelverk kan gi godt supplement til ny uføretrygd, men innebærer at uføreforsikringen kan falle bort ved bytte av jobb.

#### Dårligere pensjon for kvinner

I dagens system med enkeltvis bedriftsansvar for pensjonene, vil det p.g.a. høyere levealder for kvinner enten være høyere pensjonspremier eller lavere pensjonsdekning enn for menn. Kjønnsnøytralitet kan bare sikres gjennom bredere pensjonsordninger som kan utlikne kjønnsforskjeller i arbeidsstyrken på tvers av bedriftene.

#### Dyrt å miste og skifte jobb

Dagens system med enkeltvis bedriftsansvar for pensjonene medfører oppstyking av opptjeningen ved jobbskifter. Oppstykingen har medført dårligere samlet opptjening

og manglende premieinnbetaling for tidligere opptjening. Fripoliser har ikke gitt den verdien som var lovet. Nye tjenestepensjoner (hybrider) legger til rette for mer kontinuitet i opptjeningen, men en får ikke full utnyttelse av dette uten å samle og sikre kontinuitet i opptjeningen gjennom brede kollektive ordninger.

LO mener at dagens ulike og usikre pensjonssystem i privat sektor ikke kan fortsette. Fra 2014 blir det etablert et bedre lovmessig grunnlag for tjenestepensjonene. Dette hjelper lite dersom bedriftene ikke er sterkere forpliktet til å finansiere. Den finansiering som finner sted går også i for stor grad med til å dekke forsikringsselskapenes forvaltning og drift. Ikke bare er ordningene lite robuste; de gir også lite pensjon for pengene. I våre naboland er tjenestepensjonene sikret og organisert på en langt bedre måte enn hos oss.

Pensjonsreformen i 2008 ga en god løsning for tidligpensjonering fra fylte 62 år. Blant annet som følge av hevet minstepensjon har opptjeningskravet for dette blitt skjerpet, da det forutsettes at opptjeningen er stor nok til å gi livsvarig pensjon fra 67 år som er større enn garantipensjonen. Dette har gjort det vesentlig vanskeligere for mange kvinner med lavere opptjening å ta ut AFP ved 62 enn forutsatt i 2008. AFP inngår også i økende grad som unnskyldning for ikke å sikre tjenestepensjonen godt nok.

Regjeringens lovforslag om tilpasning av uførepensjon i offentlig sektor innfrir ikke løftet om videreføring av dagens ytelsesnivå. Særlig lavlønte får lavere ytelser. LO har tatt opp spørsmålet om økt kompensasjon for disse gruppene med regjeringen.

#### 4. Lønnsdannelsen

Holden III utvalget der alle hovedorganisasjonene i arbeidslivet deltok påpeker at ***.. "det inntektspolitiske samarbeidet og koordinering i lønnsdannelsen har bidratt til en god utvikling i Norge. Få andre land har høyere sysselsetting og lavere ledighet enn Norge. Samtidig er verdiskapingen høy, inntektsfordelingen jevn, og reallønnsvekst har gjennomgående vært god."***

Dette bekrefter at LOs hovedmål best fremmes gjennom et velorganisert arbeidsliv og samarbeid om den økonomiske politikken. Samtidig må det understrekes at denne samarbeidsmodellen forplikter alle tre parter. Spesielt må regjeringen huske på at politikkområdene må ha en indre sammenheng. Avtaleverket og samarbeidsformene som er grunnlaget for Holden-utvalgets tilrådinger er også noe som må respekteres i andre sammenhenger. Det systemet og den maktbalansen som opererer lønnsdannelsen, kan ikke skruses av og på etter vekslende behov på andre samfunnsområder.

Lønnsveksten har ifølge Holden III, vært i samsvar med frontfagsmodellen – altså innenfor det konkurranseutsatt næringsliv tåler - og har så langt både sikret god lønnsvekst og stabil inntjening for bedriftene. Modellen har samtidig gitt rom for fordelingspolitiske prioriteringer.

Som det sies i Holden III kan høy innvandring gjøre det mer krevende å opprettholde organisasjonsgraden og at vanlige standarder følges i arbeidsmarkedet. Det er nødvendig med ordninger for å motvirke sosial dumping og lavlønnskorrupsjon i lang tid framover. Partene og myndighetene må løpende vurdere om allmenngjøringsordningen og godkjenningsordninger fungerer tilfredsstillende og

forsterke virkemidlene i takt med økende press mot etablerte systemer i arbeidsmarkedet.

Tariffoppgjørene er LOs viktigste redskap for å sikre medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår, rettferdig fordeling og arbeid til alle. Fortsatt er det viktig med prioritering av likelønn og lavlønn, for at ikke utviklingen skal gå i gal retning. Samtidig gis det i mange yrker med mange kvinner lav uttelling for god kompetanse. Dette gjelder både offentlig og privat sektor. For enkelte grupper med høyere utdanning er det viktig at lønnsforskjellene mellom privat og offentlig sektor reduseres.

### Virkemidlene

Økonomisk styring gjennom frontfagsmodellen er viktig for å sikre sysselsetting og langsiktig økonomisk bærekraft. Det er et problem om en økende del av arbeidstakerne unngår denne styringen. Holden III viser bl.a. til analyser i Likelønnskommisjonens rapport som viste størst lønnsforskjell mellom kvinner og menn i tariffområder hvor rammen fra frontfagsmodellen er mindre retningsgivende, eksempelvis finansnæringen.

Næringer utsatt for internasjonal konkurranse må bestemme rammene for lønnsutviklingen. Men for å være bærekraftig må den også bidra til en rimelig fordeling. Det er etablert som prinsipp at alle grupper inngår i beregningene for lønnsveksten i de aktuelle næringer. Det skal gi rammer for hele arbeidslivet, men ikke være til hinder for at det kan gis kompensasjon til grupper som systematisk over tid er blitt hengende etter i lønnsutviklingen.

Det er viktig at arbeidsgiversiden på en bedre måte følger opp de generelle rammer overfor ledere og andre der helt lokalt og individuell lønnsdannelse dominerer.

Krav ved hovedoppgjøret

a) Det fremmes krav som sikrer medlemmenes kjøpekraft, herunder:

- En kombinasjon av egne sentrale tillegg, bedring av minstelønnssetser og garantiordninger som fremmer likelønn og motvirker lavlønn.
- Prioritering av kvinnedominerte grupper innenfor sentralt avtalte rammer i offentlig sektor.
- Prioritering av likelønn i relevante bransjer i privat sektor.

b) Det kreves at tjenestepensjonene i privat sektor avtales og organiseres på en mer kostnadseffektiv og mer samordnet måte enn i dag. Overgang til Ny tjenestepensjon vil gi høyere pensjon for samme premiesatser. Målet er bredere ordninger helst på hovedorganisasjonsnivå. Ordningene styres av partene i fellesskap.

Det tekniske beregningsutvalget for inntektsoppgjørene anslår prisveksten for 2014 målt ved konsumprisindeksen til ca 2,5 pst. Overhengene til 2014 (økning i årslønna uten tillegg i år) er foreløpig beregnet til 1 ¼ pst for industriarbeidere og mellom ½ og 1 pst i offentlig sektor.

## **5. Andre tema**

Den norske arbeidslivsmodellen hviler på et velregulert arbeidsliv med faste ansettelser og et godt samspill mellom lønnsdannelse og myndighetenes økonomiske politikk. Den bygger også på maktbalanse og samarbeid som fremmer produktivitet, omstillingsevne og rettferdig fordeling. Tariffoppgjørene er en viktig prosessmessig arena for å avstemme ulike hensyn og interesser.



Regjeringens fordelingspolitikk går i en gal retning ut fra LOs mål om rettferdig fordeling. Skattelettepolitikken bidrar til skjevare fordeling på to måter. Den gir mest til dem som har mye fra før. Lavere lønte får en lettelse på 2-300 kroner, de med millioninntekter får titusener. Like alvorlig er den svekkelse det gir av skattegrunnlaget for utjevning av offentlige velferdstilbud. Det bidrar til en ubalanse mellom offentlig og privat forbruk.

### Arbeidstid

Både arbeidsgivere og politiske myndigheter presser på for å utvide arbeidsgivers styring av den enkeltes arbeidstid. LO har alltid jobbet for et system som gir en god balanse mellom arbeidstakernes interesser og bedriftenes og virksomhetenes behov og ser med bekymring på myndighetenes ambisjoner om endringer i arbeidstakernes disfavør. LO vil alltid diskutere temaet på en konstruktiv måte, men samtidig forsvare tariffavtalenes rolle i å sikre arbeidstakerinteressene. KS sin måte å håndtere arbeidstid i skoleverket på, fører ikke fram.

### Arbeidsmarkedspolitik

Det borgerlige flertallet reduserte arbeidsmarkedstiltakene for å delfinansiere store skattelettelser. Den svekkede situasjonen på arbeidsmarkedet, selv om usikkerheten internasjonalt og den voksende inkluderingsutfordringen tilsier en klar forsterking av tiltaksinnsatsen.

Samtidig med at Høyre/Frp-regjeringa la til grunn noe høyere arbeidsløshet i 2014, ble maksimal dagpengeperiode redusert og arbeidsgiverperioden doblet i permitteringsordningen. LO krever at myndighetene reverserer dette i forbindelse med Revidert Nasjonalbudsjett. Det må også påses at NAV håndhever regelverket for dagpenger under permittering i samsvar med den tidligere klargjøringen sammen med partene jfr rundskriv gjeldende fra 1. februar 2013 og forskrift gjeldende fra 3. februar i år.

### Likestilling

Det største tilbakeslaget i norsk politikk har kommet på likestillingsområdet. Kombinasjonen av svekket fedrekvote, dårligere barnehagetilbud og utvidet kontantstøtte svekker likestillingen i arbeidslivet og kan sette den langsomme marsjen mot et likestilt samfunn i revers. Skattepolitikken trekker også i feil retning med tanke på økt kvinnelig yrkesdeltakelse.

### Midlertidige stillinger

LO er bekymret over signalene knyttet til regulering av maktforholdene mellom arbeidstaker og arbeidsgiver. Behovet for avklaring må også ses i lys av at Regjeringen i sin plattform sier at den vil fortsette arbeidet mot sosial dumping. Det viktigste tiltak mot sosial dumping er faste ansettelse – stillingsvern og beskyttelse mot usaklige oppsigelser. Det er forutsetningen for at arbeidstaker tør å ta til motmæle mot ulovlige forhold.

## **6. Oppgjørsform og forhandlingsfullmakt**

Hovedelementet i at norsk lønnsdannelse bedre enn tilsvarende i mange land har kunnet forene lav ledighet og press i arbeidsmarkedet med en kontrollert pris- og lønnsutviklingen, er den sterke koordineringen. På denne måten får en etablert en sammenheng mellom utviklingen i de ulike avtaleområder og en kan lettere unngå et uheldig kappløp mellom arbeidstakergrupper og mellom priser og lønninger.

Det gir mulighet til styring og en avveining mellom bedriftenes økonomiske situasjon og arbeidstakernes rett til en rimelig fordeling av inntektene. Denne koordineringen sikres ved at LO uansett oppgjørsform opptrer samlet og at avtaleperioder, riksmekler og andre institusjoner understøtter dette.

På denne bakgrunn og ønsket om en god oppfølging av de enkelte overenskomstspesifikke kravene gjennomføres forhandlingene i privat sektor som forbundsvis oppgjør. Representantskapet gir sekretariatet fullmakt til å utforme de endelige kravene, herunder justeringsklausul for annet avtaleår.

Hensynet til bredden i pensjonskravet, lønnsdannelsens samfunnsmessige betydning og ønsket om å utnytte LO-kollektivets samlede styrke tilsier at Sekretariatet sørger for den nødvendige tariffpolitiske samordning av oppgjøret. Forhandlingsresultatet godkjennes gjennom uravstemning i samsvar med oppgjørsformen

### **Resultatet for frontfaget**

Etter forhandlinger og mekling ble Fellesforbundet og Norsk Industri den 2. april enige i tariffoppgjøret for Industrioverenskomsten (frontfaget). Hovedinnholdet i tariffrevisjonen for Industrioverenskomsten var følgende:

- Det ble gitt et generelt tillegg på kr. 0,75 per time
- Det ble gitt et lavlønnstillegg på kr. 1,25 per time
- Partene skulle utrede vilkårene knyttet til tjenestepensjonen
- Nye bestemmelser om kompetanseutvikling og styrking av ferdighetene i språk, sikkerhetskunnskap og arbeidskultur for arbeidsinnvandrere
- Styrket vern for eldre arbeidstakere

### **Tariffoppgjøret i Norsk Transportarbeiderforbund**

Norsk Transportarbeiderforbund startet forhandlingene i tariffoppgjøret 2014 den 9. april med overenskomstforhandlinger for bussektoren. Det var satt opp en framdriftsplan og avtalt forhandlingstidspunkt for de ulike overenskomstområdene for å slutføre forhandlingene før sommerferien. Men da de fleste oppgjør måtte innom mekling før det ble en løsning, måtte framdriftsplanen endres og tariffoppgjøret 2014 dro derfor i langdrag. De siste forhandlingene og mekling ble først gjennomført for LKAB-overenskomsten den 13. og 14. november.

Til tross for at 13 av 20 tariffområder havnet i mekling, ble alle oppgjør løst uten streik eller lockout. I tillegg til disse 13 overenskomstområdene som ble løst i mekling, ble det heller ikke enighet under de ordinære forhandlingene for Speditøroverenskomsten og Schenkeroverenskomsten. Kort tid etter at Norsk Transportarbeiderforbund hadde tatt brudd i forhandlingene, kontaktet NHO Logistikk og Transport forbundet og ba om at forhandlingene ble gjenopptatt. Etter underhåndskontakt der NHO Logistikk og Transport der det bl.a. ble enighet om klargjøring av omfangsbestemmelsen og å innføre en ny lønnsgaranti for Speditøroverenskomsten på 90 prosent av arbeidere i alt, ble forhandlingen gjenopptatt og slutført.

For tariffområdene i Norsk Transportarbeiderforbund ble også tekstene fra frontfaget om tjenestepensjon, kompetanseutvikling og styrket vern for eldre arbeidstakere inkludert.

## Tariffoppgjøret innen NHO-området

### Avisbud

Det ble ført forhandlinger med Mediebedriftenes Landsforening (MBL) den 12., 13. og 14. mai 2014, men dette tariffoppgjøret for avisbudene var ett av mange oppgjør som måtte innom Riksmeklerens kontor. Meklingen ble gjennomført den 1. og 2. september og det ble først sluttført åtte timer på overtid den 3. september.

På forsommeren 2014 tapte Norsk Transportarbeiderforbund en tvist om tariffavtalen for avisbud var en ordinær timelønnsavtale eller en tidsakkordavtale. Arbeidsretten ga NHO og Mediebedriftenes Landsforening medhold i at tariffavtalen var en tidsakkordavtale, og at budene derved var pliktig til å gjennomføre arbeidet uavhengig av det individuelle tidsforbruket. Mange avisbud ville som følge av dommen få en timelønn under tariffavtalens minstelønn. Dommen åpnet også opp for at arbeidsgiverne kunne "spise opp" eventuelle lønnstillegg gjennom å redusere tida på budrutene. Det ble derfor et hovedkrav å få gjennomslag for at tariffavtalen var en timelønnsavtale og ikke en tidsakkordavtale, i tillegg var det viktig for avisbudene å få dekket lønn og bilkostnader tilbake til oppmøtestedet/hentestedet.

Følgende ble de viktigste endringene i den nye avtalen:

- Overenskomsten ble en timelønnsavtale og ikke en tidsakkordavtale
- Avisbudene får kjøregodtgjørelse og lønn helt tilbake til hentested, eventuelt hjem, samt kjøring til neste hentested dersom budet har to eller flere ruter. Den nye ordningen skal innføres i to trinn fram til 1. juli 2015.
- Alle fikk et generelt tillegg fra 1. april i år på kr 0,75 og et justeringstillegg på kr 1,25 fra samme dato. Det ble gitt et ytterligere etterslepstillegg på kr 3,62 fra 1. juli 2014
- Det ble endringer i teksten i § 2 Arbeidstid – forandring og oppmåling av budruter hvor prosedyrene for oppmåling og revisjon /endring av budruter blir beskrevet. Arbeidstiden kan ikke lenger defineres ut fra et snitt på årsbasis
- All oppmåling av budruter og fastsettelse av rutelengde m.m. skal godkjennes av begge parter etter en fastsatt prosedyre. Det etableres ei nemd som skal behandle lokale tvister om dette, dersom dette ikke har latt seg løse i lokale forhandlinger.
- Arbeidstakere som skifter jobb mellom selskaper i tariffområdet, beholder sin lønnsansiennitet.

### Havnearbeid

Forhandlingene for tariffoppgjøret for havneområdet, Rammeavtalen, Sør- og Nord-Norgeavtalen og Havneoverenskomsten, ble gjennomført 23. april, men havnet i også i mekling. Meklingen for disse områdene ble gjennomført den 8. og 9. mai og ble avsluttet etter mekling tolv timer på overtid den 10. mai.

### Rammeavtalen

Tariffoppgjøret for Rammeavtalen ble vanskelig gjort fordi NHO hadde sagt opp tariffavtalen for Norgesmøllene i Skien begrunnet med at det skulle installeres nytt utstyr for lossing ved bedriften. Det ble enighet om at forhandlingen om konsekvensene av dette skulle utsettes til etter at utstyret var installert i august 2014.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg på kr. 0,75 fra 1. april 2014. Satsene i overenskomsten endres i samsvar med dette

- Fallsikringskurs skal inngå som en del av den obligatoriske grunnopplæringen for havnearbeidere
- Overenskomstens virkeområde klargjøres i henhold til den enighet som framkommer av brevvekslingen mellom LO og NHO i 1991.
- Det ble innført en ny bestemmelse om etter- og videreutdanning
- Partene er enige om i fellesskap å utarbeide en tilleggsmodul for havnearbeid til Logistikkfaget og å søke Utdanningsdirektoratet om godkjenning av modulen

### Sør- og Nord-Norgeavtalen

Tariffoppjøret for Rammeavtalen ble vanskeliggjort fordi NHO hadde sagt opp tariffavtalen for Nor Lines AS på Skattøra i Tromsø. Det ble enighet om at forhandlingen om dette skulle utsettes til etter rettstvisten knyttet til NTFs tariffkrav for OCT/SCT i Oslo var behandlet og det foreligger rettskraftig dom i disse sakene.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg på kr. 0,75 fra 1. april 2014. Satsene i overenskomsten endres i samsvar med dette
- Fallsikringskurs skulle inngå som en del av den obligatoriske grunnopplæringen for havnearbeidere
- Overenskomstens virkeområde klargjøres i henhold til den enighet som framkommer av brevvekslingen mellom LO og NHO i 1991.
- Det innføres en ny bestemmelse om etter- og videreutdanning
- Partene er enige om i fellesskap å utarbeide en tilleggsmodul for havnearbeid til Logistikkfaget og å søke Utdanningsdirektoratet om godkjenning av modulen

### Havneoverenskomsten

I meklingen for havneområdet ble det enighet om å utsette de videre forhandlinger til forhandlingen om revisjon av Speditøroverenskomsten ble sluttført.

Under forhandlingene den 15. mai ble det enighet om et det for overenskomstområdet skulle gis et generelt tillegg på kr. 0,75 per time og et justeringstillegg på kr. 1,25 per time, dvs. et samlet tillegg på kr. 2,00, fra 1. april.

### Ny minstelønnsgaranti

Det ble enighet om at overenskomstens minstelønn/garantilønn i framtida skal reguleres ut fra statistikken for "arbeidere i alt" i LO/NHO-området, og en opptrappingsplan som sørger for at satsen for voksne arbeidere per 1. februar 2017 skal være 90 prosent av denne statistikken.

Det var enighet om følgende opptrappingsplan:

1. april 2014:	83,8 %	dvs. kr. 169,28
1. februar 2015:	85,9 %	
1. februar 2016:	88,0 %	
1. februar 2017:	90,0 %	

Som følge av dette heves overenskomstens minstelønn med kr. 3,14 per time fra 1. april 2014.

På lik linje med de øvrige havneoverenskomstene ble det innført en ny bestemmelse om kompetanseutvikling og fagopplæring.

I tillegg ble det enighet om å utvide grunnlaget for de lokale lønnsforhandlingene til også å omfatte konkurranseevne og framtidsutsikter.

### LKAB

Forhandlingene for LKAB-overenskomsten ble svært forsinket på grunn av at flere andre oppgjør havnet i mekling. Forhandlingen ble gjennomført 27. og 28. oktober, og da partene ikke kom til enighet ble det mekling den 13. og 14. november. Både forhandlingene og meklingen ble gjennomført parallelt og delvis sammen med Parat.

En viktig forutsetning for å få til enighet i meklingen var at det lokalt i perioden mellom de sentrale forhandlingene og meklingen hadde oppnådd enighet om lokale lønnsjusteringer, at alle tilleggene ble etterbetalt fra 1. april og at de avtalte endringen også omfattet de som hadde sluttet i perioden etter 1. april.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg på kr. 0,75 fra 1. april 2014 og satsene i overenskomsten endres i samsvar med dette
- Lokalt ble det gitt et tillegg på grunnlønssatsen med 2,68 prosent fra 1. april 2014
- Teksten i § 6 punkt 5 ble endret til: "Det gis 100 % tillegg for overtid på friskift (fridøgn) med virkning fra 1. januar 2014. Dette inkluderer også dag etter nattskift."
- Det ble innført en ny bestemmelse om etter- og videreutdanning
- Buksérbåtbilaget videreføres inntil det er innført ny turnusavtale. Inntil det foreligger ny turnusavtale praktiseres dagens forslag til avtale.

### Spedisjonsarbeidere

Forhandlingene for spedisjonsområdet, Speditøroverenskomsten og Schenkeroverenskomsten ble gjennomført den 23. og 24. april uten at partene ble enige, og Norsk Transportarbeiderforbund brøt forhandlingene. Dagen etter, den 25. april, kontaktet NHO Logistikk og Transport forbundet og ønsket å gjenoppta forhandlingene. Etter at NHO Logistikk og Transport aksepterte innføringen av ny garantibestemmelse og klargjøring av overenskomstenes virkeområde, ble forhandlingene gjenoptatt den 15. mai.

Speditøroverenskomsten:

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg til alle på kr 0,75 pr time fra 1. april 2014
- Det ble gitt et justeringstillegg til alle på kr 1,25 pr time, dvs. et samlet tillegg til alle på minimum kr. 2,00 per time fra 1. april 2014
- Det ble innført en ny lønnsgaranti knyttet til statistikk for "arbeidere i alt". Statistikken innføres med følgende opptrapping:

1. april 2014:	83,8 %	dvs. kr. 169,28
1. februar 2015:	85,9 %	
1. februar 2016:	88,0 %	
1. februar 2017:	90,0 %	
- Minstelønnsatsen ble hevet med kr. 3,14 fra 1. april 2014
- Det ble innført en ny bestemmelse om kompetanseutvikling og fagopplæring
- Det ble innført en ny bestemmelse om entrepriser

- Partene skal i løpet av tariffperioden rydde opp i og klargjøre grensene mellom arbeidsoppgavene til egen ansatte terminalarbeidere og eksterne sjåførere i løpet av perioden
- Grunnlaget for lokale lønnsforhandlinger ble utvidet til også å gjelde konkurranseevne og fremtidsutsikter

### Schenkeroverenskomsten

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg til alle på kr 0,75 pr time fra 1. april 2014
- Det ble gitt et justeringstillegg til alle på kr 4,00 pr time, dvs. et samlet tillegg til alle på minimum kr. 4,75 per time fra 1. april 2014
- Beregningsgrunnlaget for skift/forskjøvet arbeidstid skal over tid være lik begynnerlønnsatsen for arbeidere over 18 år. Ordningen skal innføres over 3 år etter følgende plan:  
 År 1: fra kr. 155 til kr. 161 kr med virkning fra 1. april 2014  
 År 2: fra 161 til kr. 167 kr med virkning fra 1. februar 2015  
 År 3: begynnerlønnsatsen med virkning fra 1. februar 2016
- Det skal iverksettes en prøveordning vedrørende kartlegging av nattarbeid og helsekonsekvenser
- Det ble innført en ny bestemmelse om kompetanseutvikling og fagopplæring
- Det ble innført en ny bestemmelse om entrepriser
- Partene skal rydde opp i og klargjøre grensene mellom arbeidsoppgavene til egen ansatte terminalarbeidere og eksterne sjåførere i løpet av perioden

### Grossistarbeidere

I løpet av tariffperioden 2012 til 2014 meldte Rema 1000 seg ut av Virke og inn i NHO. Dette medførte at lønnsnivået for NHO-overenskomsten for grossister måtte harmoniseres med Virke-overenskomsten.

Forhandlingene for dette området ble gjennomført den 3. og 4. mai uten at partene ble enige om en ny minstelønnsats og garantibestemmelse. Norsk Transportarbeiderforbund brøt forhandlingene og mekling ble gjennomført den 25. og 26. august. Enighet ble oppnådd på overtid den 27. august.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg til alle på kr 0,75 pr time fra 1. april 2014
- Det ble gitt et justeringstillegg til alle på kr 1,25 pr time, dvs. et samlet tillegg til alle på minimum kr. 2,00 pr time fra 1. april 2014. Justeringstillegget gis ikke til ansatte i Rema 1000.
- Det ble innført en ny lønnsgaranti knyttet til statistikk for "arbeidere i alt". Statistikken innføres med følgende opptrapping:
 

1. april 2014:	83,8 %	dvs. kr. 169,28
1. februar 2015:	85,9 %	
1. februar 2016:	88,0 %	
1. februar 2017:	90,0 %	
- Minstelønnsatsen i overenskomsten ble hevet med kr. 3,14 fra 1. april 2014

### For Rema Distribusjon Norge AS ble de enighet om følgende:

Lønns- og arbeidsvilkår for ansatte i REMA Distribusjon Norge AS ble videreført med følgende punkter:

1. Grossistoverenskomsten 369 gjøres gjeldende i bedriften
2. Følgende unntak legges til grunn:
  - a. Bedriften garanterer at dagens grunnlønn ikke reduseres.
  - b. Opptappingsplanen for garantiordning i 369 erstattes ved at bedriften garanterer en minstelønnsgaranti som i Virke for i 2015 og 2016.
  - c. Partene gir sin tilslutning til at eksisterende arbeidstidsordninger kan videreføres under Grossistoverenskomsten.

### Bedrifter med overgang fra Virke

Dersom NHO får medlemsbedrift fra Virke hvor Grossistavtalen, jfr. HA § 3-7, er den riktige overenskomst, gis tilsvarende minstelønnsgaranti som for REMA Distribusjon Norge AS.

### Bussbransjeavtalen

Forhandlingene for Bussbransjeavtalen i NHO og Spekter ble gjennomført den 10. og 11. april uten at partene kom til enighet. Meklingen for disse oppgjørene ble gjennomført den 26. og 27. april og enighet ble først oppnådd på overtid den 28. april. Både forhandlingene og meklingen ble gjennomført parallelt og delvis sammen med Yrkestrafikkforbundet og Norsk Jernbaneforbund og Fagforbundet.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg til alle på kr 0,75 pr time fra 1. april 2014
- Det ble gitt et justeringstillegg til alle på kr 1,25 pr time fra 1. april 2014
- Lønnsstansene ble regulert for alle yrkesgrupper med kr. 2,00 pr time Samlet ga dette et generelt tillegg til alle yrkesgrupper som er omfattet av Bussbransjeavtalen med kr. 4,- per time fra 1. april 2014
- Det gis et tillegg til alle på kr 2,00 pr time fra 1. oktober 2014
- Det gis ytterligere et tillegg på kr 2,00 pr time til rutebussjåfører, som kommer i tillegg til resultatet i mellomoppgjøret, jf. reguleringsbestemmelse BBA § 5.5.1.4.
- Fagbrevtillegget økes for alle yrkesgrupper med kr 1,00 pr time fra 1. april 2014
- Bedriften skal dekke utgifter til eventuelle kursavgifter, læremateriell og prøveavgifter. Utdanningen skjer på arbeidstakers fritid
- Det nedsettes ett utvalg som skal utrede bestillingskjøring og ett utvalg som skal utrede arbeidstidsordningene
- Kompetanseutvalget videreføres

### Transportselskaper i Norge (Godstransport)

Forhandlingene og meklingen for Transportselskaper i Norge ble gjennomført i samtidig og parallelt med forhandlingene for Godsavtalen med Norges Lastebileierforbund og de tilsvarende overenskomster for Yrkestrafikkforbundet. Forhandlingene ble gjennomført den 6. og 7. mai uten at det ble enighet og meklingen ble gjennomført 2. og 3. juni.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det gis et generelt tillegg til alle på kr 0,75 pr time fra 1. april 2014
- Det gis et justeringstillegg til alle på kr 1,25 pr time fra 1. april 2014
- Minstelønna økes med kr. 4,- per time. (Kr. 652,- per måned) fra 1. april 2014

- Minstelønna for produktiv tid settes til kr. 94,15 per time. Lønn for passiv tid utgjør 45 % av denne satsen, og er på kr. 42,37 per time fra 1. april 2014
- Satsene for verkstedarbeidere, hjelpere, vaskere og renholdspersonell økes med kr. 4,- per time fra 1. april 2014
- Arbeidsgiver skal dekke lønn og utgifter til lovpålagt etterutdanning iht. Yrkessjåførkompetansedirektivet
- Det nedsettes et utvalg som skal se på arbeidstid og arbeidstidsordninger for godssjåfører

### Oljeoverenskomsten

Forhandlingene for Oljeoverenskomsten ble gjennomført parallelt og i hovedsak sammen med Oljetransportoverenskomsten for Parat den 23. og 24. september uten at det ble oppnådd enighet. Meklingen ble gjennomført 8. og 9. oktober og enighet ble oppnådd på overtid den 10. oktober.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg på kr. 0,75 per time fra 1. april 2014
- Minstelønnsatsen for voksne arbeidere ble hevet til kr. 6 817,88 per uke (kr. 181,81 per time/37,5 timers uke) fra 1. april 2014
- Minstelønnsatsen for verkstedarbeidere ble hevet til kr. 7 380,38 per uke (kr. 196,81 per time/37,5 timers uke) fra 1. april 2014
- Fagarbeidertillegget ble hevet til kr. 10,00 fra 1. april 2014
- Satsen for beregning av skift- og turnustillegg ble hevet til kr. 232,27 fra 1. april 2014
- Satsen i § 15 Arbeidstidsordninger på flyplasser ble hevet med 9,7 prosent
- Merknaden i § 4 Overtid endres til: "**Arbeid på avtalte fridager for dagtids- og skiftgående personell.**

Arbeidstakere på dagtid som arbeider på en bevegelig helligdag – eller høytidsdag, når arbeid på en slik dag faller utenfor vedkommendes ordinære arbeidstid, utbetales et ubekvemstillegg på 100 % av ordinær timelønn. Tillegget kommer i tillegg til ordinær timelønn og overtid.

Skiftgående personell betales 100 % tillegg når de arbeider i et friskiftedøgn. Dette gjelder også for tilsvarende arbeid på søn-, hellig- og høytidsdager. I tillegg kommer søn-, hellig- og høytidstillegg.

Friskiftedøgn er friperioder av 24 timer eller mer mellom 2 ordinære arbeidsøkter.

### **Overtid før eller etter eget skift**

For overtid før eller etter ordinært skift betales 50 %. På dager før søn- og helligdager før eller etter ordinær arbeidstid og på søn- og helligdager inntil siste helligdag kl. 24.00, betales 100 % tillegg.

Skiftarbeidere som arbeider overtid før eller etter skiftet, skal ha de ordinære overtidsprosentene i tillegg til skiftprosentene for sitt skift. Denne bestemmelse skal ikke i noen tilfelle medføre at summen av skift- og overtidstillegg overstiger 150 %. I tillegg kommer helligdags- og høytidstillegg."



- Bestemmelsen om kompensasjon ved pålagte kurs gis følgende ordlyd:  
**Kompensasjon ved pålagte kurs/personalmøter/konferanser**  
Kurs/personalmøter/konferanser som av arbeidsgiver er pålagt gjennomført på fritid, kompenseres med overtidsbetaling iht. gjeldende satser.
- Det nedsettes et utvalg som skal utrede grunnlaget for å få fagopplæring og omfanget og begrensninger i dagens bestemmelse

### Miljøbedrifter i Norge

Forhandlingene for Miljøbedrifter i Norge ble gjennomført den 19., 20. og 21. mai uten at det ble oppnådd enighet. Etter mekling den 24. og 25. juni ble det enighet.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg på kr. 0,75 per time fra 1. april 2014
- Minstelønnsatsen ble hevet med kr. 5,40 per time til kr. 156,14 (37,5 timers uke) fra 1. april 2014
- Sjøførtillegget ble hevet til kr. 8,00 per time
- Kompetansetillegget for ADR stykkgoods/tank, truckfører, kranfører, maskinfører og maskinoperatør ble hevet til kr 6,00
- Fagbrevtillegget ble hevet med kr. 3,- pr time til kr. 12,00 per time fra 1. april 2014
- Arbeidsgiver skal dekke lønn og utgifter til lovpålagt etterutdanning iht. Yrkessjåførkompensationsdirektivet

### Fellesoverenskomsten for papirindustrien (Fellesforbundet)

Forhandlingene for Fellesoverenskomsten for papirindustrien ble gjennomført den 12. og 13. mai. Norsk Transportarbeiderforbunds medlemmer på Borregaard deltar i Fellesforbundets forhandlingsdelegasjon for overenskomsten.

De viktigste endringer i denne overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg på kr. 0,75 per time fra 1. april 2014
- Tilleggene for ettermiddagsskift på døgkontinuerlig og årskontinuerlig skift økte med kr. 1,00 fra 1. april 2014
- Skifttilleggene ble hevet med 2,3 prosent

## **Tariffoppgjøret i Spekter**

### A-del

A-delsforhandlingene ble gjennomført den 7. og 8. april og ga et resultat i samsvar med det som ble avtalt i frontfagsoppgjøret (Fellesforbundet og Norsk Industri for Industriooverenskomsten) Det generelle tillegget ble som følge av A-delsforhandlingene kr. 1 463,00 per år som tilsvarer kr. 0,75 per time.

Det ble avtalt at B-delsforhandlingene skulle slutføres innen 9. mai kl. 1500 og at frist for å be om bistand var 5. mai kl. 1500.

### Bussbransjeavtalen

Forhandlingene for Bussbransjeavtalen i Spekter og NHO ble gjennomført den 10. og 11. april uten at partene kom til enighet. Meklingen for disse oppgjørene ble gjennomført den 26. og 27. april og enighet ble først oppnådd på overtid den 28. april. Både forhandlingene og meklingen ble gjennomført parallelt og delvis sammen med Yrkestrafikkforbundet og Norsk Jernbaneforbund og Fagforbundet.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg til alle på kr 0,75 pr time fra 1. april 2014
- Det ble gitt et justeringstillegg til alle på kr 1,25 pr time fra 1. april 2014
- Lønnsstasene ble regulert for alle yrkesgrupper med kr. 2,00 pr time Samlet ga dette et generelt tillegg til alle yrkesgrupper som er omfattet av Bussbransjeavtalen med kr. 4,- per time fra 1. april 2014
- Det gis et tillegg til alle på kr 2,00 pr time fra 1. oktober 2014
- Det gis ytterligere et tillegg på kr 2,00 pr time til rutebussjåfører, som kommer i tillegg til resultatet i mellomoppgjøret, jf. reguleringsbestemmelse BBA § 5.5.1.4.
- Fagbrevtillegget økes for alle yrkesgrupper med kr 1,00 pr time fra 1. april 2014
- Bedriften skal dekke utgifter til eventuelle kursavgifter, læremateriell og prøveavgifter. Utdanningen skjer på arbeidstakers fritid
- Det nedsettes ett utvalg som skal utrede bestillingskjøring og ett utvalg som skal utrede arbeidstidsordningene
- Kompetanseutvalget videreføres
- Bilag 9 – Arbeidstidsbilaget ble forkortet og endret

### Bring Linehaul

Forhandlingene for overenskomsten for sjåførene i Bring Linehaul ble gjennomført sammen med Norsk Jernbaneforbund den 10. og 24. april uten bistand fra Spekter/LO Stat.

De viktigste endringer i denne overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg på kr. 0,75 per time fra 1. april 2014
- Satsene i overenskomsten heves med ytterligere 3,75 per time fra 1. april 2014
- Alle ansatte, unntatt avdeling Vestby, sikres et tillegg på kr. 4,50 per time fra 1. april 2014
- Ansatte ved avdeling Vestby sikres et tillegg på kr. 2,00 per time fra 1. april 2014 og 50 prosent overtidstillegg etter 10 timer

### Felleskjøpet Agri

Forhandlingene for Grossistoverenskomsten i Felleskjøpet Agri ble gjennomført 9. og 10. april parallelt med forhandlingene i samme bedrift for Handel og Kontor (HK) og Norsk Nærings- og Nytelsesmiddelarbeiderforbund (NNN). Etter de sentrale forhandlingene ble det også gjennomført lokaleforhandlinger (B2-forhandlinger) den 11. april.

De viktigste endringer i overenskomsten for Felleskjøpet Agri ble:

- Et samlet tillegg på kr. 7,40 per time til alle. Dette inkluderer det generelle tillegget på kr. 0,75 fra A-delsforhandlingene og lokalt avtalte tillegg (B1- og B2-forhandlingene)
- Det nedsettes et utvalg som skal utrede en tilnærming til garantibestemmelsen i Grossistoverenskomsten med Virke

## **Tariffoppgjøret i MEF**

### Miljøoverenskomsten

Miljøoverenskomsten med MEF er en fellesoverenskomst i LO med Fellesforbundet, Norsk Arbeidsmandsforbund, Industri Energi og Norsk Transportarbeiderforbund som part. Forhandlingene for denne overenskomsten ble gjennomført 19., 20. og 21. mai

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg til alle på kr 0,75 pr time fra 1. april 2014
- Det ble et lavlønstillegg på kr. 1,25 per time til alle fra 1. april 2014
- Det ble gitt et justeringstillegg på kr. 1,00 per time til alle fra 1. april 2014
- Minstelønssatsen for voksne arbeidere ble hevet til kr. 158,15 per time/37,5 timers uke) fra 1. april 2014
- Kompetansetillegget ble hevet med kr. 0,50 per time fra 1. april 2014
- Satsen for fellestransport økes til kr 3,10 pr. km
- Nødvendig alenekjøring økes til kr 3,10 pr. km

## **Tariffoppgjøret i Norges Lastebileier-Forbund**

### Godsavtalen

Forhandlingene og meklingen for Godsavtalen med Norges Lastebileierforbund ble gjennomført i samtidig og parallelt med forhandlingene for Transportselskaper i Norge med NHO Transport og de tilsvarende overenskomster for Yrkestrafikkforbundet. Forhandlingene ble gjennomført den 6. og 7. mai uten at det ble enighet og meklingen ble gjennomført 2. og 3. juni.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det gis et generelt tillegg til alle på kr 0,75 pr time fra 1. april 2014
- Det gis et justeringstillegg til alle på kr 1,25 pr time fra 1. april 2014
- Minstelønna økes med kr. 4,- per time. (Kr. 652,- per måned) fra 1. april 2014
- Minstelønna for produktiv tid settes til kr. 94,15 per time. Lønn for passiv tid utgjør 45 % av denne satsen, og er på kr. 42,37 per time fra 1. april 2014
- Satsene for verkstedarbeidere, hjelpere, vaskere og renholdspersonell økes med kr. 4,- per time fra 1. april 2014
- Arbeidsgiver skal dekke lønn og utgifter til lovpålagt etterutdanning iht. Yrkessjåførkompetansedirektivet
- Det nedsettes et utvalg som skal se på arbeidstid og arbeidstidsordninger for godssjåfører

## **Tariffoppgjøret i Norges Taxiforbund**

### Taxioverenskomsten

Forhandlingen for Taxioverenskomsten ble gjennomført 2. og 3. juni.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Satsene i regulerte områder ble hevet med 1,2 prosent fra 1. mai 2014. Alle innenfor regulerte områder ble gitt et tillegg på 1,2 prosent. Dette vil gi et generelt tillegg omregnet til time lønn på kr. 5,12 per time

- Satsene i uregulerte områder ble hevet med 1,4 prosent fra 1. mai 2014. Alle innenfor regulerte områder ble gitt et tillegg på 1,4 prosent. Dette vil gi et generelt tillegg omregnet til timelønn på kr. 5,92 per time
- Garantibestemmelsen på minimum 40 % av innkjørt beløp blir videreført.
- Beregningsgrunnlaget øker fra kr. 414,- til kr. 424,22,- per time
- Arbeidsgiver skal holde den ansatte med vekslere på inntil kr. 1000,-.
- Partene er enige om å nedsette arbeidsgruppe som skal se på arbeidstidsbestemmelser og lønssystemer for bransjen.

## Tariffoppgjøret i Virke

### Grossistoverenskomsten

Forhandlingene med Virke om revidering av Grossistoverenskomsten ble gjennomført den 28. og 29. april uten at det ble oppnådd enighet. Meklingen for overenskomstområdet ble gjennomført den 11. og 12. juni.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det gis et generelt tillegg til alle på kr 0,75 pr time fra 1. april 2014
- § 19 om omsorgspermisjon endres til også å omfatte "medforelder"
- Det nedsettes et partssammensatt som skal gjennomgå Grossistoverenskomstens arbeidstidsbestemmelser og kartlegge bruken av disse
- Partene er enige om følgende samarbeidstiltak for å øke organisasjonsgraden i inneværende tariffperiode:
  - alle nyansatte skal presenteres for tillitsvalgte så tidlig som mulig og senest ved tiltredelsen
  - tillitsvalgte skal ha fri med lønn for å delta på møter, forhandlinger, fagkurs, faglig opplæringsvirksomhet eller faglige delegasjoner i regi av sin lokale forening
  - per 1. august 2014 og 1. april 2015 skal virksomheten overføre et engangsbeløp kr. 500,- pr årsverk innenfor organisasjonsområdet til klubben for å styrke organisasjonsgraden, både til tiltak for å ivareta dagens medlemmer, styrke samholdet på arbeidsplassen og til verving av nye medlemmer
  - partene skal i fellesskap, både lokalt og sentralt, arrangere tiltak som styrker samarbeidet og organisasjonsgraden i bedriftene og tariffdekningen i grossistsektoren
  - partene skal i samarbeid med Fellestilltakene gjennomføre partsskolering og informasjon om Grossistoverenskomsten og Hovedavtalen. Det skal fokuseres spesielt på virksomheter med nyopprettet tariffavtale
  - tillitsvalgte skal i lønnet tid delta og bidra i faglige og sosiale samlinger i bedriften for å synliggjøre klubben
  - tillitsvalgte skal i lønnet tid etter avtale med bedriften gjennomføre vervekampanjer og skolingstiltak for medlemmer

## Urvastemning

Av forbundets vel 16 000 medlemmer var 13 294 omfattet av tariffavtale. Av disse medlemmene benyttet 4 598 (34,6 prosent) stemmeretten. Dette er en svært lav deltakerandel, og antakelig den laveste forbundet noen sinne har hatt. Dette til tross for at det i tillegg til den tradisjonelle skriftlige avstemningsmåten er gitt mulighet til å stemme elektronisk, både på pc og telefon.

Av de avgitte stemmene stemte 83,3 prosent ja til oppgjøret og 16,1 prosent nei. En liten andel av stemmene (0,6 prosent) ble forkastet. Av de stemmeberettigede var de tilsvarende tallene 28,8 prosent, 5,6 prosent og 0,2 prosent.

Bare Havneoverenskomsten, Sør- og Nord-Norgeavtalen, Rammeavtalen, Oljeavtalen og Schenkeravtalen hadde en deltakelse i uravstemningen som gjorde at resultatet var bindende for forbundet. I de øvrige oppgjør måtte forbundet søke LO om å få godkjenne resultatet av uravstemningen og derved tariffoppgjøret for disse overenskomstområdene.

Resultatet av uravstemning pr overenskomst:

Overenskomst	St.ber.	Avg.	Stemmer		Ja-stemmer		Nei-stemmer		Forkasta stemmer			
			I %	Ant.	I % av st.ber.	I % av avg.	I % av st.ber.	I % av avg.	Ant.	I % av st.ber.	I % av avg.	
108 Bring Linehaul	18	6	33,3	4	22,2	66,7	2	11,1	33,3	0	0	0
110 Bussbransjeverenheten Spekter	1224	517	42,2	357	29,2	69,1	155	12,7	30	5	0,4	1
120 Godsavtalen NLF	846	165	19,5	131	15,5	79,4	34	4	20,6	0	0	0
170 Grossist Spekter	209	87	41,6	87	41,6	100	0	0	0	0	0	0
173 Havneoverenskomsten	11	8	72,7	8	72,7	100	0	0	0	0	0	0
174 LKAB	71	38	53,5	33	46,5	86,8	5	7	13,2	0	0	0
179 Sør- og Nord-Norgeavtalen	67	61	91	61	91	100	0	0	0	0	0	0
184 Speditøroverenskomsten	1015	286	28,2	278	27,4	97,2	8	0,8	2,8	0	0	0
187 Schenkeroverenskomsten	530	302	57	291	54,9	96,4	11	2,1	3,6	0	0	0
190 Rammeavtalen	214	123	57,5	110	51,4	89,4	10	4,7	8,1	3	1,4	2,4
201 Grossist Virke	2879	734	25,5	672	23,3	91,6	61	2,1	8,3	1	0	0,1
369 Grossist NHO	379	102	26,9	99	26,1	97,1	3	0,8	2,9	0	0	0
377 Transportselskaper i Norge	534	132	24,7	101	18,9	76,5	31	5,8	23,5	1	0,2	0,8
401 Taxioverenskomsten	259	24	9,3	22	8,5	91,7	2	0,8	8,3	0	0	0
457 Avisbudoverenskomsten	1227	370	30,2	305	24,9	82,4	65	5,3	17,6	0	0	0
477 Miljøbedrifter i Norge	192	24	12,5	17	8,9	70,8	7	3,7	29,2	0	0	0
501 Bussbransjeverenheten NHO	3353	1529	45,6	1197	35,7	78,3	313	9,3	20,5	19	0,6	1,2
502 Papiroverenskomsten	22	17	77,3	12	54,6	70,6	5	22,7	29,4	0	0	0
701 Miljøoverenskomsten MIEF	216	58	26,9	32	14,8	55,2	26	14	44,8	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>13294</b>	<b>4598</b>	<b>34,6</b>	<b>3831</b>	<b>28,8</b>	<b>83,3</b>	<b>739</b>	<b>5,6</b>	<b>16,1</b>	<b>29</b>	<b>0,2</b>	<b>0,6</b>

## Vår egen organisasjon

Ved årsskiftet hadde forbundet 20 foreninger. Det er ikke gjennomført organisatoriske eller strukturelle endringer i forbundets organisasjon, utover det som følger av at bedrifter blir omstrukturert. Med det endrer også klubbstrukturen seg parallelt.

### Forbundsstyret

Det har vært avholdt 12 møter i 2014, hvorav fire var ekstraordinære møter som behandlet nytt profil og designprogram, Regjeringens forslag til endringer i Arbeidsmiljøloven, tilbud om investering i Bank 1 Oslo Akershus og trykking av bilag om havn i LO Aktuelt.

Forbundsstyret har behandlet de vanlige sakene om opprettelse av tariffavtaler, behandling av resultatene vi oppnår i enkeltsaker (protokoller og rettsavgjørelser) samt forberedelser til tariffoppgjøret. For øvrig nevnes noen av sakene forbundsstyret har behandlet:

### Tariffoppgjøret

Det er redegjort for resultatet av tariffoppgjøret 2014 foran i denne beretningen. Grunnlaget for tariffoppgjøret var at det skulle gjennomføres som et forbundsvist oppgjør innenfor en ramme på ca 3,5 %.

Flere av våre grupper hadde i forbindelse med bransjekonferansen signalisert krav som ville bety betydelig risiko for streik. Det var mye som skulle hentes inn, og i flere områder var det viktig å få innført garantibestemmelser. Spesielt gjaldt dette innen buss og havn.

Det kan imidlertid konstateres at alle tariffoppgjør ble løst enten gjennom forhandlinger eller gjennom forhandlinger og medling. Forbundsstyret ble kontinuerlig oppdatert om utviklingen

### Havnesakene:

#### Risavika Terminal

Ved utgangen av 2014 er situasjonen fortsatt fastlåst i konfliktene ved havnene.

I sak om tariffavtale ved Risavika Terminal inklusive sympatiaksjonene i Mosjøen Havn og Tromsø Havn er det gjennomført flere møter med arbeidsgiverne. I september ble vi enige med NHO Logistikk og Transport om å systematisere møteaktiviteten og utarbeide en plan som forhåpentligvis kan ende i en løsning. Dette arbeidet vil vare inn i 2015.

#### Holship Norge AS

I 2013 krevde vi tariffavtale for losse- og lastearbeidet ved Holship Norge AS i Drammen. Bedriften ønsket ikke dette, og medling ble prøvd uten at vi kom til enighet.

Etter det varslet vi boikott av bedriften. Dette er også bestridt, og saken er anket helt til høyesterett. Avgjørelse vil forhåpentlig komme i 2015.

#### Oslo Havn

Stridighetene fortsetter i Oslo Havn. Havnedrifta er satt ut på anbud, og vi er kjent med at det tyrkiske selskapet Yilport Oslo Terminal Investments AS har vunnet anbudet. Tariffkrav for losse- og lastearbeidet er sendt og avvist. Forbundet vil vurdere å iverksette boikott, og sympatiaksjoner ovenfor bedriften.

Generelt om havnesituasjonen

Etter Arbeidsrettens avgjørelse i sak om forståelse av Rammeavtalen om fastlønnssystemer (omtalt under kapittel om avgjørelser i Arbeidsretten) er vi informert om at flere terminalsselskaper på norske havner ikke lenger vil bruke forbundets losse- og lastearbeidere. Dette har utløst flere tvister vi vil arbeide med i tiden som kommer.

### Kabotasje

I 2013 ble vi invitert til å delta i et elektronisk karleggingsprogram om kabotasje. Initiativet er tatt av Henrik Sternberg ved Lunds Tekniska Høgskole i Sverige. Hensikten med registreringen var å skaffe dokumentasjon på hvordan utenlandske transportører driver transport i Norge, og gjennom det kunne fremme forslag ovenfor de norske myndighetene for å begrense **skadevirkningene**. Det innsamlede materialet bli imidlertid så lite at Sternberg kunne ikke trekke klare konklusjoner ut av studiet.

Samferdselsdepartementet arbeidsgruppe mot ulovlig kabotasje har levert sin rapport. Følgende organisasjoner deltok: NTF, YTF, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, NLF og Virke. Gruppens mandat var å gjøre rede for gjeldende rett, beskrive markedssituasjonen og å komme med forslag til tiltak for å bekjempe ulovlig kabotasje. Rapporten skal danne grunnlaget for regjeringens og departementets videre arbeid for å bekjempe ulovlig kabotasje.

Rapporten inneholder 24 forslag til tiltak for å komme ulovlig kabotasje til livs. 14 av disse er det flertall for i gruppa. Samferdselsdepartementet sendte ut en pressemelding hvor de varsles at 7 – 8 tiltak ville de arbeide videre med.

### Almengjøring av tariffbestemmelser innen gods og tur

Det er i lengre tid diskutert om de tiltak både forrige rød/grønne og nåværende blå/blå regjeringer forslag til tiltak innen gods- og turkjøring er tilstrekkelig for å hindre ytterligere sosial dumping innen disse næringene.

I disse diskusjonene er også allmengjøring av tariffavtalene vurdert. Vi kom til at før allmengjøring kunne bli effektiv må organisasjonsprosenten opp, og flere tiltak fra det offentlig må iverksettes. Om dette er det viktig å få styrket de offentlige kontrollorgan, spesielt arbeidstilsynet. Dessuten er vår tariffavtaledekning områdene svak, slik at den interne kontrollen gjennom de tillitsvalgte nærmest er umulig.

Yrkestrafikkforbundet konkluderte imidlertid annerledes. De satte i gang en prosess og offentliggjorde sine hensikter og mål. Vi valgte av den grunn å slutte oss til deres valg for å styrke kravet mest mulig, selv om vi valgte en annen strategi i første runde.

Samarbeidet vært godt om saken, og i oktober ble begjæring om allmengjøring sendt tariffnemda.

### **Landsmøte 2014**

Det 42. ordinære landsmøte ble avholdt i Kristiansand på Clarion hotel Ernst i tiden 26. til 29. januar. Det hele startet i kinoen i Kristiansand med en presentasjon av FAFO-rapporten "Norsk transport – veien videre". Presentasjonen ble ledsaget av kommentarer



fra personer i organisasjons- og næringsliv som er knyttet til samferdsel. Det hele ble avsluttet med en paneldebatt.

Forbundets vedtekter ble endret på flere punkter. Felles for noen av disse endringene er at de gjelder representasjon i de ulike organ forbundet har.

Lederen i ungdomsutvalget er gitt stemmerett i forbundsstyret, leder av forbundets konsernråd, utvalg for mangfold og likeverd, opplysnings og verveutvalget og bransjerådslederne er gitt møte-, tale- og forslagsrett på representantskapsmøtene. Foreningslederne har fått møte- og talerett på bransjekonferansene, og det ble vedtatt en presisering om hvem som kan velges inn i bransjerådene/forhandlingsutvalgene.

Nytt handlingsprogram ble vedtatt i hovedsak slik det ble presentert for landsmøte. Noen presiseringer og tillegg fant allikevel landsmøte det riktig å gjøre. Det gjelder innen konkurranseutsetting i rutebilsektoren, innen arbeidsmiljø, sosial dumping, opplæring og om at Statens pensjonsfond utland skal trekke sine investeringer i DHLs morselskap Deutsche Post AG.

Det ble også vedtatt at ungdomsutvalget skal disponere en egen pott i tillegg til den faste aktiviteten som er finansiert i det ordinære budsjettet.

Landsmøte innstilte på å vedta syv uttalelser om Statens pensjonsfond utland, tariffpolitikk, samferdselspolitikk, EU/EØS, Tûmtis i Tyrkia, Den faglige og politiske situasjon og om Internasjonale forhold. I tillegg ble det under landsmøte reist forslag og vedtatt støtteuttalelser til de streikende i Handel og Kontor ved Design Forum, og til de streikende jernbanearbeiderne i Sør-Korea.

Landsmøte vedtok for øvrig å bevilge kr 10.000 årlig til Lotushjelpen i landsmøteperioden.

Under landsmøte var det sterkt fokus på kabotasjetransport på veg. Landsmøte var klar i sin uttalelse om at kabotasjetransporten må stanses slik EUs direktiv åpner for. Parallelt med landsmøtes forhandlinger var det store problemer med trafikkavviklingen på E39, nettopp på grunn av at svært mange kjøretøy ikke var rustet for kjøring på snø og is slik det var disse dagene. Pressens interesse for vårt syn om dette ble av den grunn veldig stor.

### Norsk Folkehjelp

Samarbeidsavtalen med Norsk Folkehjelp vedtok landsmøte å fornye, dog slik at en i denne landsmøteperioden i større grad ønsker å bruke en betydelig del av landsmøtets bevilgning til støtte for det arbeidet som gjøres for konkrete solidaritetsprosjekter innenfor kvinners rettigheter i Sør-Sudan i tillegg til GTC Minehundsenteret i Sarajevo, Bosnia-Herzegovina.

Dessuten er det avtalt at vi større grad skal drive politisk påvirkningsarbeid, og utvikle det organisatoriske samarbeid med Norsk Folkehjelp og forbundet, regionalt, lokalt og overfor de individuelle medlemmene.

Landsmøte vedtok i denne forbindelse å bevilge kr 750.000 i den kommende landsmøteperioden.

## Representantskapet

Det ble avholdt fire møter i 2014. Foruten å behandle de ordinære og fortløpende sakene har representantskapet hatt besøk og blitt informert og inspirert om Norsk Folkehjelps menneskebibliotek og orientering om endringene i kollektiv hjemforsikringen og grunnforsikringen.

På desembermøte ble LOs nestleder Tor-Arne Solbakken og Ann Cecilie Bergene, forsker fra Arbeidsforskningsinstituttet (AFI) invitert og holdet en innledning om regjeringens forslag til endringer i Arbeidsmiljøloven.

## Høringer

Forbundets administrasjon har mottatt 23 forslag til endring av lover og forskrifter. I all hovedsak dreier dette seg om saker knyttet til vegtransport, men også andre saker knyttet til næringspolitikk og samfunnsspørsmål. Vi har svart på 19 høringer. Høringsuttalelser er sendt både til LO, Statens Vegvesen og til departementene. Enkelte høringer er også sendt ut til bransjeråd og foreninger for uttalelse.

Flg. høringer er tatt opp til behandling:

- Tilbakeholdelsesrett av kjøretøy (Vegtrafikkloven)
- Tilbakeholdelsesrett av kjøretøy (Vegtrafikkloven)
- Nytt felles parkeringsregelverk (**ikke avgitt hørings svar**)
- Håndhevingsdirektivet til utstasjoneringdirektivet
- Endring av yrkestransportforskriften – innføring av vegpakken i Norsk rett
- Høring status direktiv 92/106 kombinerte transport
- Forskrift som innfører EETS (European Electronic Toll Service)
- Endring i forskrift om landtransport av farlig gods (**ikke avgitt hørings svar**)
- Perspektiv på ny klimalov
- Endring i forskrift om arbeidsavklaringspenger
- Overføring av løyveansvar til Statens vegvesen
- Bruk av modulvogntog
- Ny hjemmel av § 43b i vegtrafikkloven om personopplysninger
- Ny storulykkeforskrift (**ikke avgitt hørings svar**)
- Bruk av selvbalerende kjøretøy (Segway)
- Forslag om påbud om bruk av vinterdekk på bil og henger
- Transport av udelbart gods (**ikke avgitt hørings svar**)
- Endring av yrkestransportloven (busspassasjerers rettigheter)
- Endring av skiltforskriften
- Endring av veitrafikkloven (medisin/resepter)
- Forslag til forskrift om bombrikke for tunge kjøretøy
- Endringer i Arbeidsmiljøloven
- Endringer i forskrift om langtransport av farlig gods (ADR)
- Forslag til endring av fartsgrenser for buss

## Utredninger

Det er laget utredninger av lover og forskrifter i tilknytning til følgende tema:

- Regionale verneombud i transportbransjen.
- Allmengjøring av tariffavtalene i lastebil og turbuss.

### Øvrige oppgaver innen utredning i forbundet:

#### Bransjeprogrammet for transport innen godstransport på veg og turbuss

Etter utvidelsen av EU indre marked i 2008 ble presset på lønns- og arbeidsvilkårene gjennom kabotasjekjøring etter hvert betydelig. Som følge av dette kontaktet vi regjeringen (forrige regjering) og ga uttrykk for vår bekymring.

Regjeringen tok så initiativ til å se bransjen nærmere i øyesyn. Med det ble det etablert et bransjeprogram for godstransport og turkjøring med flg. mandat:

*Gjennom samarbeid å mobilisere arbeidsgivere, arbeidstakere og myndigheter til i fellesskap å dokumentere og ta fatt i felles erkjente utfordringer når det gjelder arbeidsforhold, og arbeidsmiljø i utsatte bransjer.*

I tillegg er dette utvalget tillagt oppgaven med å følge opp flere tiltak fra rapporten om ulovlig kabotasjekjøring. Dette arbeidet vil pågå også i 2015.

Bransjeprogrammets utvalg består av representanter fra NTF, YTF, NJF, NAF, POSTKOM, NLF, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, NHO Reiseliv, Virke Arbeidstilsynet (er sekretariat) og Arbeidsdepartementet.

Et forprosjekt ble satt i gang allerede i 2013 og hovedprosjekt som har kommet i gang i år. Bransjeprogrammet har mål om å komme med sine anbefalinger i 2017.

### Bred godsanalyse

Godsanalysen er et forprosjekt i tilknytning til det videre arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP). Arbeidet i prosjektet består i å gå gjennom terminalstrukturen på veg, bane og sjø. Kort sagt kartlegge varestrømmen i Norge. I prosjektet inngår også en vurdering av de foreslåtte vegprosjekter som øst-vestforbindelsen og oslofjordforbindelsen og å intermodale transportknutepunkt. Arbeidet skal ende opp med forslag til NTP.

### Referansegrupper under SINTEF/TØI/FAFO

Forbundet er representert i relevante forskningsprosjekt innen samferdsel som gjennomføres av SINTEF/TØI/FAFO.

### Arbeidsgruppe for alkoholås

Arbeidet i gruppa har som formål er å lage tekniske standarder for alkoholås i kjøretøy samt retningslinjer som legges til grunn for rutiner ved innføring av alkoholås i kjøretøy.

### ISO 39001 Norsk Standard for trafiksikkerhet

Her er vi representert i en arbeidsgruppe.

### SAFT (Safe Foreign Transport)

Forbundet er representert i referansegruppe i forskningsprosjekt i regi av SINTEF om Ulykkesrisiko for tunge godsbiler på norske veger. Hovedtema er sammenlikning av norske og utenlandske aktører.

## Støtte til andre konflikter

### Støttereklæringer

Støtteerklæring ble sendt til Parat i forbindelse med deres kamp om å beholde norske lønns- og arbeidsvilkår for de kabinansatte i Norwegian.

Støtte til Palestinakomiteens markering 23. juli mot Israels krig mot palestinerne på Gasa.

Det ble sendt støtteerklæring til Handel og Kontor til støtte for deres krav om harmonisering av overenskomstene for butikkansatte i Virke og NHO. Tvisten ble løst ved at NHO handel ga etter for Handel og Kontors krav.

### Sympatiaksjoner

Nordisk Transportarbeiderføderasjon ba oss om å forberede og iverksette sympatiaksjoner til støtte for pilotene i Icelandic Air, som var i konflikt om ny tariffavtale. Konflikten ble løst ved at den islandske regjering vedtok tvungen lønnsnemd.

Handel og Kontor ba om sympatiaksjon i forbindelse med kampen om å opprette tariffavtale ved Design Forum. Butikkjeden, som hadde 19 butikker over hele landet, ble begjært konkurs i slutten av februar måned. Med det ble kampen om tariffavtale lagt på is.

Senere er deler av kjeden etablert på nytt, og det er den tidligere eier Haakon Strømsmo som har kjøpt konkursboet.

## Årsplan 2014

Hvert år utarbeides det en årsplan basert på forbundets handlingsprogram for landsmøteperioden. Hensikten med årsplanen er å konkretisere målsetningene i handlingsprogrammet fra år til år sammen med andre dagsaktuelle saker forbundet skal arbeide med i løpet av året.

### Innledning

2014 ble et spesielt år med tanke på aktivitetsnivå og økonomi for forbundet. Dette skyldes at vi avholdt landsmøte, samt at det er et år med hovedoppgjør. Dessuten iverksatte vi boikott av Risavika Terminal i Stavanger, og iverksatte sympatistreik i Mosjøen og Tromsø i november/desember i 2013. Dette vil prege våre aktiviteter for havnearbeiderne i 2014.

Ambisjonsnivået og prioriteringene i Årsplanen er innarbeidet i budsjettet for 2014. Det imidlertid ikke mulig å budsjettberegne alle kostnader knyttet til havnekonfliktene.

Nytt av året er at årsplan er omarbeidet strukturelt og har nå samme oppbygging som forslaget til Handlingsprogrammet 2014 – 2017, slik at det skal bli enklere å se disse to dokumentene i sammenheng.

### 1 Overordnede mål i Handlingsprogrammet for perioden 2014 – 2017 er å:

- verve flere og forhindre frafall av medlemmer
- styrke bransjenes status og de ansattes kompetanse, lønns- og arbeidsvilkår, samt motvirke alle former for sosial dumping
- sikre en miljøvennlig transportpolitikk

## **Tariffoppgjøret i MEF**

### Miljøoverenskomsten

Miljøoverenskomsten med MEF er en fellesoverenskomst i LO med Fellesforbundet, Norsk Arbeidsmandsforbund, Industri Energi og Norsk Transportarbeiderforbund som part. Forhandlingene for denne overenskomsten ble gjennomført 19., 20. og 21. mai

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det ble gitt et generelt tillegg til alle på kr 0,75 pr time fra 1. april 2014
- Det ble et lavlønstillegg på kr. 1,25 per time til alle fra 1. april 2014
- Det ble gitt et justeringstillegg på kr. 1,00 per time til alle fra 1. april 2014
- Minstelønssatsen for voksne arbeidere ble hevet til kr. 158,15 per time/37,5 timers uke) fra 1. april 2014
- Kompetansetillegget ble hevet med kr. 0,50 per time fra 1. april 2014
- Satsen for fellestransport økes til kr 3,10 pr. km
- Nødvendig alenekjøring økes til kr 3,10 pr. km

## **Tariffoppgjøret i Norges Lastebileier-Forbund**

### Godsavtalen

Forhandlingene og meklingen for Godsavtalen med Norges Lastebileierforbund ble gjennomført i samtidig og parallelt med forhandlingene for Transportselskaper i Norge med NHO Transport og de tilsvarende overenskomster for Yrkestrafikkforbundet. Forhandlingene ble gjennomført den 6. og 7. mai uten at det ble enighet og meklingen ble gjennomført 2. og 3. juni.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Det gis et generelt tillegg til alle på kr 0,75 pr time fra 1. april 2014
- Det gis et justeringstillegg til alle på kr 1,25 pr time fra 1. april 2014
- Minstelønna økes med kr. 4,- per time. (Kr. 652,- per måned) fra 1. april 2014
- Minstelønna for produktiv tid settes til kr. 94,15 per time. Lønn for passiv tid utgjør 45 % av denne satsen, og er på kr. 42,37 per time fra 1. april 2014
- Satsene for verkstedarbeidere, hjelpere, vaskere og renholdspersonell økes med kr. 4,- per time fra 1. april 2014
- Arbeidsgiver skal dekke lønn og utgifter til lovpålagt etterutdanning iht. Yrkessjåførkompetansedirektivet
- Det nedsettes et utvalg som skal se på arbeidstid og arbeidstidsordninger for godssjåfører

## **Tariffoppgjøret i Norges Taxiforbund**

### Taxioverenskomsten

Forhandlingen for Taxioverenskomsten ble gjennomført 2. og 3. juni.

De viktigste endringer i overenskomsten ble:

- Satsene i regulerte områder ble hevet med 1,2 prosent fra 1. mai 2014. Alle innenfor regulerte områder ble gitt et tillegg på 1,2 prosent. Dette vil gi et generelt tillegg omregnet til time lønn på kr. 5,12 per time

gis større anledning til å pålegge arbeid i det som nå er fritid. Enten gjennom pålegg om overtidarbeid, arbeid på søndager eller gjennom tillatelse til å utvide arbeidsdagen.

Regjeringa kaller forslagene for justering, oppmykning og modernisering, men i virkeligheten er dette en gammeldags politikk med justeringer som gir mer makt til arbeidsgiver og endringer som i all hovedsak virker til fordel for det uorganiserte arbeidslivet. I tillegg vil de fleste forslagene ha motsatt effekt enn hva arbeidsministeren hevder.

AML er en vernelov som skal sikre arbeidstakerne vern på sin arbeidsplass der styrkeforholdet mellom arbeidsgivere og arbeidstakere er ujevnt. Arbeidsgiverne har styringsretten, og kan bestemme hvem som skal gjøre hva, hvor og når. Regjeringa sine forslag vil svekke arbeidstakerne sitt vern på vesentlige punkter, og er derfor det alvorligste angrepet på arbeidstakerne sine rettigheter på svært lenge.

Midlertidige ansettelses:

Disse forslagene er de mest alvorlige av regjeringas forslag til endringer i AML. Regjeringa sett bort fra en av pilarene i den norske modellen, nemlig trepartssamarbeidet. Dette unike samarbeidet er en av hovedgrunnene til at den norske modellen har hatt slik suksess. Forslagene til regjeringa bærer preg av å være grundig diskutert med arbeidsgiverne på forhånd, men ikke med arbeidstakerne. Regjeringa har erstattet trepartssamarbeidet med topartssamarbeid. På denne måten legger regjeringa opp til konfrontasjon og konflikt, i stedet for samarbeid og enighet.

En av hovedbegrunnelsene til regjeringas forslag om midlertidige ansettelses, er at dette vil gjøre det lettere å komme inn på arbeidsmarkedet for grupper som for en stor del står utenfor, for eksempel funksjonshemmede. Regjeringa mener dette på sikt vil føre til at flere innen disse gruppene kan få fast ansettelse.

Men regjeringa mangler belegg for å kunne påstå dette. Som det framkommer flere steder i regjeringas eget høringsdokument, mangler det fakta- og forskningsgrunnlag for å hevde at forslagene vil føre til de effektene som regjeringa påstår. Vi ser det slik at forslagene i praksis vil medføre at alle nyansettelses kan være midlertidige i 9/12 mnd.

I mange av NTFs tariffområder, vil det på grunn av arbeidets art i praksis være svært vanskelig å få arbeid for grupper som står utenfor arbeidsmarkedet, uansett om det blir enklere med midlertidige ansettelses eller ikke. Dette gjelder f.eks. områder som spedisjon, grossist, buss, havn, renovasjon/miljø o.l. Regjeringas forslag vil på disse områdene derfor resultere i at faste stillinger blir omgjorte til midlertidige stillinger, og at sysselsettingen vil gå ned. All forskning rundt dette viser at økt midlertidighet ikke øker sysselsettinga.

I Sverige er det større adgang til midlertidige ansettelses enn i Norge i dag. Prosentvis er det dobbelt så mange midlertidige ansatte i Sverige som i Norge. Den blå/blå regjeringa argumenterer med at det vil bli lettere for ungdom og andre grupper å få innpass på arbeidsmarkedet hvis det blir enklere med midlertidige ansettelses.

Ledighetstillene for juni 2014 viser imidlertid at forholdet mellom arbeidsledige ungdommer (29,4 %) i Sverige i forhold til det samlede ledighetstallet (9,2 %) er høyere enn i Norge. Hvis vi i tillegg regner med de titusener av svenske ungdommer som har kommet til Norge for å jobbe de siste årene, viser dette at økt adgang til midlertidige

ansettelser ikke gjør det lettere for ungdom å komme inn på arbeidsmarkedet, snarere tvert i mot.

Regjeringa skyver grupper utenfor arbeidsmarkedet framfor seg i arbeidet med å gjennomføre en arbeidslivsreform som ikke er kunnskapsbasert, men ideologisk begrunnet. Funksjonshemmedes egne organisasjoner går mot forslagene. Unge

Funksjonshemmede har gått ut og påpekt at også funksjonshemmede arbeidstakere har rett på ordentlig stillingsvern. De ser det ikke som hensiktsmessig med flere midlertidige ansettelser og har andre forslag til tiltak.

Og er det én gruppe som er avhengig av trygghet i sitt forhold til arbeidsgiver, så er det funksjonshemmede.

Endringer i arbeidstidsreglene:

Regjeringas forslag til endringer i arbeidstidsreglene, vil gjøre det vanskeligere for våre medlemmer å planlegge sitt daglige liv. Arbeidsdagen vil bli mer uforutsigbar gjennom at arbeidsgiver ensidig får muligheter til å pålegge mer overtid. Legger vi til forslagene om økt adgang til søndagsarbeid, mener NTF at regjeringas forslag på disse områdene er et kraftig angrep på familieliv og fritid til den enkelte arbeidstaker.

NTF har i de fleste av sine tariffavtaler bestemmelser som begrenser om arbeidstid og gjennomsnittsberegning/utligningstid for arbeidstida. Disse tariffbestemmelsene vil ikke bli endret selv om AML blir endret. Høyesterettsdommen i Monica Okpe-saken, slår fast at formuleringer fra eller henvisninger til AML, er å regne som en del av tariffavtalen. Og det er formuleringene i AML på det tidspunktet tariffavtalen ble undertegnet, som skal gjelde. På disse tariffområdene vil derfor effekten av forslagene bety en konkurranseforskyvning til fordel for de uorganiserte bedriftene gjennom at de kan konkurrere på dårligere arbeidsvilkår. Dette er svært bekymringsfullt.

I mange av våre tariffområder, ser vi en bekymringsfull utvikling i retning av lengre arbeidsdager. Lang daglig arbeidstid og overtidsbelastning over tid, gir en relativt klar overhyppighet av ulykker. Flere undersøkelser viser at ved arbeidstid ut over 8 timer, øker risikoen for diverse uønskede hendelser og ulykker med 50 prosent. Ved arbeidstid på over 12 timer, øker risikoen med rundt 100 prosent. Innenfor mange av våre tariffområder vil ulykker kunne ha store konsekvenser, f.eks. innen godstransport og kollektivtrafikk. Slikt sett, kan regjeringas forslag også bidra til å gjøre trafikksikkerheten dårligere.

Et stort flertall av arbeidstakerne, har i dag fri på søndager. NTF ser dette som et stort samfunns gode, som gir god livskvalitet til den enkelte. Ved å tillate økt adgang til søndagsarbeid, angriper regjeringa folk flest sine muligheter til fritid, familieliv og deltakelse i samfunns liv.

NTF reagerer på at godtgjøringa for beredskapsvakter utenfor arbeidssted på søndager skal reduseres kraftig, gjennom at 1/8 av beredskapsvakta skal regnes med i arbeidstida mot 1/5 i dag. Dette er en reduksjon i godtgjøringa for slike vakter på 37,5 %. Regjeringas forslag er en ensidig og uakseptabel inngripen i partene i arbeidslivet sin frie forhandlingsrett utelukkende til fordel for arbeidsgiverne.

Regjeringas forslag kan få som resultat at flere butikker holder oppe på søndager. Dette vil innenfor våre tariffområder, kreve mer logistikk på grossist, spedisjon og godstransport i helgene. NTF mener dette vil påføre våre medlemmer større arbeidsbelastninger og mere press på jobben enn i dag. Det vil også bl.a. kunne føre til høyere matpriser fordi

arbeidskostnadene på lørdager og søndager er betydelige høyere enn på ukedagene. Det vil også kunne føre til at særlig små butikker i distriktene vil kunne få lavere inntjening, og dermed presses nærmere avvikling. Dette forslaget er derfor spesielt distriktsfiendtlig.

Når det gjelder forslagene om å utvide Arbeidstilsynets adgang til godkjenning av arbeidstidsordninger, representerer også dette en prinsipiell endring i hvordan partene i arbeidslivet har ordnet dette til nå. Som de fleste av de andre forslagene, vil dette utelukkende tjene arbeidsgiverne. NTF er sterkt i mot at adgangen som fagforeninger med innstillingsrett i dag har til å godkjenne avvikende arbeidstidsordninger, faller bort.

NTF er bekymret over at Arbeidstilsynet får svært vide fullmakter, og forslaget innebærer langt på vei en politisk abdikasjon fra regjeringen i arbeidstidsspørsmål. Regjeringen vil gå fra et system hvor de folkevalgte på Stortinget bestemmer de lovmessige begrensinger på arbeidstid (fritid og familieiv) – til et system hvor forvaltningen ved Arbeidstilsynet nå skal regulere arbeidstidsbestemmelsene ut fra svært skjønnsmessige regler – og basert på de opplysninger som arbeidsgiver sender inn til Arbeidstilsynet.

#### Endringer av aldersgrensene i AML:

NTF går mot å endre dagens aldersgrenser i AML. Mange av våre medlemmer har fysisk krevende arbeid, der utfordringen snarere er å stå i jobb til man kan ta ut AFP når man fyller 62. Vi er derfor bekymret for at ei heving av aldersgrensa kan føre til et press på den enkelte til å stå i jobb lengre enn man bør.

Vi tviler ikke på at det finnes enkeltindivider innenfor enkelte yrkesgrupper som er fullt i stand til å gjøre en god jobb etter fylte 70. For de arbeidstakerne som ønsker å jobbe utover denne alderen, kan man allerede i dag gjøre dette så sant det er enighet mellom arbeidstaker og arbeidsgiver. Dette mener NTF er tilstrekkelig.

Et av hovedmotivene til regjeringa med forslagene til endringer i AML, er å gjøre det lettere for ungdom og svake grupper å komme inn i arbeidslivet. Ei heving av aldersgrensa i AML vil føre til at flere vil stå i jobb utover fylte 70 år. Dette kan igjen føre til at ungdom og svake grupper vil få ennå større problemer med å komme inn på arbeidsmarkedet.

NTF frykter også at ei heving av aldersgrensa også vil sette dagens pensjonsordning under press, og på sikt føre til at opptjeningstida på pensjon øker ytterligere. Dette vil være svært problematisk for mange av NTFs medlemmer, der mange av helsemessige årsaker velger å ta ut AFP ved fylte 62 år.

#### Straffebestemmelser i AML og Allmenngjøringsloven:

NTF er tilfreds med at straffenivået for alvorlige brudd på AML blir hevet. I dag er konsekvensene så små ved brudd på AML, at mange tar sjansen på å bryte loven.

NTF er sterkt i mot å fjerne straffeansvaret for brudd på de mindre alvorlige bryddene på AML. Det er prinsipielt svært uheldig å gi det signalet at det er ok å være småskurk i arbeidslivet. Regjeringa sier i sitt forslag at små brudd i praksis ikke blir etterforsket. I stedet for å fjerne straffeansvaret ved mindre brudd, bør regjeringa heller sette påtalemakta i stand til å etterforske dette og opprettholde dagens straffebestemmelser.

NTF er også tilfreds med at straffenivået for brudd på Allmenngjøringsloven skjerpes, og støtter begge disse forslagene fra regjeringa.

oo00oo



Etter sommeren tok LO i Oslo initiativ til en politisk markering den 23. september. Arrangementet ble avholdt på Youngstorget. Vi og flere av våre foreninger deltok på arrangementet.

Parallelt med dette vedtok LO at en sammen med YS og UNIO skulle det avholdes en politisk markering (generalstreik). Denne skulle imidlertid avholdes i det høringsrunden var over og etter at regjeringen hadde oversendt sitt endelige forslag til Stortinget. Dato for markeringen ville dermed bli på nyåret 2015.

På vårt representantskapsmøte den 11. – 12. desember ble LOs nestleder Tor-Arne Solbakken invitert for å innlede om endringene. Etter innledningen ble det åpnet for diskusjon. Diskusjonen dreide seg imidlertid i først rekk om at tiden som var avsatt til markering var altfor kort. Forbundets representantskap ba forbundets administrasjon om å ta dette opp med LO.

Mer om markeringen og lovforslaget slik det ble vedtatt vil bli beskrevet i beretning for 2015.

#### Hindre en liberalisering av åpningstidene i varehandelen

Regjeringen har varslet at den vil se på bestemmelsen om åpningstidene i varehandelen. Noe forslag er imidlertid ikke kommet. Allikevel er det en gryende bekymring for hvordan det vil påvirke flere av våre bransjer. Dersom det tillates søndagsåpne butikker vil det få umiddelbar innvirkning innen grossist, spedisjon og godstransport. Det vil bli betydelig press på mer kvelds- og helgearbeid.

Når og hvis forslaget kommer vil vi oppfordre våre medlemmer og tillitsvalgte om å samarbeide med Handel og Kontor for å få en effektiv agitasjon og markering mot dette.

### 3 Næringspolitikk

#### Innføre regler om solidaransvar

Vi viser til "Øvrige oppgaver innen utredning i forbundet" under kapitlet om arbeidet med bransjeprogrammet.

#### Videreutvikle Alnabru som landets sentrale transportknutepunkt, samt frigi nødvendige arealer i området for ekspansjon og utvikling.

Forbundet har helt siden ideen ble lansert vært kritisk til å etablere et beredskapssenter for politiet på Alnabru. Dette synspunktet er bekjentgjort ovenfor de politiske myndigheter. I løpet av året ble det klart at politiet må se seg om etter andre områder for et slikt senter.

Dermed kan Alnabru videreutvikles til landet sentrale transportknutepunkt. Dette synspunktet er med i arbeidet med rullering av Nasjonal Transportplan, og gjennom prosjektet "Bred godsanalyse"

#### Regionale transportknutepunkter og korridorer må etableres og utvikles i hele landet.

Arbeidet er i gang ved at Statens Vegvesen inviterte oss til å delta på prosjektet "Bred godsanalyse" Her skal fagetatene sammen med andre relevante organisasjoner komme med innspill til Nasjonal Transportplan. Dette arbeidet er i gang og vil fortsette inn i 2015.

#### 4 Tariffpolitikk

##### Klargjøre og håndheve tariffgrensene mot andre fagforbund

Bussbransjen:

LO-kongressen vedtok i 2013 at sekretariatet skal nedsettes et utvalg som skal diskutere partsforholdet i Bussbransjeavtalen i NHO-området.

Mandag 10. februar ble kongressvedtaket forelagt LOs sekretariat vedtok å oppnevne et utvalg, med tre medlemmer fra NTF, to fra Fagforbundet og ett medlem fra NJF. Utvalget skal ledes av Tor-Arne Solbakken.

Vi hadde tidligere meddelt at vi ikke ønsker å delta i et slikt utvalg. Årsaken er at vi oppfattet at utvalgets arbeid skulle baseres på Grensetvistutvalgets innstilling og forslag 9700, begge behandlet i Kongressen, og hvor konklusjonene av utvalgets arbeid allerede er trukket opp.

Ved årets slutt var utvalget fortsatt ikke kommet i gang med sitt arbeid. Saken er allikevel ikke henlagt, og vil bli tema også i 2015.

##### Grossist og Spedisjon:

Det har vært en årelang diskusjon hos oss om grensegangen mellom Handel og Kontor om grensegangen mellom tariffområdene i spedisjon- og grossistsektoren. Spesielt har denne diskusjonen vært framme i Oslo-området.

Saken er drøftet flere ganger i forbundsstyre. Utgangspunktet for disse diskusjonene er om den såkalte grenseavtalen med Handel og Kontor og vårt forbund er klar nok. Alle konkrete tilfeller hvor det har vært lokal uenighet om hvem som skal ha organisasjons- og avtaleretten er imidlertid løst, men forbundets lokale tillitsvalgte er ikke fornøyd med resultatene.

På høsten ble det avtalt med Handel og Kontor at vi skal møtes for å diskutere grenseavtalen. Møte vil imidlertid ikke kunne avvikles før i 2015.

##### Opprette tariffavtale for mobilkran

Se beretning for bransjeråd for Mobilkran sin beretning for 2014.

#### 5 Arbeidsmiljø

Forsvare og forbedre arbeidsmiljøloven.

Med dagens regjering er utsiktene til å få politisk flertall for forbedringer av arbeidsmiljøloven svært begrenset. Arbeidet har derfor vært innrettet på å forsvare loven.

##### Døgn- og ukeskillet må gjeninnføres.

Årsplanens intensjon om at forbundet skulle prioritere arbeidet med å gjeninnføre døgn- og ukeskille slik det var før siste revisjon av loven har ikke har vært mulig.

Brudd på arbeidsmiljøloven må i større grad påtales, f.eks. når det gjelder ulovlig bruk av midlertidig ansatte og vikarer, og ulovlige arbeidstider.

Viser til forbundets høringsuttalelse om regjeringens forslag til endringer av arbeidsmiljøloven.

### Arbeidsmiljølovens regler om virksomhetsoverdragelse skal gjelde ved anbud, entreprise og outsourcing.

Med dagens regjering er utsiktene til å få politisk flertall for forbedringer av arbeidsmiljøloven svært begrenset. Arbeidet har derfor vært innrettet på å forsvare loven.

## 6 EU/EØS

### Å samarbeide med en europeisk fagbevegelses kamp mot EU og høyresidens angrep på faglige rettigheter, herunder å arbeide for å forhindre at arbeiderfiendtlige EU-direktiv, for eksempel håndhevingsdirektiv blir implementert i Norge.

Vårt arbeid i den Europeiske Transportarbeiderføderasjonen har blant annet som mål å styrke faglige rettigheter og unngå uheldige og skadelige virkninger av ulike EU-direktiv. Dette arbeidet pågår kontinuerlig, blant annet ved tilstedeværelse i de europeiske fora der slik spørsmål diskuteres og hvor vi har innflytelse. Direktiv som utfordrer samferdselssektoren og som angriper innflytelse og vernebestemmelser i arbeidsforhold står sentralt i dette arbeidet.

### Å arbeide politisk for at Norges sier opp dagens EØS-avtale.

Samtidig med det pågående arbeidet med å styrke faglige rettigheter og å forhindre arbeiderfiendtlige EU-direktiv vedtok landsmøte at forbundet skal arbeide for at Norge sier opp dagens EØS-avtale. Det ble også satt inn som en prioritert oppgave for 2014.

Den politiske situasjonen er imidlertid slik at fortiden er ikke dette et tema som det er mulig å bringe til torgs.

Forbundet er kjent med at flere forbund ønsker å bygge opp en bred plattform fram mot LOs kongress i 2017 i håp om at en der kan få et "nei" til EØS-avtalen.

## 7 Internasjonalt arbeid

### Følge opp solidaritetsprosjektene vedtatt av landsmøte 2014

Se kapittel om forbundets landsmøte og Norsk Folkehjelp.

Se for øvrig eget kapittel om det internasjonale arbeidet og rapporter fra seksjonene.

## 8 Samferdse

### Sikre like konkurransevilkår mellom nasjonale og internasjonale selskaper innen gods- og persontrafikk

Se eget avsnitt om kabotasje under kapitlet "Vår egen organisasjon"

### Det må bygges ut et tilstrekkelig antall døgnhvileplasser

Se kapittel om "Øvrige oppgaver innen utredning i forbundet" under avsnitt om kabotasje. Døgnhvileplasser er tatt inn som en del av bransjeprogrammet, og er nevnt i dette kapitlet.

## 9 Verving og agitasjon

Se eget kapittel om opplysnings- og verveutvalget

## 10 Kurs og skolering

Se eget kapittel om opplysnings- og verveutvalget

## 11 Mangfold og likeverd

Se eget kapittel om Mangfold og likeverd

## 12 Ungdomsarbeid

Se eget kapittel om Ungdomsarbeidet

## 13 Konsern

Se eget avsnitt om konsernforum

## Forbundets administrasjon

### Redesign av forbundets nettsider.

Det bestemte at arbeidet med å utvikle nye nettsider i løpet av første halvår i 2014. Et slikt arbeid er altfor omfattende til å klare det samtidig med landsmøte og tariffoppgjør. Dette arbeidet er utsatt.

### Innføring av elektroniske trekklistor

Se eget avsnitt om elektroniske trekklistor under kapittel om "Internkontroll og administrasjon"

### Fortsette arbeidet med å iverksette relevante tiltak for å få på plass Internkontroll etter personopplysningsloven i forbundets administrasjon og foreninger.

Her har vi sett på muligheter for å endre saksbehandlersystemet i forhold til å begrense tilgangen til saker hvor det er personopplysninger. Med dagens system er dette ikke mulig. Tiltaket som ble satt i verk var at alle på nytt signerte taushetserklæringer og at alle nye som får tilgang til systemene våre må signere slike erklæringer.

Ved innføring av et nytt saksbehandlersystem må vi sørge for å ivareta dette på en måte som gjør at vi ivaretar personopplysninger i hht loven.

### Oppgradering av forbundets kontorer/eventuelt nye kontorer

I slutten av 2014 satt vi i gang arbeidet med å se på nye lokaler. Vi har vært i kontakt med Oslo Kongressenter og SpareBank 1 og avventer tilbakemelding fra disse. Arbeidet vil fortsette i 2015, hvor vi også må avklare eventuell videre leie av eksisterende lokaler.

### Administrasjonskonferanser 2014 (en vår og en høst)

Det er avholdt to konferanser. Den første i februar hvor temaene var arbeidsfordeling for og mellom valgte og ansatte, evaluering av landsmøtet 2014, bransjekonferansen 2014, årsplan/budsjett.

Det andre møte ble avholdt i slutten av september. Temaer som ble diskutert var arbeidsmiljø på kontoret, årsplan, oppsummering av 2014 og Innspill til årsplan 2015, møte- og aktivitetsplan 2014 og budsjett 2015.

## Forbundets økonomi

Regnskapet for 2014 er gjort opp med et negativt driftsresultat på kr **12 350 880,-**

Etter finansposter og avstemming mot kampfond og internasjonalt støtteform er det et negativt resultat på kr **6 998 973,-**.

Som en følge av landsmøtevedtak i 2005, innførte forbundet i 2006 en ekstrakontingent på 0,1 % som for 2014 ga kr 5 208 551 Ekstrakontingenten er tilført kampfondet i sin helhet. Det ble utbetalt streikebidrag på i alt kr 9 504 987,-.

Fra 2013 til 2014 er medlemstallet gått opp med 348. Og kontingentinntektene er økt med ca 1,7 millioner.

Pr 31.12.2014 eier forbundet fem leiligheter som brukes av tillitsvalgte i forbundets sentrale administrasjon.

Det er fortsatt fokus på budsjettoppfølging gjennom hele året. Forbundets likviditet er fortsatt å anse som god.

## **Internkontroll og administrasjon**

### **Compendia medlemssystem**

I 2014 har det vært gjennomført "en til en-opplæring" på Compendia med de foreningene som har meldt inn ønske om det. Vi ser at opplæringsmetoden gir bedre resultater enn felleskurs, der behov og ønsker er veldig forskjellige.

Fortsatt er det flere foreninger som ikke har fått opplæring, så ordningen vil fortsette i 2015.

Arbeidet med et web-basert medlemssystem startet på slutten av 2014. Det arbeidet som foreløpig er gjort er et uttrekk fra dagens system slik at Compendia kan starte de interne forberedelsene/tilretteleggingen. Målet er at systemet skal være på plass og tatt i bruk innen utgangen av 2015.

### **Symfoni saksbehandling**

Arbeidet med å lagre gammelt papirarkiv elektronisk har pågått også i 2014.

### **Elektroniske trekklister**

Dette prosjektet ble startet opp våren 2014 med tilpasninger og endringer i modulen for kontingent.

August 2014 ble det gjennomført møte med fire stor bedrifter som hadde sagt seg villig til å være med i prosjektet. Disse var: ASKO, Schenker, Tide og Boreal Transport. I tillegg varslet Schibsted (Aftenposten) at de var interessert, men pga overgang til nytt lønssystem ville de avvente til våren 2015.

Fra og med oktober begynte Boreal Transport å overføre kontingenten elektronisk. Det var noen problemer de tre første månedene, men med god hjelp fra Compendia vil Boreal være helt over på elektroniske trekklister fra januar 2015.

Arbeidet videre vil være å få de tre andre, samt Schibsted (Aftenposten) over på systemet og utvide med flere bedrifter i løpet av 2015.

## **Informasjon**

### Kommunikasjonsarbeidet:

Landsmøtet i Kristiansand krevde mye ressurser den første måneden. Forbundet brukte både egne og innleide ressurser både i forberedelsene til, og gjennom landsmøte. Dette var vellykket, og vi fikk flere større oppslag både før og under landsmøtet, både i trykte medier og etermedier. Fem nasjonale og regionale medier fulgte landsmøtet, i tillegg var ytterligere tre medier innom en eller flere ganger. Tatt i betraktning av at landsmøtet ble holdt et godt stykke fra Akersgata, må NTF si seg meget godt fornøyd med mediedekningen.

Rett etter påske startet hovedoppgjøret. I forkant ble de relevante mediene informert om de forskjellige oppgjørene, og fikk liste bl.a. over kontaktpersoner. Også denne gangen fikk vi god mediedekning for forbundet under de forskjellige forhandlingene og meklingene. Vi var raskt ute med presseinformasjon, og vi var i de fleste tilfeller ute før andre forbund som vi samarbeidet med når forhandlinger og meklinger ble avsluttet.

Havnekonfliktene fortsatte gjennom hele 2014. Det benyttes fortsatt eksternt bistand i denne konflikten i pressearbeidet.

På slutten av året ble NTFs nye design- og profilmanual slutført. Forbundet har nå en ny og mer moderne "look" enn tidligere. Design- og profilmanualen er blitt stilt til rådighet også for foreningene.

### Hjemmesider og Facebook:

Det ble lagt ut i underkant 100 nyhetssaker på NTFs hjemmeside i fjor. Det drives et kontinuerlig arbeid med å oppdatere og ajourføre all informasjon på hjemmesidene.

Det bestemt at arbeidet med å utvikle nye nettsider i løpet av første halvår i 2014. Et slikt arbeid er altfor omfattende til å klare det samtidig med landsmøte og tariffoppgjør. Dette arbeidet er utsatt.

I forhold til forbundets medlemstall er NTFs facebookside LO-familiens største. I 2014 passerte vi 7 000 tilhengere og økte jevnt og trutt gjennom året. Facebooksiden ble aktivt brukt til å formidle alle nyhetssakene som ble lagt ut på NTFs hjemmesider, samt legge ut interessante saker fra andre medier. Det ble også jevnlig lagt ut saker på forbundets Twitter-side.

Kommunikasjonsansvarlige deltok også i arbeidsgruppa for informasjon LO hadde i forbindelse med regjeringas forslag til endringer i Arbeidsmiljøloven, og var bl.a. med å planlegge den svært vellykkede Facebook-kampanjen LO hadde sammen med YS og UNIO.

## **Transportarbeideren**

Transportarbeideren kom ut med åtte utgaver i 2014, alle på 40 sider, totalt 320 sider.

Høsten 2014 ble det også laget et 16 siders bilag i forbindelse med havnekonfliktene. Dette ble gitt i forbindelse med Transportarbeideren 8-2014, og senere som innstikk i LO Aktuelt sitt første nummer i 2015.

Roy Ervin Solstad var ansvarlig redaktør og den eneste ansatte i redaksjonen. Solstad har levert artikler og kommentarstoff til FriFagbevegelse.no i 2014.

## Opplysnings- og verveutvalget

I 2014 økte medlemstallet med 348 medlemmer ift året før, og totalt yrkesaktive økte med 260 medlemmer.

Per 31. desember 2014 var forbundets totale medlemstall på 20 879, derav 16 089 yrkesaktive. Dette betyr at vervearbeidet førte til en økning i medlemstallet gjennom året, og at forbundet fortsatt er over 20 000 medlemmer, dette er meget bra, selv om økningen selvfølgelig fortsatt kunne ha vært bedre.

Forbundets verve- og aksjonsuke ble avholdt i perioden 15. - 26. september.

Etter samme mal som tidligere ble det bestemt at foreningene skulle planlegge verveaktiviteter som bedriftsbesøk, medlemsmøter og standsaksjoner gjennom ukene, og at forbundets sentrale tillitsvalgte stilte seg til disposisjon for å delta på aktiviteter i foreningene. Forbundet stilte til disposisjon helt nytt vervemateriell og strøartikler som kunne brukes ved oppsøkende virksomhet. Verve og aksjonsukene ble ikke så vellykket som ønskelig, og det viser at forbundet må se på nye metoder for å få gjennomført verveuken på en bedre måte.

Verving er tross alt noe av det viktigste vi driver på med hver dag, hele året.

Forbundets opplysnings- og verveutvalg har i perioden frem til studielederkonferansen 2014 bestått av Roger Moum, Monica Johansen, Bjørn Tore Bråthen, Jack Sæther og Inge Vidar Lone.

Opplysnings- og verveutvalget har jobbet sammen for å diskutere gjennomføring av vervearbeidet og opplæringen for å fastsette lokale målsettinger, samt å utarbeide gjennomføringsplaner for vervearbeidet.

Det har i 2014 blitt gitt økonomisk støtte til vervetiltak i flere foreninger, med bakgrunn i innsendte gjennomføringsplaner, budsjett og avsluttende rapport og regnskap. Dette har av alle foreninger vært oppfattet som positivt, og man forsøkte i 2014 og støtte opp de foreningene som trengte mer støtte med refusjon av de midler som ble brukt.

I forbundets handlingsprogram for perioden 2014 - 2017 er blant annet følgende fastsatt:

"Forbundet vil også i de kommende år satse på den faglige, politiske og ideologiske skoleringen av tillitsvalgte og medlemmer, både ved at medlemmer gis basiskunnskap om organisasjonen og organisasjonsarbeid og ved at tillitsvalgte gis tilbud om emnekurs eller spesialkurs tilpasset behovene lokalt og sentralt i forbundet, dette arbeidet videreføres og er fortsatt godt mottatt av medlemmene".

### Verving og skolering

På forbundets studielederkonferanse 1. – 3. september 2014 var bla. foreningenes studietillitsvalgte samlet på Sørmarka. Her gikk vi gjennom forbundets kursmaterieell og andre temaer. Det ble og utarbeidet et forslag til nytt søknadskjema til bruk når foreninger ønsker økonomiske midler til ekstraordinær verveaktivitet

### ITFs aksjonsdag

ITFs aksjonsdag var i 2014 7. oktober, noe som var utenfor NTFs verveker.

Det ble denne dagen satt spesielt fokus på havn og dette ble markert blant annet i Fredrikstad Havn og Trondheim Havn. Her var det fokus på sikkerhet på havna og det ble rapportert om god oppslutning.

### Opplysnings- og verveutvalg

Følgende ble på studielederkonferansen valgt til forbundets opplysnings- og verveutvalg for perioden 2014 - 2015:

John Terje Nordskog	forening 19, Vestnorsk
Monica Johansen	forening 28, Østfold
Steinar Jakobsen	forening 34, Polarsirkelen
Johnny Sletvold	forening 20, Midtnorsk
Pål Aronsen	forening 04, Oslo
Jack Sæther	forening 20, Møre og Romsdal

Bjørn Jonassen                      Administrasjonen

Utvalget har hatt som mandat:

- Oppfølging/gjennomføring av forbundets strategiplan for studiearbeid og utdanningspolitikk.
- Følge opp og videreutvikle den systematiske tillitsvalgtopplæringen.
- Utvikling av relevant studiemateriell.
- Retningslinjer for uttak til LO-skolen og til andre kurs og toppskoleringstiltak som gir spesiell kompetanse
- Utarbeide prosjektplan og være styringsgruppe for å lage en helhetlig plan for verving og skolering.
- Overordnede retningslinjer og planlegging av forbundets vervestrategier.

### Forbundets kursaktivitet

Det ble ikke avholdt sentrale kurs i 2014 da det var både lønnsoppgjør og landsmøte dette året. Det ble derfor ikke satt av tid til sentral skolering bortsett fra de årlige konferanser som er faste.

### Kursaktiviteten i foreningene

Kursaktiviteten i foreningene har vært meget god gjennom året, og foreningene har i stor grad samarbeidet på tvers av fylkesgrensene for å kunne gi medlemmene et best mulig tilbud.

### MOTO kurs/toppskolering

Forbundet gir hvert år stipend til medlemmer som søker på åpne AOF-kurs, eller kurs som AOF arrangerer som en del av LOs toppskolering.

Det har som årene før vært god oppslutning på kursene og dette har vært nyttig opplæring for medlemmene.

Temaer på MOTO-kurs har bl.a. vært mobbing/trakassering, klima/miljø, forhandlinger,



arbeidstidsplanlegging og hovedavtalenes regler om samarbeid. Temaer på toppskoleringskurs har vært LO-skolen (flere moduler) og arbeidsrett. Det har vært mange fler som har tatt toppskolering i 2014 enn på flere år.

### Fagopplæring

Norsk Transportarbeiderforbund er representert i Faglig råd for service og samferdsel. Dette rådet er et rådgivende organ for Utdanningsdirektoratet i spørsmål knyttet til fagene innenfor service- og samferdselssektoren, deriblant Yrkessjåførfaget og Logistikkfaget. Man ser det som nyttig og fortsatt oppmuntre medlemmene til å ta fagbrev i sine yrker, dette for å øke statusen og kompetansen i yrkene.

### LOs utdanningsfond

I 2014 er 225 av forbundets medlemmer til sammen innvilget kr 2 209 600.- i stipend. Dette utgjør 9,97 % av fondets utbetalinger

### OU-fondet

I 2005 ble fordeling av OU-midlene lagt om slik at OU-midlene ble fordelt på forbundene i forhold til yrkesaktive medlemmer i stedet for etter antall studietimer. Dette ga for 2014 NTF et tilsagn på kr brutto kr 6 099 179,- som ble overført til en klientkonto, administrert av LO kompetanse (AOF i Norge). Ved å innrapportere kursaktiviteter i regi av forbundet og foreningene, ga dette grunnlag for overføring av midler fra klientkontoen.

## **Mangfold og likeverd**

I forbundets handlingsprogram fra periode 2014-2017 er følgende fastsatt:

Forbundet ønsker å motarbeide alle former for negativ forskjellsbehandling på bakgrunn av kjønn, 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 fremmedkulturell bakgrunn.

Vi vil arbeide for

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

Etter landsmøtet i 2009 fikk leder av Mangfold og Likeverd møte i forbundets representantskap med tale og forslagsrett.

Utvalget for Mangfold og likeverd har jobbet aktivt mot NTFs Landsmøte 2014 med å komme med forslag, og har i tillegg vært med komiteen i handlingsprogrammet.

Utvalget utarbeidet forslag til vedtektsendringer i forkant av Landsmøtet, som ble sendt ut til alle i utvalget for å ta dette videre i sine foreninger. Grunnen til at dette måtte tas videre i foreningene er at det kun er foreninger som kan sende inn forslag til Landsmøtet.

Endringer som ble vedtatt:

Mønster vedtekter for forbundets foreninger

§ 5

Foreningen ledes av et styre som skal bestå av minst 5 og høyst 9 medlemmer, nemlig leder, nestleder, kasserer/økonomiansvarlig og sekretær samt henholdsvis 1 til 5 styremedlemmer. Styret skal så vidt mulig sammensettes *slik at bransjer, kjønn og etnisitet blir best mulig ivaretatt*. Styret velges ved det ordinære årsmøte. Det velges minst 4 varamedlemmer til styret.

Mønster vedtekter for forbundets klubber

§6

Årsmøtet foretar valg av klubbstyre og andre tillitsvalgte som årsmøtet måtte bestemme. *Det skal så vidt mulig sammensettes slik at kjønn og etnisitet blir best mulig ivaretatt*. Leder velges ved særskilt valg. Alle valg avgjøres ved alminnelig flertall blant de frammøtte.

Utvalgets medlemmer i 2014:

Marianne Skår-Teigen	Forening 019 Leder
Himdad Junas Qader	Forening 054 Nestleder
Monica Okpe	Forening 004 Sekretær
Nina Risinggård	Forening 044
Sven Lund	Forening 004

Varamedlemmer:

Marit-Solveig Nedrebø	Forening 043
June Anita Sørensen	Forening 100
Anita Vold	Forening 027

Møter, kurs og konferanser:

Det er avholdt fem møter i utvalget for mangfold og likeverd i løpet av perioden. Utvalget for mangfold og likeverd har vurdert ulike måter å jobbe på, og har kommet til at med de ressurser vi besitter, har det mest effekt at vi utnytter de kurs og konferanser vi avholder, til å opplyse og motivere til fokus på likestillingsarbeidet i foreningene og klubbene. Det viktigste arbeidet innen feltet skjer ute på arbeidsplassene. Bare der kan vi rekruttere og få det mangfoldige forbundet vi fortjener og som kan tjene medlemmene på best mulig måte.

Konferansen i 2014 ble avholdt på Quality Hotel Mastemyr den 9. – 11. mai 2014.

På lørdag hadde vi minikurset "Fordommer Fordummer" med Norsk Folkehjelp. Vi hadde gruppearbeid og dialog om etnisk mangfold på arbeidsplassen. I tillegg vil vi også komme noe inn på mannsjåvinisme og kvinneskimmingering. På konferansen tok vi for oss beretning for 2013, mandat og handlingsplaner for 2014. Det siste vi gjorde på søndag var å velge det nye utvalget for mangfold og likeverd.

Kurs 2014 ble avholdt på Rica Holmenkollen Park Hotel den 24. – 26. oktober 2014. Denne samlingen hadde vi sammen med ungdomskonferansen, men kurset avholdt vi separat. På kurset hadde vi kursleder Torunn Ødegård med tema GOAL MAPPING – et verktøy for å nå dine mål. Vi lærte om, og prøvde ut en ny måte for å sette mål og holde oss på sporet slik at vi kan nå våre mål. Metoden heter Brian Mayne`s Goal Mapping, og benyttes av over 3 000 000 mennesker verden over.

### Generelt

I denne perioden har utvalget for Mangfold og likeverd jobbet spesielt med sexstrakkassering på arbeidsplassen. I "Transportarbeideren" nr. 7-2014 ble problematikken dekket over seks sider med overskriften: "Den uønskede oppmerksomheten".

Utvalget har også jobbet med forskjellige andre muligheter for opplysningskampanje, som for eksempel postkort med Sexpress er IKKE et frynsegode! Din grense er ikke min grense!. Dette arbeidet er kun diskutert, og er ikke ferdig.

Utvalget har flere ganger bedt om at NTF representantskap skal ta opp dette med Rasismefri sone. På representantskapet den 17. – 18. juni 2014 ble det avsatt en halv dag til Norsk Folkehjelp som presenterte "Rasismefri sone" for alle foreningene. I tillegg hadde vi gruppeoppgaver som gikk ut på å teste ut egne fordommer, og et menneskebibliotek hvor vi fikk snakke med de forskjellige "bøkene", som blant annet omfattet en flyktning, ei muslimsk dame og kjønnsbytte.

Utvalget jobber videre med å få til dette med likestillingsavtaler i alle ledd i forbundet. Det er lagt ut en veileder i likestillingsarbeid for bedrifter og tillitsvalgte på forbundets nettsider.

Utvalget har utarbeidet sitt eget brevpapir til oppslag med informasjon ut til foreninger og klubber, som M&L konferansen og utvalget utarbeider.

I 2014 er det ca. 10 % kvinner som er medlemmer i forbundet.

### Mandat

Utvalget skal være pådriver for å motarbeide alle former for negativ forskjellsbehandling og/eller trakassering på arbeidsplassene og i forbundets organer. Det skal være retningsgivende og rådgivende overfor forbundet i saker som gjelder forskjellsbehandling på bakgrunn av kjønn, seksuell legning, etnisitet, funksjonshemming, livssyn, politiske eller kulturelle holdninger.

Utvalget skal arbeide for likelønn og likestilling mellom kjønnene innen forbundets organisasjonsområder slik at alle gis like rekrutteringsmuligheter og muligheter for arbeid innen transportområdet. Utvalget skal gi forbundet og forhandlingsutvalgene råd om hvordan dette kan settes ut i praksis på den enkelte arbeidsplass.

Utvalget skal arrangere en konferanse i året, hvor nytt mandat utarbeides og nytt likestillingsutvalg innstilles for forbundsstyret.

Utvalget skal arrangere kvinnekongress eller alternative modeller for utvikling av nettverk og for å motivere kvinner og minoriteter i forbundet til å engasjere seg fagligpolitisk.

Norsk Transportarbeiderforbund er også engasjert i LOs likestillingsarbeid og er representert på følgende måte:

LOs familie- og likestillingsutvalg, Bjørn Anders Jonassen. Sissel Karlsen (vara)

LOs LHBT, Heidi Bjurbeck og Nils Christian Pedersen

LOs forum for etnisk likestilling, Sissel Karlsen, Bjørn Anders Jonassen (vara)

ETFs kvinnekomité, Sissel Karlsen

## Ungdomsarbeidet

Utvalget har i perioden bestått av:

Roy Einar Nilsen	Leder
Chris-Rudi Lind	Nestleder
Geir Ove Gjelsvik	Sekretær
Joakim Hagen	Utvalgsmedlem
Rune Ekren	Utvalgsmedlem
Alexander Loiro	1. Vara
Trond Jøklerud	2. Vara
Abdi Asis	3. Vara
Elisabeth Aasen	4. Vara

I perioden har utvalget gjennomført ungdomskurs, flere skolebesøk rundt om i landet og deltatt på transportmessa på Gardermoen. Enkelte har også deltatt på ungdomskonferanser i andre LO-forbund som gjester.

Politisk har utvalget jobbet gjennom LO både sentralt og lokalt spesielt med hensyn til endringene i arbeidsmiljøloven. Utvalget har også plass i Rød ungdom og sosialistisk ungdoms faglige utvalg.

Videre har Geir Ove Gjelsvik vært representert i LOs sentrale ungdomsutvalg. Fem av utvalgets medlemmer deltok også på NTFs landsmøte i januar som delegater.

På ungdomskonferansen i oktober ble følgende valgt:

Roy Einar Nilsen	Leder
Geir Ove Gjelsvik	Nestleder
Joakim Hagen	Sekretær
Thomas Jørgensen	Utvalgsmedlem
Alexander Loiro	Utvalgsmedlem
Rune Ekren	Utvalgsmedlem
Ane Skredderstuen	1. Vara
Abdi Asis	2. vara
Konstantinous	3. vara

Ane Skredderstuen trakk seg i perioden.

## Kollektivkampanjen

Kollektivkampanjen er et samarbeidsorgan mellom Natur og Ungdom, Norges Naturvernforbund, Norsk Transportarbeiderforbund, Norsk Jernbaneforbund, Fagforbundet

og Yrkestrafikkforbundet. I tillegg deltar LO med en egen representant i dette samarbeidet. Målet med kampanjen er å styrke kollektivtrafikkens plass i Norge.

Den 24. februar 2014, hadde NTF sitt forbundsstyre økonomisk støtte for 2014 oppe til behandling. Det ble da reist en del spørsmål om drift, planarbeid, økonomi ol. i forbindelse med kollektivkampanjen, sett i lys av vår deltagelse og våre bevilgninger til kampanjen, men også rettet opp mot spørsmålet til vår fremtidige rolle og vårt engasjement.

Med bakgrunn i forbundsstyrets behandling av saken, sendte vi brev den 19. mars 2014, hvor vi ba om at det ble gjennomført en evaluering av kollektivkampanjen, hvor vi så på hva vi historisk hadde gjort og hva en ønsket med kollektivkampanjen i fremtiden. Resultatet av en slik gjennomgang ville være utslagsgivende når forbundsstyret skulle vurdere fortsatt engasjement i kampanjen.

Etter flere purringer fra vår side ble en slik evaluering gjennomført den 10. november 2014. Tidlig var man enige om at kollektivkampanjen var kommet inn i et rutinemessig spor. Dessverre førte ikke evalueringen til at man klarte å se hvilke tiltak en kunne iverksette for å få revitalisert kampanjen, og eventuelt hva en ville med kampanjen i fremtiden.

Med bakgrunn i at evalueringen ikke førte til konkrete tiltak for å skape revitalisering, så ikke forbundsstyret seg tjent med at vi skulle fortsette vårt engasjement i kollektivkampanjen. Norsk Transportarbeiderforbund varslet med dette våre samarbeidspartnere om at vi trådte ut av kollektivkampanjen fra og med 1. januar 2015

## **Konsernforum**

Det er avholdt et møte i arbeidsutvalget i konsernforumet i 2014

## **Bransjerådene**

### **Bransjerådet for avisbud**

Året 2014 er ikke forskjellig fra årene før, med fallende opplagstall og stor nedgang i annonseinntektene for avisene. Det som er nytt er at flere aviser nå vurderer å redusere antall distribusjonsdager. Bedriftene omorganiserer ved ruterevisjoner lager større ruter, noe som medfører at mange avisbud blir stående uten jobb. Det er også tendens til utvidet bruk av kontraktører i bransjen.

Bransjen består av 29 klubber og noen direkte medlemmer samt en klubb under oppbygning (Sam Distribusjon A-media) total medlemmer pr: 31.12. 2013, 1307 og 1219 i utgangen av 2014. En nedgang på 88 medlemmer i perioden.

I MBL har vi 1 113 medlemmer, i Virke har vi 86 og 20 medlemmer i bedrifter som ikke er tilsluttet noen hovedorganisasjon.

Medlemmer i bransjerådet i perioden 2014-2016 er:

Rune Kristiansen	Innlandet Distribusjon LHMR. (Leder)
Leif Halvorsen	Telemark Distribusjon AS
May Britt Olsen	Fedrelandsvennen Distribusjon AS
Cato Nysveen	Avislevering AS ( Hamar media)
Vidar Sæterbø	Adressa Distribusjon AS
Birgitt Fiske	Nord vestdistribusjon Ålesund.

Vara er:

Ole-Sivert Prytz	Aftenposten Distribusjon as
Christine Schauer	Romerike Mediadistribusjon
Frank Johansen	Aftenposten Distribusjon as

Arbeidsutvalget er:

Leder	Rune Kristiansen
Nestleder	Leif Halvorsen
Sekretær	May Britt Olsen

Alle de store mediehusene fortsetter en prosess om nedbemanning og besparelser i alle ledd uten unntak også i distribusjonsleddet.

De som tidligere var definert som tilretteleggere i Avisbudavtalen, er nå omdefinert som D- Ledere m/personalansvar. Mange av disse er organisert hos oss, pga uenighet mellom NHO og LO faller disse utenfor Avisbudavtalen.

De aller fleste distribusjonsselskapene har nå blitt slått sammen som i hovedsak består av A-MEDIA – SCHIBSTED – POLARIS.

Distribusjonsselskapene skal være selvstendige og drive på forretningsmessig basis. Eierne ønsker avkastning fra distribusjonsselskapet, men resultatene i distribusjon uteligger på lik linje som i Avishusene.

Bransjerådet har hatt en aktiv periode, med flere utvalg i samarbeid med MBL, noen av utvalgene videreføres i 2015.

Protokolltilførsler i Avisbudavtalen 2014:

Utvalg om Distribusjonstid (Sintef Prosjektet) er sammensatt av to representanter fra NTF og MBL. Utvalget skal legge frem sin konklusjon innen 1.7.2015

Utvalg om Lønnsstatistikk:

Partene NTF og MBL har i fellesskap jobbet med lønnsstatistikk før tariffoppgjøret 2014.

Utvalg om Lønnsystem:

Dette utvalget henger tett sammen med Utvalg av Distribusjonstid.

Utvalg om Hentested- problematikk Utvalget har tatt for seg spørsmål om å definere arbeidstid og arbeidssted.

Dialogkonferanse:

I 2013 ble det avholdt en Dialogkonferanse mellom arbeidsgivere og tillitsvalgte , NTF og MBL konferansen var vellykket og partene ønsket å videreføre dette arbeidet.

I aktivitetsplan for 2014 ble det søkt om midler til en ny konferanse for 2015.

Det ble også søkt om midler til en klubb tillitsvalgt konferanse. For 2015 vil bransjerådet søke også om midler til nordisk samarbeid.

Landsmøte 25. - 29. januar 2014 i Kristiansand:

Mange av våre tillitsvalgte var representert på landsmøte, til tross for at det er en liten gruppe som var godt representert.

Bransjekonferanse på Gardermoen 10. – 12. mars 2014:

Helge Arne Bjerkan, Adressa gikk av som Bransjerådets leder og Rune Kristiansen, Innlandet Distribusjon ble valgt som ny leder.

Møter:

Det har vært avholdt to bransjerådsmøter i tillegg til utvalgsmøter og tariffoppgjøret i 2014. Det har også vært møte med Styreleder i A-media Roar Flåthen.

Rettssaker:

Arbeidsretten 21 og 22 mai 2014. Forståelse av avisbudavtalen.

LO/NTF saksøker NHO/MBL saksøkte Arbeidsretten konkluderte med at NHO/MBL hadde rett i sine påstander om at avisbudavtalen er å forstå som en tidsakkord avtale.

I tariffoppgjøret i 2014 ble partene enig om at Avisbudavtalen var en timelønnsavtale og ikke en tidsakkord avtale slik Arbeidsrettens dom tilsa.

Tvister:

Det har i perioden blitt sendt inn en del tvister, noen tvister ligger også fortsatt og venter. Flere tvister om oppmåling har ligget på vent i klubbene for en avklaring i Arbeidsretten. Det har vært forskjellige tvister i ulike klubber som klart er som følge av situasjon som er skapt i bransjen.

Tariffoppgjøret:

Bransjen startet tariffoppgjøret 12. og 13. mai 2014 MBL brøt forhandlingene, pga. stor trafikk hos Riksmekleren ble meklingen avtalt den 1. og 2. september.

Meklingen ble avsluttet etter åtte timer på overtid, vi fikk gjennomslag for viktige tekniske endringer i avtalen.

- Tolkning av avtalen timelønnsavtale
- Returkjøring km og tid, deles i to faser 1.10.14 og 1.07.15
- Generelt tillegg 1.4.14, ytterligere et etterslepstillegg fra 1.7.14
- Fastsettelse av rutetid
- Tvistenemd for rutetid.
- Lønnsansiennitet mellom selskapene
- Fjernet bestemmelse for gjennomsnitt beregning.

Dette er et av de beste oppgjørene vi har hatt siden år 2000 da avtalen ble inngått.

Offentlig Godkjent Bedriftshelsetjeneste:

I henhold til Statistisk Sentral Byrås (SSB) bransjeregister er budtjenestene pålagt offentlig godkjent bedriftshelsetjeneste, gjelder også avisbud. Forskriften er gjeldende fra 01.01.2010 med en overgangsordning for selskaper som hadde bedriftslegeordning til senest 31.12.2012 for å få godkjent ordning. Det er fortsatt få av selskapene som har offentlig godkjent bedriftshelseordning.

Utenlands arbeidskraft og utenlands registrerte biler i ervervsmessig bruk:

Det er fortsatt en trend i mange selskaper å ansette utenlandske avisbud som bruker egne utenlandske registrerte biler. Det har vært en lang saksprosess med Toll og avgiftsdirektoratet i spørsmålet rundt dette tema. Saken er fortsatt uavklart.

NORPOST og tariffavtale med Virke:

Norpost har en hengeavtale til Avisbudavtalen, Norpost reguleres i takt med forhandlingene i NTF/MBL med noen unntak .

Kommunikasjon med klubbene:

Bransjerådet har delt inn klubbene i seks ansvarsområder fordelt på bransjerådets medlemmer. Bransjerådet har som oppgave å følge opp klubbene, dette er en krevende oppgave. Kommunikasjonen har i hovedsak foregått per mail og telefon, tilbakemeldingene fanges opp av bransjerådet.

I tillegg blir det sendt ut info som bransjerådet ønsker å nå klubbene med. Vi må få mer fokus på verving dette er en av de viktigste oppgavene som kan gjøres i klubbene. Etter medlemstallene for 2014 ser det ikke ut til at vi har lykket helt med dette. Verving står fast på agendaen til bransjerådet.

Rekruttering av nye tillitsvalgte:

Bransjerådet har arbeidet kontinuerlig i hele perioden med å få ajourførte lister over klubber og tillitsvalgte. Vi har klart å skape kontakt med A-media i Sam Distribusjon, foreningen i Oppland jobber med å opprette tariffavtale og ny klubb der. Det er fortsatt mange utfordringer i bransjen.

### **Bransjeråd for drosjesjåfører**

Det valgte bransjerådet for 2014 - 2015 består av Roald Arentz (leder), Arne Olav Bjerkeli og Ronald Johansen. Varamedlemmer er Bjørnar Pettersen og David Eggan Aune.

Bransjekonferansen 2014 vedtok følgende krav til hovedtariffoppgjøret 2012:

- Generelt lønnstillegg som sikrer en reallønnsforbedring og hever minstelønna betraktelig.
- Nedsettelse et av partssammensatt utvalg som kan drøfte etablering av regional vernetjeneste.
- Takstillegg for kvelds-, natt- og helgekjøring må i sin helhet tilfalle sjåføren.
- Lønnsprosenten kan ikke settes lavere enn 45 %.

Tariffrevisjonen i 2014 resulterte i følgende:

- I regulert område (med maksimaltakst fastsatt av konkurransetilsynet) får drosjesjåførene et generelt tillegg omregnet i timelønn på totalt kr. 5,12 per time.
- Resultatet i uregulert område (områder med fri takstfastsettelse) innebærer et generelt lønnstillegg omregnet i timelønn på kr. 5,92 per time.
- Garantibestemmelsen på minimum 40 % av innkjørt beløp ble videreført.
- Beregningsgrunnlaget for inntekt, vask og vedlikeholdsarbeid ble økt fra kr. 414,- til kr. 424,22 per time.

Øvrig aktivitet:

Etter initiativ fra Norges Taxiforbund i forbindelse med tariffforhandlingene, har bransjerådet og forbundet brukt en del tid i 2014 til å utarbeide en godkjenningssordning for avvikende arbeidstider (forbeholdt organiserte sjåfører), jf. arbeidsmiljølovens § 10-5. Det har imidlertid i løpet av året ikke lyktes å komme til enighet med vår motpart om en slik avtale.



Ellers var bransjerådet representert på seksjonsmøte i Nordisk Transportarbeiderføderasjon i oktober 2014 samt ved den 17. Skandinavisk Transportarbeiderkonferanse i november 2014.

### **Bransjeråd for bussarbeidere**

Bransjerådet har i 2014 avholdt to møter utenom de møter som har vært avholdt i forbindelse med lønnsoppgjøret i 2014.

Bransjerådet har i perioden bestått av følgende personer:

Roger Haagensen, Dagfinn Haga, Yngvar Venemyr, Bjørn Tore Bråten, Per Ole Melgård, Bjørn Olden, Inge Myhre, Morten Kvam og Bjørn Strandli

Av saker som har vært diskutert, har busskapringen i Årdal vært et tema hvor vi nøye har gjennomgått hvordan vi best mulig kan sikre oss mot at slike hendelser ikke skal kunne skje i fremtiden. I denne forbindelse er det også blitt nedsatt et sikkerhetsutvalg som skal se på sjåførenes og passasjerenes sikkerhet. I utvalget sitter Dag - Einar Sivertsen, Per Ole Melgård og Dagfinn Haga.

LOs kongressvedtak angående partsforholdet i Bussbransjeavtalen har vært diskutert inngående og hvordan vi skal håndtere dette.

Frikortbestemmelsene i tariffavtalen har også vært behandlet med tanke på å sikre bestemmelsen i fremtiden. Dette med bakgrunn i anbud og arbeidsgivers ønske om å svekke bestemmelsene.

Videre har bransjerådet diskutert de nye modulene i tariffavtalen som skal hjelpe sjåførene til å kunne gå opp til fagprøven. Herunder betaling for hver avlagte modul eller ikke.

Det har også vært diskutert at det i enkelte busselskaper inngås avtaler som er i strid med gjeldende lov- og avtaleverk. Her mener bransjerådet at vi må sørge for at dette ikke skjer uavhengig av hvilket forbund som inngår slike avtaler.

Bransjerådet har også diskutert arbeidet med en ny avtale for skinnegående trafikk og fått orientering om hvor langt dette arbeidet er kommet.

I forbindelse med høring om reiserettigheter for passasjerene, har bransjerådet kommet med noen innspill for å kunne sikre sjåførene. Bransjerådet er bekymret for at arbeidsgiverne kan legge større press på sjåførene ved forsinkelser eller annet.

Bransjerådet diskuterte også tema for bransjekonferansen som skulle avholdes forut for lønnsoppgjøret 2014.

Bransjerådet for buss og gods har vært samlet en gang for å diskutere forslaget om almenngjøring av godsavtalen samt turbilavtalen i bussbransjeavtalen nøye. Her var man ganske skeptiske, da begge bransjerådene var usikre om man kanskje burde ha hatt kontrollrutinene på plass før en almenngjøring.

Når det gjelder lønnsoppgjøret har bransjerådet hatt flere møter i tillegg til de møter som har vært med arbeidsgivere og i mekling hos Riksmekleren.

## Bransjeråd for Gods

På bransjekonferansen 10. - 12. mars 2014 ble følgende valgt:

Leder: Finn Harald Martinussen  
Sekretær: Nils Bjarte Sæle  
Medlem: Dagfinn Evensen  
Medlem: Erik Øvreseth  
Medlem: Chris Rudi Lind

Vara: Kåre Reknes Haukereid  
Vara: John Olav Øyangen  
Vara: Tore Eriksen

### Bransjerådets arbeid

I tillegg til tarifforhandlingene har bransjerådet avholdt to møter i 2014. Av saker som har vært diskutert i bransjerådet har vært:

- Organisering/verving av godssjåførere, og utfordringen med at sjåførene ofte er "mer lojal mot arbeidsgiver enn de er mot egne rettigheter".
- Arbeidsgivernes "motstand" mot å innføre tariffavtale.
- Transportkompetanse Haugesund, som går inn i bedrifter som konsulenter ift. kjøre- og hviletid og arbeidstid.
- Regionale verneombud i transportbransjen
- Den "svenske modellen" med fadderordning for å mer systematisk bygge opp kunnskapen og bevisstheten rundt tariffavtaler før man går til skrittet å krever den innført.
- Allmengjøring av minstelønn og diett i godstariffen.
- Endringer i kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

### Revisjon av overenskomstene

Vi møtte til forhandlinger med NHO og NLF med spreke krav, både når det gjaldt lønnsøkning og andre tekniske endringer i overenskomsten.

På andre siden av bordet ble vi møtt av to organisasjoner som var langt unna å imøtekomme noen av våre krav.

Foruten lønn, var det viktigste å få inn bestemmelser om dekning av det lovpålagte YKB-kurset. I tillegg hadde vi en uavklart sak vedr. innregning av kronetillegget fra mellomoppgjøret 2013 i langtransportdelen av overenskomsten.

De innledende forhandlingene førte ikke til enighet, slik at oppgjøret gikk til riksmekleren. Resultatet etter ett døgns meklings var vi rimelig godt fornøyd med. Vi fikk inn prinsippet om at kronetillegget som gis på nærdistribusjon også gis direkte på langtransportatsene uten noen omregningsfaktor.

Vi fikk også inn et eget bilag om dekning av YKB-kurset. Dette bilaget ble noe "svakere" enn hva vi hadde ønsket, i og med at det kom inn bestemmelser om tilbakebetaling av utgiftene til kurset dersom en ansatt slutter i bedriften innen ett år etter avlagt kurs.

Forbundet er også part i tariffavtalen med Spekter, i bedriften Bring Linehaul AS. På denne avtalen ble det oppnådd enighet under forhandlingene, som medførte en grei økning på timesatsen, både på selve overenskomsten og på de forskjellige særavtalene,

som omfatter de regionsvise avdelingene i bedriften. Det ble foretatt en del "ryddearbeid" i teksten, og vi var alt i alt fornøyd med resultatet i denne overenskomsten.

Bransjerådet har ikke vært direkte involvert i denne avtalen, som for vår del omfatter 20 - 25 medlemmer. Det er forbundssekretær Morten Hagen som har deltatt i arbeidet med denne overenskomsten.

#### Annet

Forbundssekretær Morten Hagen har representert bransjen i følgende konferanser:

- Nordisk Transportarbeiderføderasjon, der han ble valgt inn som sekretær i godsseksjonen.
- ITF-kongressen i Sofia.
- Konferanse samt møter om allmenngjøring av tariffavtalene, arrangert av YTF.

Bransjerådsleder Finn Harald Martinussen har deltatt på seksjonsmøte i Nordisk, i Helsingfors. I tillegg har han som bransjerådsleder deltatt på forbundets representantskapsmøter.

#### **Bransjeråd for grossistarbeidere**

Bransjekonferansen ble avholdt på Gardermoen i tidsrommet 10. - 12. mars. Det ble enstemmig enighet om at sittende bransjeråd skulle gjenvelges.

Bransjerådet i 2014 har bestått av følgende medlemmer:

Leder:	Håvard Hansen	ICA Skårer
Nestleder:	Johnny Sletvold	ICA Trondheim
Sekretær:	Pål Rostad	Felleskjøpet
Medlemmer:	Rolf Vidar Jensen	ICA Arendal
	Stian Kvalvaag	ASKO Trondheim
	Tommy Kleven	ASKO Norge
	Fredrik Solvang	Ahlsell Gardermoen

Bransjerådet skal primært være rådgivere for forbundsstyret, og opptre som forhandlingsutvalg i de sentrale lønnsforhandlingene.

#### Møter:

15.- 16. januar ble det avholdt samarbeidskonferanse med Virke i Son. 25. – 27. april ble det avholdt Skandinavisk midtveiskonferanse grossist i København. 16. september ble det avholdt bransjerådsmøte i Oslo.

#### Lønnsoppgjørene:

Forhandlingene med Spekter ble avholdt 9. – 10. april. Det ble gitt et generelt tillegg på kr. 7,40 til alle. Det ble enighet om å sette ned et utvalg for å se på hvordan man kan nærme seg Virke området i lønnsutvikling.

Forhandlingene med Virke ble avholdt 28. – 30. april. Hovedkravet var at det skulle settes inn tiltak for å øke organisasjonsgraden. Det endte med brudd. Meklingen var i tidsrommet 10. – 11. juni. Det ble en meget tøff mekling, men vi kom bra ut dette. Vi fikk som ventet 0,75 kr, men det viktigste var at alle tillitsvalgte som deltar på møter/ aktiviteter som foreningene har innkalt til skal få full lønn fra bedriftene. I tillegg skal bedriftene gi et tilskudd på kr. 500,- per årsverk i bedriften til klubbkassene. Samme sum skal utbetales 1.

april i 2015. Det ble også enighet om å sette ned et utvalg som skal se på arbeidstidsordningene som brukes i bransjen og et som skal «vaske» tariffavtalene.

Forhandlingene med NHO ble avholdt 3. – 4. mai. Hovedkravet var å få innført en garanti på minstelønna tilsvarende det spedisjon hadde, altså 90 % av arbeidere i alt. Også disse forhandlingene endte med brudd. Meklingen var i tidsrommet 25. – 26. august. Dette ble også en meget tøff mekling. Men vi kom også godt ut av denne. Det ble enighet om en opptrappingsplan fram til 1. februar 2017 da skal minstelønna være på 90 % av arbeidere i alt. REMA hadde gått over til NHO, men de må følge minstelønnsutviklingen i Virke for i 2015 og 2016. Bedrifter som melder overgang fra Virke til NHO må følge reglene som gjelder for REMA.

Hva vi har behandlet og diskutert i perioden:

Vi har stort sett behandlet de samme sakene som har versert i noen år nå, og det går framover selv om det skulle gått raskere å få til noen av sakene.

Bedriftstilpasset arbeidstidsordning (BTA):

Vi har kommet fram til at BTA skal fortsette som en prøveordning ut tariffperioden, pga at vi mener at det er for lite erfaring på området ennå. Vi ser at flere og flere bedrifter diskuterer denne ordningen, men at det fortsatt er en del usikkerhet rundt dette.

Vikarbruk:

Det er mye er mye bruk av vikarbyråer i bransjen, og det ser ut som at trenden er stigende, spesielt i ICA grunnet først det planlagte innkjøps- og logistikk samarbeidet med NorgesGruppen og deretter salget av ICA til Coop. Bruken av vikarer har vært avtalt mellom bedriften og de tillitsvalgte i ICA.

Verving:

Medlemsutviklingen i bransjen er bra, men det er fortsatt et enormt potensial. Det er behov for bedriftsbesøk rundt om i landet i samarbeid med de lokale foreningene. Vi må fortsatt slåss med Handel og Kontor om de samme medlemmene. Dette må vi få orden på. Vi mener at grenseavtalen med Handel og Kontor er ganske klar, noe som betyr at vi skal ha alle grossistansatte på lager og transport på terminaler som ikke har salg til kunder inne på terminalen som medlemmer i NTF.

Sentralisering av lagre:

Det bygges stadig flere større lagre i vår bransje. Flere og flere bedrifter samler lagrene sine i nye store bygg, noe som betyr at små lagre rundt om i landet blir lagt ned. I tillegg ser det ut som om de store grossistene planlegger å gå over til mere automatiserte lagre og dette vil sannsynligvis bety mange færre arbeidsplasser i vår bransje, og de ansatte blir operatører i stedet for lagerarbeidere. Det er viktig å følge utviklingen på dette området.

Konsernutvalg:

Dette er et av de viktigste temaene i vår bransje. Flere og flere konsern har fått felles lønnsforhandlinger, bla REMA, ICA, BAMA, Felleskjøpet og Ahlsell. Så lenge makta og avgjørelsene i konsernet er sentralisert, må også vi på tillitsvalgt sida samle oss i konsernutvalg slik at vi kan forhandle med de som tar avgjørelsene. På den måten kan ikke ledelsen sette de forskjellige avdelingene opp mot hverandre. Det er viktig at de tillitsvalgte i bransjen er informert om hva som skjer i de forskjellige konsernene lønns- og arbeidsmessig, slik at vi kan stå samlet i våre krav både lokalt og sentralt. Lik lønn for likt arbeid. Det største problemet her er merkelig nok det største selskapet i vår bransje,

nemlig ASKO. Ledelsen i ASKO vil ikke være med på å lage felles avtaler for de ansatte i konsernet. Men det pågår et intenst arbeid for å prøve å få ASKO på gli.

#### Prestasjonslønn:

Mange bedrifter i bransjen har innført prestasjonslønn, og flere "lukter" på systemet. Etter avtalen vi fikk i lønnsoppgjøret i 2010, er det blitt vanskeligere å gå hardt ut mot dette så lenge dette nå er lagt inn i beregninga av minstelønn. Det har blitt en betydelig heving av minstelønna på grunn av denne nye måten å beregne minstelønna på. Det ser nok ut for at prestasjonslønn har kommet for å bli.

#### Flåtestyring:

Noen konsern i bransjen vil innføre flåtestyring. Det går ut på å kunne følge bilene til enhver tid via GPS. NorgesGruppen driver og forhandler om en flåtestyringsavtale for alle ASKO selskapene. Dette er noe vi må følge ekstra godt med på, siden det vil medføre at våre sjåførere vil være under konstant overvåking så lenge de er i arbeid. Her må vi være ytterst forsiktige med å inngå slike avtaler. Vi må unngå at ansatte kan få problemer på grunn av slik overvåking.

#### Skandinavisk samarbeid:

Vi har i mange år nå hatt et godt samarbeid med danske 3F. Vi har hatt årlige konferanser i København på vårparten hvert år. Denne konferansen er for tillitsvalgte i bransjen. Vi prøver å få med svenskene på denne konferansen, men det er meget vanskelig siden de er organiserte i Handels. Vi må nå få til et samarbeid mellom REMA i Norge og REMA i Danmark. Vi ser at vi stort sett har de samme utfordringene i alle de skandinaviske landene i vår bransje. Dette samarbeidet er veldig viktig for oss. Her utveksler vi ideer og løsninger på utfordringene som bransjen står overfor.

#### Coop kjøper ICA:

4. oktober kom meldingen om at Coop kjøper ICA. Det kan bety at alle ICA ansatte må melde overgang til H&K. Dette blir avgjort i løpet av våren 2015.

### **Bransjeråd for havnearbeidere**

Bransjerådet har hatt fem møter i 2014

Året 2014 fortsatt der vi slapp i 2013 også i 2014 har vi opplevd store problemer med arbeidsgiverne våre. Spesielt har vi opplevd meget vanskelige forhold i Risavika – Tromsø – Drammen og Mosjøen, men ellers i vårt langstrakte land opplever vi en aggressiv holdning det virker for oss som om at dette er styrt i fra sentralt hold. Også i 2014 ser vi at arbeidsgiverne benytter seg av streikebrytere og bryter fredsplikten. Havnearbeiderne i Tromsø og Mosjøen er fortsatt utestengt i fra sine arbeidsplasser og det er ingen avklaring på ISPS problematikken. NHO LT forsetter og provosere og lager konflikter ved en vær anledning. Behandling av innkommende uenighets protokoller blir behandlet så seint at det er ikke noe tvil om at de trenerer så godt de kan.

Vi på vår side gjør så godt vi kan for at det blir forgang i prosessen bransjerådet er meget godt fornøyd med NTF sitt bidrag til vår felles kamp.

NorLines forsetter også i samme tralten, de bestiller ikke havnearbeidere bevist og lar mannskapet utføre vårt arbeid dette er en utbredt måte å bedrive sosial dumping på i NorLines systemet. Vi har ikke kommet noe særlig lenger med avklaringen i denne situasjonen, men vi forsetter som planlagt med å få ordna forhold i NorLines systemet.

Vi har vært i retten flere ganger og som hovedpunkter:

- Vi vant i Drammen både i tingretten og lagmannsretten, denne dommen ga oss retten til boikott av Holtship AS, Bedriftsforbundet har anket til høyesterett.
- Vi tapte i Tromsø saken om bote legging av streikende havnearbeidere med venner, men denne dommen er anket til lagmannsretten.
- 8 Oktober tapte vi i arbeidsretten på spørsmålet om forståelsen av § 2 i Rammeavtalen, denne paragrafen omtaler unntaket til retten til arbeid på privat anlegg. Vårt syn er at ILO 137 ikke skiller på privat eller offentlig havn.
- Neste havn ut er Yilport Oslo, de vant anbudet med å drive container havna i Oslo i 20 år pluss opsjon på 10 år til, oppstart er 1. februar 2015. De har signalisert at de skal drive havna uten registrerte havnearbeidere. Det har vært en langvarig kamp i Oslo havn der styreleder i Oslo Havn KF, Stilulf Karlsen, sammen med havne direktør Anne Sigrun Hamran, har vært på drivere i å bli kvitt havnearbeiderne. Vi fikk dokumentasjon på at de hadde en fire trinns plan på hvordan de skulle bli kvitt oss. Det hele startet med en voldsom media kjøer noe vi i ettertid må ta innover oss og vi må medgi at de tok oss på senga. Vi mener at dette må vi ta med oss og styrke våre media kanaler og generelt bli flinkere til å få våre syn ut i media i fremtidige kamper.

Vi opplever at både internasjonalt og nasjonalt har vi massiv støtte, men vi ser også at de som kunne løst Mosjøen saken, ikke vil bidra, det er Industri og Energi (IE) som nekter oss den solidariteten som vi hadde håpt og få. I tillegg opptrer IE som streikebrytere og vanskeliggjør muligheten for å få en løsning.

Bransjerådet vil berømme havnearbeiderne som står i konflikt for deres stå på vilje under denne langdryge kampen

På landsmøte i Kristiansand i januar ble Terje Samuelsen valgt til NTF sin andre nestleder. Styret bestemmer at vi jobber med den sammen settinga vi har frem til Årsmøte i Ålesund i april.

På årsmøte i april blir Bjørn Steffensen valgt til ny leder av avd 100 havn.

Pål Aanes blir ny nestleder i foreningen i tillegg trer Mats Albinsson av etter flere perioder i styret han blir erstattet av Roy Frivold Hansen i fra Kristiansand. Årsmøtet takket Mads for hans innsats i styret.

Terje Samuelsen har vært leder siden oppstarten 2004 og ble behørig takket av. Bjørg Sporøy ble takket av 31. desember, hun har vært medlemsansvarlig i foreningen.

Bransjerådets medlemmer har samlet eller enkelt vis vært representert på Skandinavisk transportarbeider konferansen – Trondheims konferansen - Rogalands konferansen – Nordisk i Helsinki – ILWU sitt årsmøte i Vancouver og ITF kongressen i Sofia.

Den 8. januar var det støttearrangement på Black Teater i Oslo, hvor Jon Michelet og Frank Leis var en av mange innledere

Det var også en stor markering på Youngs torget 5. april til støtte for Norske havnearbeider. Avd 100 har også deltatt på flere arrangement til støtte for de saker som pågår i havne Norge gjennom 2014.

Støttegruppa for havnearbeiderne ble stiftet i januar 2014 og Norsk Havnearbeiderforening er veldig takknemlige for det arbeidet gruppa legger ned, og at gruppa fortsetter arbeidet i 2015.

### **Bransjeråd for miljø og renovasjon**

Det har vært holdt et bransjerådsmøte og et bransjekurs, samt tariff forhandlinger. Bransjerådsleder Roy Olsen og forbundssekretær Ole Einar Adamsrød har deltatt på Nordisk avfallskonferanse.

På bransjesamling den 10. – 11. mars 2014 på Gardemoen ble følgende valgt for to år:

Leder: Roy Olsen  
Nestleder: Yngve Molland  
Medlem: Jarl-Erik Hauge  
Medlem: Arne Johnsrud  
1. Vara: Jan Lange  
2. Vara: Sigvald Thorsen

Nordisk avfallskonferanse:

Forbundssekretær Ole Einar Adamsrød og Bransjerådsleder Roy Olsen deltok på Nordisk Avfallskonferanse i Helsingør 4. - 6. april sammen med Fagforbundet og fagforeninger fra Danmark og Sverige.

Konferansen startet med busstur til Frederiksberg renovasjon der de delte de erfaringer om renovasjon i kommunal regi, og viste fram Danmarks første 100 % elektriske renovasjonsbil. På konferansen var det fokus på EUs innvirkning på renovasjonsbransjen, Reno Nordens virksomhet og framtidens avfallsløsninger. Renovatører fra både Norge, Sverige og Danmark fikk utvekslet informasjon og bygget nettverk på tvers av landegrensar og forbund.

Norge står som arrangør av Nordisk avfallskonferanse 2015 og det ble besluttet på at Norsk Transportarbeiderforbund og Fagforbundet i felleskap skulle arrangere Nordisk avfallskonferanse i Tromsø den 17. – 19. april 2015.

Tarifforhandlinger:

Bransjerådet har to overenskomster å forhandle om, Miljøbedrifter i Norge - avtale nr. 477 (NHO) og overenskomst for miljøbedrifter avtale 701 (MEF).

Vi merket fort at klimaet i forhandlingene var blitt tøffere en årene før. Både MEF og NHO kom med tallmarialer som viste at det var gitt lokale tillegg, MEF trakk sine beregninger da de innså at de spriket for mye. NHO sto på sine tallmateriale, dette greide vi ikke å motbevise fordi vi ikke fikk innsyn i deres tallmateriale og at vi ikke hadde noe egne tallmateriale å vise til. Dette resulterte i at vi fikk lavlønnsstillegget MEF avtalen, men ikke i NHO avtalen.

Det ble enighet i MEF avtalen, mens NHO avtalen måtte vi inn til riksmeklingsmannen før vi ble enige.

Bransjerådsmøte:

Den 17. – 19. oktober 2014 ble det avholdt bransjerådsmøte ved forbundets lokaler. Der agendaen var verving, innsamling av tallmaterialer til lønnsforhandlingene, program for bransjekurs og nordisk avfallskonferanse 2015.

Verving er noe bransjerådet ser på som svært viktig og som blir tatt opp på hvert bransjerådsmøte. Ved gjennomgang av de bedrifter som bransjen har tariffavtale med så ble det avdekket et meget stort potensiale av nye medlemmer i disse bedrifter. Bransjerådet vi derfor sette fokus på å verve i bedrifter med tariffavtale. Av erfaring så vet vi at det kan være vanskelig å opprette nye tariffavtaler, men vi skal ikke glemme disse. Videre så ble det diskutert hvilke argumenter som kan brukes for å verve nye medlemmer, det er mye likegyldighet blant arbeidere innenfor miljøsektoren.

Under tarifforhandlingene kom motparten med tallmaterialer om lokale tillegg som var gitt, noe vi ikke kjente igjen og heller ikke kunne motbevise siden vi ikke har egne tall å vise til. Derfor ønsker bransjerådet å samle inn tallmaterialer over tillegg som er gitt lokalt. Bransjerådet og forbundssekretæren diskuterte programmet for bransjekurset og laget et program som kurset ble lagt opp etter.

Ole Einar gikk gjennom det foreløpige programmet for nordisk avfallskonferanse 2015 i Tromsø.

Bransjekurs:

Bransjekurset ble avholdt 31. oktober – 2. november på Gardermoen. Resultatet av tariffoppgjøret 2014 ble gjennomgått, for begge overenskomstene. Den elendige oppslutning om uravstemningen ble også tatt opp. Da kom det informasjonen om at uravstemningen kom sent og noen fikk ingen informasjon i det hele tatt. Mange hadde også ferie i dette tidspunkt.

Videre så ble begge overenskomstene gjennomgått, spesielt hovedavtalen ble grundig gjennomgått.

Verving er et meget viktig punkt som også ble tatt opp. Som vi avdekket på bransjerådsmøte så er det store potensialer i bedrifter vi har tariffavtale med. Det kan virke som at ansatte i vår sektor har det for godt, siden det er vanskelig å nå frem med viktigheten med å være organisert.

Kompetanseheving som fagbrev og språkkurs (for våre nye landsmenn) ble diskutert. Der kan vi bli flinkere til å veilede medlemmer hvor de kan få hjelp med å få dekket disse kursene.

Veien videre:

Verving vil bransjerådet ha fokus på i 2015. Spesielt vil vi ha fokus på de bedrifter vi har tariffavtale med, her har vi et meget stort potensiale. Det skal også søkes å verve medlemmer i bedrifter uten tariffavtale.

Samle inn tallmaterialer over de lokale tillegg som er gitt etter tarifforhandlinger, samt hva lønnsnivået er i bransjen er.

Selvsagt så vil bransjerådet ha fokus på handlingsplanen og jobbe videre med den.



## Bransjeråd for spedisjon

Bransjerådet har i perioden bestått av:

Leder:	Monica Nkechi Okpe	DHL Supply Chain	For. 004
Sekretær:	Frode Danielsen	PostNord	For. 004
Medlemmer:	Hilmar Davidsen	DHL Express	For. 004
	John Aursøy	Norlines	For. 004
	Frode Hurrød Larsen	Andersen & Mørk	For. 004
	Jon Johannessen	Schenker	For. 004
	Raymond Dowling	UPS	For. 004
Vara	Espen Wathne	Kuhne + Nagel	For. 014

Gustav Fagertun (Bring Logistic Tromsø) trakk seg fra bransjerådet 1. juli 2014 i forbindelse med at bedriften ble kjøpt opp av Posten Norge AS.

Bransjerådets møte ble avholdt 6.oktober 2014

På grunn av for få påmeldte ble det dessverre ikke deltakere på bransjekonferansen 31. oktober - 2. november 2014.

På bransjekonferansen 10. - 12. mars 2014, ble man enige om hvilke saker bransjerådet skulle prioritere i den kommende perioden. Konferansen ble enig om at følgende saker skulle vektlegges:

- Samordning i bransjen inkl. Postkom
- Verving med Kuehne +Nagel som prioritet
- Etablere konsernutvalg-landsutvalg.
- Motarbeide utsetting av arbeid/entreprise.
- Begrense bruk av innleide og midlertidig ansatte.
- Motarbeide deltid.
- Arbeide for å redusere belastningen vedr. nattarbeid.

På konferansen ble også innkommende forslag på krav til tariffoppgjøret 2014 diskutert.

Tariffoppgjøret 2014:

For Speditørtariffen ble følgende krav ble overlevert

- Minstelønnsatsen skal være 90 % av snittlønn for "arbeidere i alt".
- Entreprise inn i § 16 i speditøroverenskomsten.
- Krav til omformuleringer i omfangsbestemmelsen
- Generelt tillegg til alle på overenskomstområde. Samt et ekstra tillegg på minstelønn/garantilønn.
- Skift og forskjøvet arbeidstid på samme terminal krever lokal enighet.
- Maks 3 netter i strekk
- Fagarbeidertillegget gjøres om til en prosentsats tilsvarende dagens kroneverdi.

For Schenkertariffen ble følgende krav overlevert, etter vedtak på Landsutvalgets konferanse:

- Et generelt tillegg til alle på overenskomsten
- Beregningsgrunnlaget for skift/forskjøvet arbeidstid er lik begynnerlønnsatsen
- Skifttillegg for oppstart kl. 05:00 økes fra 17 % til 30 %
- Kun 3 netter i nattuka. Fri de 2 andre dagene.
- Omformuleringer i omfangsbestemmelsen

- Fagarbeidertillegget gjøres om til en prosentsats tilsvarende dagens kroneverdi.

Første forhandlingsmøte i tariffoppgjøret ble avholdt 23. april. 26.april brøt forhandlingene sammen. 27. april tok derimot motparten kontakt med ønske om å gjenoppta forhandlingene. 15. mai kom man til enighet om nye overenskomster.

På Speditørtariffen ble man enige om en garantibestemmelse som gjør at minstelønnsatsen i overenskomsten, i løpet av en tre års periode, justeres opp til 90 % av gjennomsnittlig lønn for «arbeidere i alt». Første regulering ga et løft på kr.9.10.

Det ble gitt et generelt tillegg på kr. 0.75 og et justeringstillegg på kr. 1.25. Vi fikk inn en ny bestemmelse vedr. entreprise § 17 som sier at tillitsvalgte skal få framlagt informasjon for å kontrollere at entrepriseforholdet er reelt.

Det er tatt inn bestemmelser for etter- og videreutdanning som vil bety et betydelig kompetanseløft.

På Schenkertariffen ble man enige om at beregningsgrunnlaget for skift og forskjøvet arbeidstid skal være lik begynnerlønnsatsen for 18 år uten fagarbeidertillegg. Det nye beregningsgrunnlaget skal fases inn trinnvis innen 1. februar 2016. Det ble gitt et generelt tillegg på kr. 0,75 og et justeringstillegg på kr 4 til alle. Det er tatt inn bestemmelser for etter- og videreutdanning som vil bety et betydelig kompetanseløft

På begge overenskomstene ble man enige om at Omfangsbestemmelsen må gjøres klarere og dette skulle følges opp av partene under tariffperioden. Partene skal lokalt på den enkelte bedrift ha en gjennomgang av hvordan omfangsbestemmelsen forstås, og kvartalsvis sende rapporter inn til NTF/NTL.

Overordna mål for perioden:

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 jernbaneselskap. Oppkjøpet Posten Norge AS gjorde av Nor-Cargo-selskapene har ført til strid om organisasjons- og tariffilknytning for de ansatte i datterselskapene i Posten-konsernet.

Dette gjør at den delen av bransjen som er knyttet til speditør- og Schenker-avtalen må konkurrere med en vesentlig dårligere avtale som ikke er tilpasset vår bransje. Denne reelle trusselen imot våre tariffavtaler vil kunne gjøre at området blir varig svekket. Bransjerådet vil jobbe for et tariffsamarbeid med Postkom for å sikre like bransjevilkår i de kommende tariffoppgjør.

DHL vil også i neste periode være et av bransjerådets hovedfokusområder.

På terminalene innen spedisjonsbransjen er det fortsatt en usikkerhet om hvem som skal utføre arbeidet. Dette forsterkes ofte av unormalt lav bemanning på terminalene og lagrene. Mange bedrifter har bevisst benyttet innleide sjåførere til å utføre tradisjonelt terminalarbeid på vilkår som avviker fra bedriftens tariffavtale. Dette til tross for at vi nå har en omfangsbestemmelse på plass.

Vi vil arbeide for

- å heve minstelønna kraftig
- å ta bort sjåførers adgang til å laste egen bil i omfangsbestemmelsen
- å skape et samarbeid med Postkom for å sikre like vilkår i bransjen
- at outsourcing skal omfattes av samme vilkår som ved virksomhetsoverdragelse
- å styrke arbeidet med å opprette, videreføre og forbedre konsernutvalg/landsutvalg og lignende, herunder å legge frem forslag til forbedring av finansieringen både nasjonalt og internasjonalt
- å få bransjens pensjonsordninger inn i tariffavtalene
- å fortsette arbeidet mot den utstrakte bruken av midlertidig arbeidskraft innenfor våre tariffområder
- å kartlegge og analysere effekten av atypiske arbeidstider i sammenheng med tungt fysisk arbeid innenfor bransjeområdet
- å styrke statusen i yrket og jobbe for at fagbrev skal være et tilbud til alle

Bransjerådets arbeid i 2014-2015:

Bransjerådets fokus var i all hovedsak tariffoppjøret i 2014. Det ble fra forbundets side tatt initiativ for et møte med Postkom i forkant av tariffoppjøret, men det ble det dessverre ikke mulig å gjennomføre.

På Kuhne + Nagel har det vært utskiftning av tillitsvalgte som har gjort at det har vært vanskelig å følge opp arbeidet der.

Både PostNord og DHL er i gang med å etablere henholdsvis landsutvalg/konsernutvalg. PostNord skal avholde sin første landsomfattende samling 29. - 31. mai 2015.

DHL er fremdeles i kartleggingsfasen, men det er avtalt at man skal holde en samling med valg før sommeren 2015. Interimsstyret skal innen den tid ha besøkt landets samtlige terminaler/lagre. Utenfor Oslo området er det lav organisasjonsgrad og man bruker turene til verving i samarbeid med de lokale foreningene.

Utsetting av arbeid er et økende problem i bransjen og er vanskelige saker. Det samme gjelder bruk av innleide fra bemanningsbyråer og midlertidige ansettelser, selv om det fremdeles er slik at DHL Supply Chain er bedriften som konsekvent benytter seg av innleid arbeidskraft utover lovverkets bestemmelser.

Med regjeringens såkalte «oppmykning» av Arbeidsmiljøloven åpnes det for økt bruk av midlertidige ansettelser.

Flere bedrifter lyser ut deltidstillinger for å ta seg av «topper» i produksjonen. Klubben på Skanlog AS var den første i bransjen som ved å benytte den nye paragrafen i AML § 14-4, og fikk økt stillingsprosenten for sine medlemmer

Minstelønna ble løftet med kr 9,10 etter februarreguleringa.

Dette resulterte i at flere lokale stiger ble «spist opp». Klubbene vil stå ovenfor utfordringer i de lokale forhandlinger for å få regulert lokale ansiennetsstiger.

Spedisjonsbransjen er svekket og bransjen opplever en bedriftsledelse med økt selvtilit godt hjulpet av den «blå-blå» regjeringa.

Den eneste veien framover er å få bygd sterke, aktive klubber og få økt antall medlemmer. Enkelte bedrifter står ovenfor store utfordringer i forhold til «outsourcing». DHL Supply Chain avd. Vestby 2, har for en prøveperiode, satt ut deler av produksjonen til en arbeidsmarkedsbedrift.

Mange opplever et tøffere krav til effektivitet og angrep på arbeidstidsordninger. Det bemannes «ned til beinet» samtidig som det forventes høy produktivitet.

Bransjerådet er bekymret over fra den sittende regjeringas politikk vil bety ord arbeidslivet generelt og for bransjen. Da spesielt med tanke på at den legger opp til mer bruk av midlertidige ansettelser.

### **Bransjeutvalg for Olje**

*(For denne bransjen er det ikke opprettet eget bransjeråd. Forbundet har imidlertid igangsatt et arbeid innen bransjen med det for øye å se på muligheten for å opprette bransjeråd også i denne bransjen).*

Oljebransjen er en liten avtale med få medlemmer og i første halvdel av 2014 mistet vi mange medlemmer av forskjellige årsaker. Det var blant annet store endringer på flyplassene der Statoil og Shell fusjonert til et nytt selskap, der ansatte fra de to overnevnte oljeselskapene ble ansatt i.

I forbindelse med nedgangen av medlemmer ble det undersøkt om hva som hadde skjedd og iverksatt tiltak noe som har gitt resultat.

Da bransjen ikke har bransjeråd ble det sett på muligheten til å få satt ned et utvalg fra bransjen som kan fungere som bransjeråd i perioden, for å bidra til økt vedlikehold og verving av medlemmer.

Den negative trenden med frafall av medlemmer ble stagnert i 2014, slik at grunnlaget for verving og vedlikehold i 2015 vil være lettere.

Forbundsstyret vedtok i 2014 at Oljebransjen i forbundet skal prioriteres i 2015.

Lønnsoppgjøret 2014:

Det ble sendt inn krav fra bransjen, men det var ingen medlemmer som deltok på bransjekonferansen.

Det har i alle år vært Roar Holing ansatt i Gardemoen Fuelling Service AS fra forening 004 som har delta i lønnsforhandlingene tidligere meddelte i forbindelse med oppgjøret 2014, at han ikke ønsket å delta i flere oppgjør etter årets oppgjør.

Roar Holing og Jo Jørstad fra Smart Fuel i Kirkenes avdeling 212 deltok i forhandlingene.

Lønnsoppgjøret ble gjennomført med forhandlinger der partene ikke kom til enighet, og endte med meklings. Vi kom frem til et resultat etter 9 timer på overtid som ble sendt ut til uravstemning, blant medlemmene og det ble godkjent.

## § 2 Lønnsbestemmelser

Nye satser:

1. Minstelønn/garantilønn fra 1. april 2014

Voksne arbeidere over 18 år kr. 6817,88 pr uke

For tiden tilsvarende kr 181,81 pr time

(37,5 timers uke)

c) Verkstedarbeidere

Voksne arbeidere over 18 år kr. 7380,38, pr uke

For tiden tilsvarende kr 196,81 pr time

(37,5 timers uke)

Disse satsene reguleres en gang årlig per 1. april etter avtale mellom partene. Partene er enige om at ved forhandling om regulering av satsene skal lønnsutviklingen på overenskomstområdet være retningsgivende.

d) Fagtillegget endres til kr. 10,00 pr time

## § 3 Arbeidstid

Pkt. 6

Grunnlag for beregning av skift og turnustillegg

Satsen endres til kr. 232,27.

## § 4 Overtid

Merknaden:

Arbeid på avtalte fridager for dagtids- og skiftgående personell.

Arbeidstakere på dagtid som arbeider på en bevegelig helligdag – eller høytidsdag, når arbeid på en slik dag faller utenfor vedkommende sin ordinære arbeidstid, utbetales et ubekvemstillegg på 100 % av ordinær timelønn. Tillegget kommer i tillegg til ordinær timelønn og overtid.

Skiftgående personell betales 100 % tillegg når de arbeider i et friskiftedøgn. Dette gjelder også for tilsvarende arbeid på søn-, hellig- og høytidsdager. I tillegg kommer søn-, hellig- og høytidstillegg.

Friskiftedøgn er friperioder av 24 timer eller mer mellom 2 ordinære arbeidsøkter.

Overtid før eller etter eget skift

For overtid før eller etter ordinært skift betales 50 %. På dager før søn- og helligdager før eller etter ordinær arbeidstid og på søn- og helligdager inntil siste helligdag kl. 24.00, betales 100 % tillegg.

Skiftarbeidere som arbeider overtid før eller etter skiftet, skal ha de ordinære overtidsprosentene i tillegg til skiftprosentene for sitt skift. Denne bestemmelse skal ikke i noen tilfelle medføre at summen av skift- og overtidstillegg overstiger 150 %. I tillegg kommer helligdags- og høytidstillegg.

Matpengesatsen endres til kr. 78,50.

Bestemmelsen om kompensasjon ved pålagte kurs gis følgende ordlyd:

Kompensasjon ved pålagte kurs/personalmøter/konferanser:

Kurs/personalmøter/konferanser som av arbeidsgiver er pålagt gjennomført på fritid, kompenseres med overtidsbetaling iht. gjeldende satser.

§ 15 Arbeidsordninger på flyplasser:

Satsene reguleres med 9,7 %

## **Bransjeutvalg for mobilkran**

*(For denne bransjen er det ikke opprettet eget bransjeråd. Forbundet har imidlertid igangsatt et arbeid innen bransjen med det for øye å se på muligheten for å opprette bransjeråd også i denne bransjen).*

Bransjekonferansen 2014:

Selv om mobilkran ennå ikke er opprettet med eget bransjeråd i forbundet, ble det vedtatt at man til årets konferanse skulle invitere representanter for mobilkranbransjen.

Vi fikk fem deltakere på denne konferansen, som fikk i oppgave å se på de avtaler som kranoperatørene jobber under i dag, med det formål om å sette opp forslag til hvordan en fremtidig mobilkranoverenskomst skal se ut.

Deltakerne satte under konferansen opp et råutkast som har utgangspunkt i NHOs overenskomstoppbygging.

Nordic Crane Øst AS og Virke:

Vi hadde innført Speditøroverenskomsten som direkteavtale i bedriften Kynningsrud.

Sommeren 2014 ble bedriften innfusjonert i selskapet Nordic Crane Øst AS, som reserverte seg mot videreføring av denne overenskomsten.

I forbindelse med fusjonen hadde allerede Virke inngått tariffavtale med YTF i bedriften, og de ønsket i utgangspunktet av også våre medlemmer skulle følge denne avtalen. På bakgrunn av dette krevde vi ny avtale i bedriften, og vi har hatt flere møter om saken med Virke. Det er enighet om at vi i løpet av 2015 skal ha en avtale på plass med Virke.

Bransjekurs

31. oktober - 2. november ble representanter fra bransjen invitert til bransjekurs, der vi fortsatte arbeidet fra bransjekonferansen.

Hovedutfordringen i bransjen er at de forskjellige kranbedriftene er organisert i forskjellige arbeidsgiverorganisasjoner, som NHO (med Industri og Transport), MEF, NLF og Virke.

Vi har satt som mål at vi på bransjekonferansen 2016 skal opprette bransjeråd for mobilkran, og at vi i lønnsoppgjøret 2016 skal forhandle mobiloverenskomster med aktuelle arbeidsgiverorganisasjoner.

## **Arbeidsretten**

### **Avisbudavtalen**

Saken gjelder spørsmålet om avisbud skal betales timelønn og andre godtgjørelser for arbeidet tid ut over det som er fastsatt i arbeidsavtalen.

LO og Forbundet la ned slik påstand:

«Arbeid ut over den avtalte arbeidstid i avisbudavtalens § 2 skal forstås på tilsvarende måte som i arbeidsmiljøloven § 10-6 første ledd. Når dette arbeidet utføres innenfor ordinær arbeidstid skal det betales med ordinær timelønn og andre godtgjørelser»

NHO har anført:

Avisbudavtalens lønssystem er en «tidsakkordavblønning» der budet lønnes for en stipulert ordinær distribusjonstid uavhengig av om ombæringen tar kortere eller lengre tid. Dette følger av § 2 «Tid for ombæring» og avtalens øvrige lønnsbestemmelser sett i sammenheng. Avtalen hjemler ikke krav for betaling for arbeid ut over den fastsatte distribusjonstiden med mindre der foreligger uforutsette forhold eller hendelser som forstyrrer ombæringen. I så fall kan det tilkomme betaling for avtalt/pålagt mertid/overtid.

Arbeidsretten avsa den 18. juni 2014 hvor Norsk Transportarbeiderforbund fikk ikke medhold i sin påstand. Se for øvrig arbeidsrettens sak 4/2014.

### **Rammeavtalen om fastlønnssystemer**

Saken gjelder spørsmål om avvising av søksmål om forståelsen av Rammeavtalen mellom Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)/NHO Logistikk og Transport på den ene side og Landsorganisasjonen i Norge (LO)/Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) på den andre side om fastlønnssystem for losse- og lastearbeidere (Rammeavtalen). Det er blant annet spørsmål om betydningen av at tvist om denne avtalen skal gjøres gjeldende for to bedrifter i Oslo havn, er brakt inn for Den faste tvistenemnd, jf. Hovedavtalen LO–NHO § 3-10.

Bakgrunn for saken

NTF fremsatte 9. november 2012 krav overfor Oslo Containerterminal AS (OCT) og Sjursøya Containerterminal AS (SCT) om at bedriftene skulle tiltre Rammeavtalen. Etter det opplyste har bedriftene over lengre tid praktisert avtalen, men uten å være bundet av den. Bedriftene bestred kravet.

LO og Forbundet la ned slik påstand:

«1. De havneområder OCT og SCT leier i Oslo Havn, omfattes ikke av unntaksbestemmelsen i Rammeavtalen § 2 nummer 1, annet punktum.  
2. Rammeavtalen § 2 nr. 1, annet punktum er slik å forstå at unntaksbestemmelsen er begrenset til tilfeller der en bedrift, fra egen kai og med egne ansatte, lossar og/eller laster gods som har tilknytning til egen produksjon eller egen industrivirksomhet.  
3. Rammeavtalen § 2 nr. 1, annet punktum omfatter ikke lossing og lasting om bord i skip.»

NHO la ned påstand om at saken måtte avvises.

Det ble avsagt slik kjennelse den 26. juni:

Saken avvises for så vidt gjelder saksøkers påstand punkt 1. Saken fremmes for så vidt gjelder saksøkers påstand punkt 2 og 3.

Se for øvrig Arbeidsrettens dom i sak 42/2014

## Rammeavtalen om fastlønnssystemer

Saken gjelder Rammeavtalen § 2 nr. 1 første setning bestemmer at losse- og lastearbeid skal utføres av losse- og lastearbeidere. Etter § 2 nr. 1 andre setning gjelder det unntak fra dette når lossing og lasting skjer «ved bedriftens egne anlegg hvor bedriftens egne folk anvendes til lossing eller lasting».

Spørsmålet i saken er om unntaket bare gjelder når en industri- eller produksjonsbedrift fra egne anlegg benytter egne folk til lossing og lasting som har tilknytning til egen produksjon eller egen industrivirksomhet.

Bakgrunnen for saken

I den foreliggende saken er krav om gjennomføring av Rammeavtalen ved Oslo Containerterminal (OCT) og Sjursøya Containerterminal (SCT). En oversikt over bakgrunnen for tvisten er gitt i Arbeidsrettens kjennelse 26. juni 2014.

LO, med NTF, tok 13. desember 2013 ut stevning for Arbeidsretten. Det var i stevningen nedlagt slik påstand:

1. De havneområder OCT og SCT leier i Oslo Havn, omfattes ikke av unntaksbestemmelsen i Rammeavtalen § 2 nummer 1, annet punktum.
2. Rammeavtalen § 2 nr. 1, annet punktum er slik å forstå at unntaksbestemmelsen er begrenset til tilfeller der en bedrift, fra egen kai og med egne ansatte, losser og/eller laster gods som har tilknytning til egen produksjon eller egen industrivirksomhet
3. Rammeavtalen § 2 nr. 1, annet punktum omfatter ikke lossing og lasting om bord i skip".

NHO nedla i tilsvaret prinsippalt påstand om avvisning, subsidiært frifinnelse. Det ble gjennomført særskilte forhandlinger om avvisningsspørsmålet 24. – 25. juni 2014. Arbeidsretten avsa 26. juni 2014 kjennelse hvor påstandens punkt 1 ble avvist, mens påstandens punkt 2 og 3 ble fremmet til behandling.

LO og Forbundet la ned slik påstand:

1. Rammeavtalen § 2 nr. 1, annet punktum, er slik å forstå at unntaksbestemmelsen er begrenset til tilfeller der en industri- eller produksjonsbedrift fra egne anlegg anvender bedriftens egne folk til lossing og/eller lasting som har tilknytning til egen produksjon eller egen industrivirksomhet.
2. Rammeavtalen § 2 nr. 1, annet punktum, kommer ikke til anvendelse i tilfeller der en bedrift driver med alminnelig godsbefordring".

NHO la ned påstand om frifinnelse.

Arbeidsretten avsa dom 8. oktober med en slik oppsummering:

Arbeidsretten må på grunnlag av ordlyd, tariffpraksis og reelle hensyn konkludere med at det ikke kan avses dom i samsvar med påstanden. Dette gjelder særlig når partene har lagt opp saken slik at redegjørelsen for praksis har vært generell og i liten grad dokumentert. Mens unntaksregelen på den ene siden klart omfatter bedrifter og virksomheter som er angitt i saksøkers påstand punkt 1, er det på den annen side ikke holdepunkter for den absolutte avgrensningen i påstandens punkt 2. Kriteriene som oppstilles i påstandens punkt 2 er dessuten uklare. Det er tariffpartene, og ikke Arbeidsretten, som må trekke den nærmere grensen for unntaksregelen.

NHO frifinnes.



## Tingretten

### **Rettslig prøving av om varsel om boikott er lovlig ved Holship Norge AS**

Saken gjelder krav om tariffavtale (Rammeavtalen) ved Holship Norge AS i Drammen og om varsel av boikott for å framtvinge en tariffavtale var lovlig.

LO og Forbundet la ned slik påstand:

1. Den boikott som Norsk Transportarbeiderforbund har varslet i brev av 11.6.13 til Holship Norge AS, er lovlig.
2. Holship Norge AS v/styrets leder dømmes til å betale sakens omkostninger.

Holship Norge AS la ned slik påstand:

1. Den boikott som Norsk Transportarbeiderforbund har varslet i brev av 11.6.13 til Holship Norge AS, er ulovlig.
2. Norsk Transportarbeiderforbund dømmes til å betale sakens omkostninger.

Drammen Tingrett avsa slik slutning den 19. mars:

1. Boikott som varslet i Norsk Transportarbeiderforbund i brev av 11.6.13 til Holship Norge AS, er lovlig.
2. Holship Norge AS dømmes til innen 14 dager å betale til Norsk Transportarbeiderforbund kr 513.724,- i saksomkostninger med tillegg av forsinkelsesrenter fra forfall til betaling skjer.

Se for øvrig Drammen Tingretts dom i sak 13-105906 TVI-DRAM

### **Rettslig prøving av forbud mot å tilskynde til eller ta del i kommende og varslede fysiske blokader av Nor Liens**

Saken gjelder midlertidig forføyning – forbud mot blokade av gods til og fra Nor-Lines

Nor Lines har med hjemmel i boikottloven § 3 begjært midlertidig forføyning ovenfor Norsk Transportarbeiderforbund, Vegar Holm med flere med følgende påstand:

1. Norsk Transportarbeiderforbund og Vegard Holm m/flere forbyr å tilskynde til eller ta del i kommende og varslede fysiske blokader av Nor Liens AS 26. 27. og 28. mai 2014.
2. Nor Lines tilkjennes saksomkostninger med kr 7 500,-

Nord- Tromsø tingrett avsa slik kjennelse den 22. mai:

1. Norsk Transportarbeiderforbund, Vegar Holm med flere forbyr å tilskynde til eller ta del i kommende og varslede fysiske blokader av Nor Liens AS 26. 27. og 28. mai 2014.
2. Norsk Transportarbeiderforbund og Vegard Holm m/flere betaler kr 7 500,- i saksomkostninger til Nor Lines AS inne to uker etter forkynnelsen av denne kjennelsen

Se for øvrig Nord-Troms tingretts dom i sak 14-085449 TVI-NHER

## Lagmannsretten

### **Rettslig prøving av begjæring om midlertidig forføyning etter boikottlovens § 3 ved Holship Norge AS**

Holship Norge AS har anket Drammen Tingretts dom av 19. mars 2014 til Borgarting Lagmannsrett og har nedlagt slik påstand:

1. Norsk Transportarbeiderforbund forbyr å boikotte Holship Norge AS inntil rettskraftig dom er avsagt vedrørende lovligheten av boikott som varslet av Norsk Transportarbeiderforbund i brev av 11.juni 2013.
2. Holship Norge AS tilkjennes sakens kostnader med kr 28 000,-.

Norsk Transportarbeiderforbund la ned slik påstand:

1. Begjæringen tas ikke til følge
2. Norsk Transportarbeiderforbund tilkjennes saksomkostninger med kr 14 000,-.

Den 14. mai 2014 avsa Borgarting Lagmannsrett slik kjennelse:

1. Norsk Transportarbeiderforbund forbyr å boikotte Holship Norge AS inntil rettskraftig dom er avsagt vedrørende lovligheten av boikott som varslet av Norsk Transportarbeiderforbund i brev av 11.juni 2013.
2. I saksomkostnader for Lagmannsretten betaler Norsk Transportarbeiderforbund til Holship Norge AS i alt kr 28 000,- inne to uker fra forkynnelse av denne kjennelsen.

Se for øvrig Borgarting Lagmannsretts dom i sak 14-076577ADS-BORG/02

### **Rettslig prøving av kjennelse om boikottvarsel av 11. juni 2013 og begjæring om kjennelse i sak om midlertidig forføyning avsagt den 14. mai 2014.**

Holship Norge har anket sak om at boikottvarslet gitt i brev av 11. juni 2013 er lovlig, og krever kjennelse for at Borgarting Lagmannsretts kjennelse av 15. mai 2014 om midlertidig forføyning stadfestes.

Holship har nedlagt påstand i tråd med dette.

Norsk Transportarbeiderforbund har lagt ned påstand i hovedsaken om at:

1. Anken forkastes
2. Norsk Transportarbeiderforbund tilkjennes omkostninger for lagmannsretten

I sak om midlertidig forføyning har forbundet lagt ned påstand om at:

1. Borgarting Lagmannsretts kjennelse av 14. mai oppheves.
2. Norsk Transportarbeiderforbund tilkjennes omkostninger.

Den 8. september avsa Borgarting Lagmannsrett slik domsslutning i hovedsaken:

1. Anken forkastes
2. Holship Norge AS betaler saksomkostninger i Norsk Transportarbeiderforbund kr 450 938,- inne to uker fra dommens forkynnelse

I forføyningssaken ble det avsagt slik kjennelse:

1. Borgarting Lagmannsretts kjennelse av 14. mai 2014 oppheves.
2. Holship Norge AS betaler i saksomkostnader til Norsk Transportarbeiderforbund kr 14 000,- inne to uker fra dommens forkynnelse.

## Høyesterett

Det er ikke fremmet saker for Høyesterett dette året.

## Den faste tvistenemd

Det er ikke fremmet saker innen våre tariffområder for nemda dette året.

## Internasjonalt arbeid

### Representasjon:

NTF er tilmeldt Nordisk Transportarbeiderføderasjon (NTF), Europeisk Transportarbeiderføderasjon (ETF) og Internasjonal Transportarbeiderføderasjon (ITF).

### ITF

Forbundet er for tiden ikke representert i ITFs styre eller AU. Etter avtale om at dette vervet skal rotere mellom de nordiske land, innehas denne posisjonen fortiden av Jan Villadsen i 3F i Danmark

Forbundsleder Roger Hansen er medlemmer av ITFs Fair Practices Committee, som er ITFs kampanje mot skip under bekvemmelighetsflagg.

2. nestleder Terje Samuelsen er medlem av ITFs styringsgruppe for havnearbeiderseksjonen, ITFs Fair Practices Committee, ITFs Fair Practices Stearinggroup og IBF (International bargeing forum).

Forbundssekretær Sissel Karlsen var representant i ITFs kvinnekomite fram til kongressen i september 2014.

Roy Einar Nilsen ble valgt til ungdomsrepresentant i vegseksjonen i ITF

### ETF

Forbundsleder Roger Hansen er medlem av ETFs styre.

1. nestleder Lars M. Johnsen er medlem i ETFs vegtrafikkseksjonen

2. nestleder Terje Samuelsen er leder i havnearbeiderseksjonen og medlem av ETFs styre.

1. sekretær Dag-Einar Sivertsen er medlem i kollektivtrafikkomiteen

Forbundssekretær Sissel Karlsen er medlem i kvinnekomiteen.

### Nordisk Transportarbeiderføderasjon (NTF)

Forbundsleder Roger Hansen er medlem av NTFs styre og arbeidsutvalg.

1. nestleder Lars M. Johnsen har verv som leder i seksjon for lager og spedisjon.

2. nestleder Terje Samuelsen er leder av arbeidsutvalget i seksjon for havnearbeidere.

1. sekretær Dag-Einar Sivertsen er medlem i seksjon for kollektiv persontransport.

Forbundssekretær Morten Hagen er medlem i arbeidsutvalget for seksjon godstransport på veg.

Forbundssekretær Jan Sivertsen er medlem i arbeidsgruppe for taxisjåfører.

### Rapporter fra Seksjonene i Nordisk Transportarbeiderføderasjon:

#### Seksjon spedisjon og lager:

Arbeidsutvalget (AU) i seksjonen for spedisjon og lager har i 2013 bestått av:

Lars Morten Johnsen, Norsk transportarbeiderforbund, leder

John Bondebjerg, 3F Danmark, nestleder  
Bjørn Mietinen, Handel og Kontor i Norge, sekretær  
Vesa Lackman, AKT Finland  
Ulf Persson, Svenska Transportarbetareförbundet til 4. februar 2014  
Magnus Larsson, Svenska Transportarbetareförbundet fra 4. februar 2014.

#### Arbeidsutvalgsmøter:

Det er avholdt tre arbeidsutvalgsmøter i 2014:

- 4. februar 2014 i Helsingør
- 7. april 2014 i København
- 29. oktober 2013 i Helsinki

Seksjonen har brukt mye tid på å diskutere utviklingen i bransjen med outsourcing, innleie av arbeidskraft og kabotasje innen godstransport på vei. Det er et behov for en større koordinering og samarbeid mellom de ulike seksjonene for å stoppe den negative utviklingen vi ser i transportbransjen.

#### Seksjonsmøter:

EWC-møte den 8. og 9. april i Helsingør

Arbeidsutvalget for spedisjon og lager arrangerte seksjonsmøte på LO-skolen i Helsingør den 8. og 9. april 2014 med følgende dagsorden:

- ✓ Utviklingen i transportsektoren etter "murens fall" i 1989 til i dag. Hva er dagens utfordringer i transportsektoren? ved Baard Jordfald, Forskningsinstituttet Fafo
- ✓ Nordisk kartlegging av transportbransjen v/Antti Vainio
- ✓ Hva skjer i Europeisk fagbevegelse, v/Halvor Fjermeros, journalist/forfatter
- ✓ Det praktiske EWC-arbeidet
- ✓ Orientering fra NTF
- ✓ Den faglige og politiske situasjonen i de nordiske land
- ✓ Eventuelt

Totalt deltok 24 medlemmer på seksjonsmøtet, åtte representanter fra Danmark, en representant fra Finland, ni representanter fra Norge, fire representanter fra Sverige og to representanter fra Nordisk Transportarbeiderføderasjon.

Under punktet "det praktiske EWC-arbeidet" ble det nedsatt arbeidsgrupper med følgende spørsmål til debatt:

1. Hva er hovedproblemet i ditt EWC-arbeid?
2. Hvis du ikke er medlem av EWC – Hvorfor?
3. Hva kan din fagforening/fagforbund gjøre for å styrke EWC-arbeidet ditt?
4. Hva kan Nordisk Transportarbeiderføderasjon bidra med?

Følgende svar ble gitt fra gruppene:

Gruppe 1:

1. Det største interne problem vi har er en konstant diskusjon med ledelsen om hvor/når en sag er transnational og skal gjennom informasjons- og konsultasjonsprosessen
2. PostNord hare endnu ikke EWC fordi ledelsen modsætter sig – træge forhandlinger, ender med minimumsavtalen, sandsynligvis!
3. De forskellige fagforbund skal arbejde bedre sammen om EWC – Valg av rep. + supp.

Information til/mellem EWC og lokale repræsentanter.

Samle alle forbundenes EWC-rep. på national plan regelmæssigt.

4. Arbejde med at få oprettet EWCEr bl.a. ved at adskille nationale interesser fra internationalt samarbejde og solidaritet.

#### Gruppe 2:

1. - Språkproblemer, selve møtene med tolker fungerer bra, men den sosiale delen i pauser og på kveldstid er fortsatt en barriere for enkelte
  - Representantene velges av ledelsen, i UPS er bare 6 av 28 fagorganiserte
  - Få møter og stadig utskifting av representanter skaper ikke kontinuitet
  - Minimalt med informasjon på forhånd før møtene
2. - Mange bedrifter har for få ansatte til å bli representert
  - Uvitenhet
  - Trenering og motarbeidelse fra ledelsen
3. - Informasjon til medlemmer
  - Verve/organisere
  - sørge for at det blir valg blant medlemmer av klubben
4. - Arrangere samlinger
  - Hjelpe til med informasjon
  - Hjelpe til med nettverksbygging

#### Gruppe 3:

1. - Kulturelle forskjelligheter
  - Interne nationale magtkampe
  - Sprog-mæssige barrierer
2. Forhandlingsproblemer mellem virksomhed og medarbejderorganisation (DSV/ETF)
3. - Strukturere den faglige indsats
  - Netværksdannelser
  - Netværksmøder
  - EWC-konferencer
  - faste kontaktpersoner i forbundet
  - forbundet informerer/orienterer berørte afdelinger
4. - Strukturere den faglige indsats
  - Netværksdannelser
  - Netværksmøder
  - EWC-konferencer

Felles nordisk seksjonsmøte den 29. oktober i Helsinki:

Arbeidsutvalgene i Seksjonene for kollektivtransport og godstransport arrangerte et felles seksjonsmøte om bestilleransvar i AKTs lokaler i Helsinki den 29. oktober 2014.

Seksjonsmøtet var åpent for representanter fra alle seksjoner i Nordisk

Transportarbeiderføderasjon.

Totalt deltok ca 50 representanter fra de ulike seksjoner og nordiske land. Arbeidsutvalget for seksjon spedisjon og lager deltok sammen med andre nasjonale representanter fra seksjonen.

#### Seksjon for havn:

Seksjonens arbeidsutvalg har bestått av:

Terje Samuelson	Norsk Transportarbeiderforbund, leder
Peter Winsten	Svensk Transportarbeiderforbund
Karsten Kristensen	3F, sekretær
Håkan Ekstrøm	JHL
Juha Antilla	AKT

Arbeidsutvalget har gjennom møter diskutert hvordan man kan på en best mulig måte ivareta og utvikle den virksomhetsplanen som var vedtatt for året.

POC koordinatør i Balticum Aleksander Maier har fortsatt sitt arbeid i 2014, og det er fremdeles fremgang i alle tre landene. ITF har også i 2014 gått inn med økonomiske midler. ITF går mere aktivt inn i prosjektet og at det har blitt en endring i strukturen i prosjektet. Vi skal i desember ha et møte i Riga for å, blant annet se på NTF sin rolle i prosjektet.

Den Sosiale Dialogen som startet i juni 2013, er representert med Peter Winsten, det har vært to møter, samt at det skal være et møte i desember.

Port Package 3 følges tett opp gjennom informasjon og møter i ETF/ITF. Vi konstaterer at kommisjonen er pågående og det har vært direkte angrep på Spania, Portugal, Norge og Belgia.

Sitasjonen i Norge er fremdeles uavklart. Boikotten i Risavika har vart i mere enn ett år, noe som også er tilfellet i Tromsø. I Møsjøen er arbeiderne "Locked out", og vi konstaterer at arbeidet blir utført av medlemmer av Industri Energi. Vi kan ikke se en løsning på kort sikt. NTF har vært representert ved flere arrangementer i forbindelse med situasjonen i Norge, noe som blir satt stor pris på av havnearbeiderne.

I Finland holder AKT på med arbeidet om å "ta tilbake" lashingen av containere, som på sikt kan bli et meget nyttig middel for andre land til å kreve dette arbeidet.

Også i Sverige og Danmark har det vært problemer i havnene, men disse er løst nasjonalt.

På grunn av ITF congressen og tariff forhandlinger har det ikke vært avholdt møte i seksjonen, det har vært avholdt tre møter i AU.

Virksomhetsplanen for 2014 har vært:

1. Port Package 3
2. FOC kampanjen
3. POC kampanjen – POC kordnator i Balticum
4. Sosial Dialog

#### Seksjon for godstransport på veg:

Arbetsutskottet har bestått av:

Ulf Persson. Ordförande. Svenska Transportarbetareförbundet

Jörgen Aarestrup. Vice ordförande 3F Danmark

Morten Hagen sekretterare Norsk Transportarbeiderforbund

Harri Pasanen Ledamot AKT Finland

Arbetsutskottet har under året haft 4 stycken sammanträden.  
8 januari 2014 Stockholm  
19 april 2014 Köpenhamn  
29 oktober 2014 Helsingfors

Sektionsmöte har förevarit en gång under året  
29 oktober i Helsingfors

Sektionen har under året diskuterat:

Cabotage

Digitala färdskrivare

GPS i bilarna, hur kan vi som organisationer använda det som vårt verktyg.

Klimatarbetet i Norden

Organisering över gränserna samt i de egna förbunden

Beställaransvar, vilken ansvar ska en beställare ha när det gäller godstransporter.

Planering av konferens gällande beställaransvar har också vid varje sammanträde varit en stor punkt på dagordningen.

Sektionen har under 2014 haft ett sektionsmöte tillsammans med kollektiva persontransporter i Köpenhamn där vi anordnade ett sektionsmöte om beställaransvar. Vi diskuterade hur varje land reglerade beställaransvaret genom lagstiftningen är i de egna länderna.

Det blev ett lyckat Sektionsmöte och mötet fick stor respons av de andra sektionerna i NTF då vi var 53 stycken anmälda och de flesta sektioner var representerade vid sektionsmötet.

Vi enades vid mötet om att detta var ett bra sätt att anordna sektionsmöten. Vi blev också överens om anordna ett sektionsmöte till hösten 2015 där arbetsutskottet under våren 2015 tar fram en fråga som är aktuell för branschen.

Förändring i arbetsutskottet har också skett vid NTF:s kongress i Malmö den 22-23 maj.

Geir Kvam som suttit i arbetsutskottet sedan 2006 ställde inte upp till omval då han har fått andra arbetsuppgifter i Norsk Transport. Invald blev istället Morten Hagen från Norsk Transport.

Sektionen for kollektive persontransporter:

Seksjonens arbeidsutvalg (AU) fram til kongressen i Malmø mai 2014 har bestått av:

Navn	Verv	Forbund
Tord Almlöf	Leder	Svenska Kommunalarbetareförbund
Allan Andersen	Nestleder	Faglig Fælles Forbund (3F) Danmark
Dag-Einar Sivertsen	Sekretær	Norsk Transportarbeiderforbund
Harri Pasanen (Juha Ollas)	Medlem	AKT, Finland
Lennart Sköld	Medlem	Svenska Transportarbetareförbundet

Seksjonens taxigruppe (AU) fram til kongressen i Malmø mai 2014 har bestått av:

Navn	Forbund
Jan Sivertsen	Norsk Transportarbeiderforbund
Jens Laursen	Faglig Fælles Forbund (3F) Danmark
Mads Anderson	Svenska Transportarbetareförbundet
Juha Ollas	AKT, Finland

Seksjonens arbeidsutvalg (AU) etter kongressen i Malmø mai 2014 har bestått av:

Navn	Verv	Forbund
Susanne Gällhagen	Leder	Svenska Kommunalarbetareförbund
Allan Andersen	Nestleder	Faglig Fælles Forbund (3F) Danmark
Dag-Einar Sivertsen	Sekretær	Norsk Transportarbeiderforbund
Juha Ollas	Medlem	AKT, Finland
Lennart Sköld	Medlem	Svenska Transportarbetareförbundet

Seksjonens taxigruppe (AU) etter kongressen i Malmø mai 2014 har bestått av:

Navn	Forbund
Jan Sivertsen	Norsk Transportarbeiderforbund
Jens Laursen	Faglig Fælles Forbund (3F) Danmark
Mads Anderson	Svenska Transportarbetareförbundet
Juha Ollas	AKT, Finland

#### Møtevirkosomhet:

Arbeidsutvalget (AU) avholdt fem møter i 2014:

- 28. februar i Helsinki.
- 23. april i København.
- 22. mai i Malmø.
- 4. og 5. september i Stockholm.
- 29. oktober i Helsinki.
- 3. desember i Oslo.

Det har vært ført møtereferater for hvert AU møte som er oversendt NTF styret.

Det er avholdt to seksjonsmøter:

- 22. mai i Malmø.
- 29. oktober i Helsinki.

Det har vært ført møtereferat for hvert seksjonsmøte som er oversendt NTF styret.

Det er ikke avholdt møter seksjonens taxigruppe i 2014.

#### Virkosomhetens aktivitet:

De viktigste saker/temaer, som AU og seksjonen behandlet i 2014 var:

- Kongressen i Malmø
- Konferanse/felles seksjonsmøte med gods om bestilleransvar
- Fellesmøte mellom NTF styre og seksjonene (AU)
- Koordinerende saker opp mot ETF og ITF



- Bestilleransvar og sosial dumping
- Kabotasje innenfor persontransport
- Sikkerhet innenfor persontransport
- Møtesamarbeid og oppfølging av taxigruppen

Seksjonens AU vil takke sekretariatet og styret i NTF for godt samarbeid i 2014.

## Oversikt over forbundets overenskomster

### FELLESOVERENSKOMSTER

	<b>Utløper</b>	<b>Opps.tid</b>
Spekter Bring Linehaul AS	31.3.2016	3 mnd
Spekter Bussbransjeavtalen	31.3.2016	3 mnd
Spekter Grossistavtalen Felleskjøpet Agri	31.3.2016	2 mnd
NHO/NHO Logistikk og Transport Folla Cmpt.	31.3.2016	2 mnd
NHO/NHO Logistikk og Transport Havnetariffen	31.3.2016	2 mnd
NHO/NHO Logistikk og Transport LKAB Narvik Malmhavn	31.3.2016	2 mnd
NHO/NHO Logistikk og Transport Sør- og Nord-Norgeavtalen	31.3.2016	2 mnd
NHO/NHO logistikk og Transport Speditørtariffen Tariff 3	31.3.2016	2 mnd
NHO/NHO Logistikk og Transport Schenkeravtalen	31.3.2016	2 mnd
NHO/NHO Logistikk og Transport Rammeavtale om fastlønn	31.3.2016	2 mnd
VIRKE Grossistoverenskomsten Tariff 2	31.3.2016	2 mnd
NHO/NHO Mat og Bio Grossistavtalen Tariff 1	31.3.2016	2 mnd
NHO/NHO Transport Transportselskaper i Norge	31.3.2016	2 mnd
NHO/NHO Transport Miljøbedrifter i Norge	31.3.2016	2 mnd
NHO/NHO Transport Bussbransjeavtalen	31.3.2016	2 mnd
NHO/NI Papiroverenskomsten (Borregaard)	31.3.2016	2 mnd
NHO/NI Oljeavtalen	31.3.2016	2 mnd
NT Taxioverenskomsten	30.4.2016	2 mnd
NHO/MBL Avisbudavtalen	31.3.2016	2 mnd
MEF Miljøoverenskomsten	31.3.2016	2 mnd
NLF Overenskomst for Godstransport	31.3.2016	2 mnd

#### **Spekter Bring Linehaul AS omfatter følgende foreninger:**

004, Oslo	020, Møre og Romsdal
014, Rogaland	054, Oppland
019, Vestnorsk	

#### **Spekter Nettbuss AS omfatter følgende foreninger:**

014, Rogaland	041, Agder
019, Vestnorsk	043, Sogn og Fjordane
020, Møre og Romsdal	044, Vestfold-Telemark
026, Midtnorsk	054, Oppland
027, Hedmark	056, Oslo
028, Østfold	

#### **NLF Overenskomst for Godstransport omfatter følgende foreninger:**

004, Oslo	035, Hålogaland
014, Rogaland	041, Agder
019, Vestnorsk	044, Vestfold-Telemark
020, Møre og Romsdal	054, Oppland
026, Midtnorsk	109, Troms
027, Hedmark	212, Finnmark
034, Polarsirkelen	

**SPEKTER Grossistavtalen Felleskjøpet Agri****omfatter følgende foreninger:**

004, Oslo	034, Polarsirkelen
019, Vestnorsk	035, Hålogaland
020, Møre og Romsdal	043, Sogn og Fjordane
026, Midtnorsk	044, Vestfold-Telemark
027, Hedmark	054, Oppland
028, Østfold	109, Troms

**NHO/NHO Logistikk og Transport Havnetariffen****omfatter 100 Norsk Havnearbeiderforening og følgende bedrifter:**

Ørnes Skipsekspedisjon AS	Nor-Lines Kirkenes AS
---------------------------	-----------------------

**NHO/NHO Logistikk og Transport Akkord- og timelønnshavnene i Sør- og Nord-Norge omfatter 100 Norsk Havnearbeiderforening og følgende havneklubber:**

016, Haugesund	036, Hammerfest
018, Arendal	065, Tromsø
024, Kristiansund	068, Sandnessjøen
029, Steinkjer	147, Mosjøen
031, Bodø	

**NHO/NHO Logistikk og Transport Speditørtariffen Tariff 3****omfatter følgende foreninger:**

004, Oslo	035, Hålogaland
014, Rogaland	041, Agder
019, Vestnorsk	044, Vestfold-Telemark
020, Møre og Romsdal	100, Norsk Havnearbeiderforening
026, Midtnorsk	109, Troms
027, Hedmark	212, Finnmark
028, Østfold	
034, Polarsirkelen	

**NHO/NI Speditørtariffen**

004, Oslo	028, Østfold
014, Rogaland	041, Agder
019, Vestnorsk	043, Sogn og Fjordane
020, Møre og Romsdal	044, Vestfold-Telemark
026, Midtnorsk	109, Tromsø
027, Hedmark	

**NHO/NI Miljøbedrifter i Norge**

004, Oslo	028 Østfold
019, Vestnorsk	044 Vestfold-Telemark
020, Møre og Romsdal	054, Oppland

**NHO/NI Oljeavtalen Tariff 10****omfatter følgende foreninger:**

004, Oslo	026, Midtnorsk
014, Rogaland	034, Polarsirkelen
019, Vestnorsk	212, Finnmark

**NHO/NHO Logistikk og Transport Schenkeravtalen  
omfatter følgende foreninger:**

004, Oslo	028, Østfold
014, Rogaland	034, Polarsirkelen
019, Vestnorsk	035, Hålogaland
020, Møre og Romsdal	041, Agder
026, Midtnorsk	044, Vestfold-Telemark
027, Hedmark	109, Troms

**NHO/NHO Logistikk og Transport Rammeavtalen/ Fastlønnshavnene  
omfatter 100 Norsk Havnearbeiderforening og følgende havneklubber:**

001, Oslo	012, Porsgrunn
002, Trondheim	013, Kristiansand
003, Bergen	015, Stavanger
005, Moss	017, Sandnes
006, Fredrikstad	023, Ålesund
010, Drammen	038, Larvik
011, Skien	201, Mo i Rana

**VIRKE Grossistoverenskomsten Tariff 2  
omfatter følgende foreninger:**

004, Oslo	034, Polarsirkelen
014, Rogaland	035, Hålogaland
019, Vestnorsk	041, Agder
020, Møre og Romsdal	044, Vestfold-Telemark
026, Midtnorsk	054, Oppland
027, Hedmark	109, Troms
028, Østfold	

**VIRKE Avisbudavtalen (NHO)**

004, Oslo  
041, Agder

**VIRKE Oljeavtalen (NHO)**

004, Oslo

**VIRKE Speditøroverenskomsten (NHO)**

004, Oslo

**NHO/Mat og Landbruk Grossistavtalen Tariff 1  
omfatter følgende foreninger:**

004, Oslo	034, Polarsirkelen
014, Rogaland	041, Agder
019, Vestnorsk	054, Oppland
026, Midtnorsk	

**NHO/NHO Transport Transportselskap i Norge**

014, Rogaland	035, Hålogaland
019, Vestnorsk	041, Agder
020, Møre og Romsdal	043, Sogn og Fjordane
026, Midtnorsk	054, Oppland

027, Hedmark  
034, Polarsirkelen

109, Tromsø  
212, Finnmark

**NHO/NHO Transport Bussbransjeavtalen  
omfatter følgende foreninger:**

004, Oslo  
014, Rogaland  
019, Vestnorsk  
020, Møre og Romsdal  
026, Midtnorsk  
027, Hedmark  
034, Polarsirkelen

035, Hålogaland  
041, Agder  
043, Sogn og Fjordane  
044, Vestfold-Telemark  
054, Oppland  
056, Oslo  
109, Troms  
212, Finnmark

**NT Taxioverenskomsten  
omfatter følgende foreninger:**

004, Oslo  
014, Rogaland  
019, Vestnorsk  
026, Midtnorsk  
027, Hedmark

034, Polarsirkelen  
035, Hålogaland  
041, Agder  
109, Troms

**NHO/MBL Avisbudavtalen  
omfatter følgende foreninger:**

004, Oslo  
014, Rogaland  
020, Møre og Romsdal  
026, Midtnorsk  
027, Hedmark  
028, Østfold  
034, Polarsirkelen

035, Hålogaland  
041, Agder  
044, Vestfold-Telemark  
054, Oppland  
109, Troms

**NHO/NHO Transport Miljøbedrifter i Norge  
omfatter følgende foreninger:**

004, Oslo  
019, Vestnorsk  
027, Hedmark

028, Østfold  
041, Agder  
044, Vestfold-Telemark

**MEF Miljøoverenskomsten  
omfatter følgende foreninger:**

004, Oslo  
019, Vestnorsk  
020, Møre og Romsdal  
026, Midtnorsk  
027, Hedmark  
028, Østfold

035, Hålogaland  
041, Agder  
044, Vestfold-Telemark  
054, Oppland  
212, Finnmark

ENKELTOVERENSKOMSTER	Utløper	Opps.tid
<b>Forening 4, Oslo</b>		
Berggård Amundsen & CO AS avd Oslo	31.3.2016	2 mnd
Grønvold Transport AS	31.3.2016	2 mnd
Iglo Logistikkcenter AS	31.3.2016	2 mnd
Måkestad Engros Øst AS	31.3.2016	2 mnd
Oluf Lorentzen AS	31.3.2016	2 mnd
PostNord AS avd Oslo Byrknes	31.3.2016	2 mnd
Vita AS	31.3.2016	2 mnd
XXL Grossist Norge AS avd Sentrallager	31.3.2016	2 mnd
<b>Forening 14, Rogaland</b>		
Leif Hübert Stål AS avd Rogaland	31.3.2016	2 mnd
Nesvik Pakkesentral	31.3.2016	2 mnd
Rogaland Taxi AS	30.4.2016	2 mnd
<b>Forening 19, Vestnorsk</b>		
Domstein Sjømat AS avd Bergen	31.3.2016	2 mnd
Domstein Sjømat AS avd Stavanger	31.3.2016	2 mnd
Einar Nodland AS	31.3.2016	2 mnd
Flesland Parkering AS	31.3.2016	2 mnd
G.A. Budservice AS	31.3.2016	2 mnd
H.J. Kyvik AS	31.3.2016	2 mnd
Karmøy Taxisentral AS	30.4.2016	2 mnd
Kjell Ove Osnes AS	31.3.2016	2 mnd
Litra AS avd Bulk	31.3.2016	2 mnd
Måkestad Engros AS	31.3.2016	2 mnd
Royal Transport AS	31.3.2016	2 mnd
Sim Næring AS	31.3.2016	2 mnd
Steinsenteret Åsane Sand & Singel	31.3.2016	2 mnd
Sunnhordland Distribusjon AS	31.3.2016	2 mnd
T.L. Måkestad AS	31.3.2016	2 mnd
Vitek Miljø AS	31.3.2016	2 mnd
Vitek Rørfornyng AS	31.3.2016	2 mnd
Vikte Service AS	31.3.2016	2 mnd
<b>Forening 20, Møre og Romsdal</b>		
Berggård Amundsen & Co AS	31.3.2016	2 mnd
Norbult AS	31.3.2016	2 mnd
Rauma Logistikk AS	31.3.2016	2 mnd
<b>Forening 26, Midtnorsk</b>		
Berggård Amundsen & CO AS avd Trondheim	31.3.2016	2 mnd
Domstein Sjømat AS Trondheim Lade	31.3.2016	2 mnd
Industribeslag AS	31.3.2016	2 mnd
Knut's Transport AS	31.3.2016	2 mnd
Lerøy Trondheim AS	31.3.2016	2 mnd
Matgrossisten Trondheim AS	31.3.2016	2 mnd
Matmegleren AS	31.3.2016	2 mnd
Norfresh Nord AS	31.3.2016	2 mnd

Nær Engros Levanger AS	31.3.2016	2 mnd
Nær Engros Namsos AS	31.3.2016	2 mnd
Nær Engros Trondheim AS	31.3.2016	2 mnd
Nærøysund Kraftbetong AS	31.3.2016	2 mnd
Orkdal Taxisentral AS	30.4.2016	2 mnd
Raaens Transport AS	31.3.2016	2 mnd
SR Group AS avd Trondheim	31.3.2016	2 mnd
Torghatten Trafikkselskap AS	31.3.2016	2 mnd

#### **Forening 27, Hedmark**

Arnkvern Miljø og Renovasjon AS	31.3.2016	2 mnd
Betongtransport Øst AS	31.3.2016	2 mnd
Ivar Holth Transport AS	31.3.2016	2 mnd
Pedersens Lastebiltransport AS	31.3.2016	2 mnd
Ragn Sells AS avd Elverum	31.3.2016	2 mnd
Roy Birkelund Transport	31.3.2016	2 mnd
Solør Turbuss AS	31.3.2016	2 mnd
Torpa Bilruter AS	31.3.2016	2 mnd
Våler Transport AS	31.3.2016	2 mnd
Østerhagen Transport AS	31.3.2016	2 mnd

#### **Forening 28, Østfold**

Bjørn J. Furulund Transport	31.3.2016	2 mnd
Frigaard Drift AS	31.3.2016	2 mnd
K & S Termotransport AS	31.3.2016	2 mnd
PostNord AS avd Rakkestad	31.3.2016	2 mnd

#### **Forening 34, Polarsirkelen**

M Distribusjon AS	31.3.2016	2 mnd
-------------------	-----------	-------

#### **Forening 35, Hålogaland**

Berggård Amundsen & CO AS Region Nord	31.3.2016	2 mnd
Håkon Gjertsen AS	31.3.2016	2 mnd
Lofotterminalen AS	31.3.2016	2 mnd
Rasmussen Transport AS	31.3.2016	2 mnd

#### **Forening 41, Agder**

Agder Grossisten AS	31.3.2016	2 mnd
Leif Hübner Stål AS	31.3.2016	2 mnd
Oscar Peschardt & CO Norge	31.3.2016	2 mnd
Peter Løvaas Transport AS	31.3.2016	2 mnd
Seafront Transport AS	31.3.2016	2 mnd

#### **Forening 44, Telemark-Vestfold**

Asbjørn Næss Transport AS	31.3.2016	2 mnd
Fritzøe Engros AS	31.3.2016	2 mnd
Larvik Logistikkenter AS	31.3.2016	2 mnd
Meum Fukt & Grønt AS	31.3.2016	2 mnd
Romnes AS	31.3.2016	2 mnd
Taxibussen Tønsberg AS	30.4.2016	2 mnd
Torpa Bilruter AS	31.3.2016	2 mnd

**Forening 048, Sarpsborg Kai- og Lager**

Borregaard AS	31.3.2016	2 mnd
---------------	-----------	-------

**Forening 54, Oppland**

Gudbrandsdal Bilselskap AS	31.3.2016	2 mnd
----------------------------	-----------	-------

JVB Tur AS avd Fagernes	31.3.2016	2 mnd
-------------------------	-----------	-------

Kolstad Betongpumping AS	31.3.2016	2 mnd
--------------------------	-----------	-------

Litra Containerservice AS	31.3.2016	2 mnd
---------------------------	-----------	-------

LRN Transport AS	31.3.2016	2 mnd
------------------	-----------	-------

Sveum Fryseri AS	31.3.2016	2 mnd
------------------	-----------	-------

Talgø Logistikk AS	31.3.2016	2 mnd
--------------------	-----------	-------

Torpa Bilruter AS	31.3.2016	2 mnd
-------------------	-----------	-------

**Forening 100, Norsk Havnearbeiderforening:**

Adm.kontoret for havnearbeid, Kristiansand	31.3.2016	2 mnd
--	-----------	-------

Bodø Losse- og Lastekontor	31.3.2016	2 mnd
----------------------------	-----------	-------

Båtmannservice AS	31.3.2016	2 mnd
-------------------	-----------	-------

Hansen & Narvesen	31.3.2016	2 mnd
-------------------	-----------	-------

Losse- og Kailaget SA	31.3.2016	2 mnd
-----------------------	-----------	-------

Larvik Container Terminal AS	31.3.2016	2 mnd
------------------------------	-----------	-------

Linco-Frakt AS	31.3.2016	2 mnd
----------------	-----------	-------

Måløyterminalen AS	31.3.2016	2 mnd
--------------------	-----------	-------

Nor Lines Finnsnes AS	31.3.2016	2 mnd
-----------------------	-----------	-------

Nor Lines Svolvær AS	31.3.2016	2 mnd
----------------------	-----------	-------

Viking Int. Transport & Spedisjon AS	31.3.2016	2 mnd
--------------------------------------	-----------	-------

**Forening 109, Troms**

Berggård Amundsen & CO AS avd Tromsø	31.3.2016	2 mnd
--------------------------------------	-----------	-------



Medlemsoversikt per tariffavtale/-område														
Tariffavtale	Tariff-kode	Avtale-motpart		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Antall bebr.
				Antall medl.	Antall medl.	Antall medl.	Antall medl.	Antall medl.	Antall medl.	Antall medl.	Antall medl.	Antall medl.	Antall medl.	
<b>Loss- og lastesektoren:</b>														
Rammeavtalen	190	NHO/NHO LT		217	216	233	239	225	218	221	219	217	208	13
Sør-/Nord-Norgeavtalen	179	NHO/NHO LT		69	71	75	85	85	85	77	58	64	63	8
Havnetariffen	173	NHO/NHO LT		30	26	22	16	17	16	15	11	10	9	3
LKAB Navik Malmhavn	174	NHO/NHO LT		97	94	86	85	74	76	71	69	68	76	1
Andre avtaler i havnene	172/502	NHO/NI		39	34	32	33	34	35	35	33	30	32	2
<b>Sum losse- og laste</b>				<b>452</b>	<b>441</b>	<b>448</b>	<b>458</b>	<b>435</b>	<b>430</b>	<b>419</b>	<b>390</b>	<b>389</b>	<b>388</b>	<b>27</b>
<b>Snitt pr. bedrift/havn:</b>				<b>11,9</b>	<b>8,8</b>	<b>8,1</b>	<b>9,3</b>	<b>10,9</b>	<b>11,3</b>	<b>11,3</b>	<b>10,0</b>	<b>12,5</b>	<b>14,4</b>	
<b>Landtransport:</b>														
<b>Grossistbedrifter:</b>														
Grossist NHO	369	NHO/NHO Mat & Landbruk		163	139	142	145	120	115	118	129	133	373	20
Grossister - (LA) Spekter	170	(LA)Spekter		234	256	250	256	247	242	216	206	212	208	21
Grossister - Virke	201/302	Virke		2142	2306	2519	2628	2733	2748	2724	2871	2962	2943	142
<b>Sum grossist NHO, Spekter, Virke</b>				<b>2538</b>	<b>2701</b>	<b>2911</b>	<b>3029</b>	<b>3100</b>	<b>3105</b>	<b>3058</b>	<b>3206</b>	<b>3307</b>	<b>3524</b>	<b>183</b>
<b>Snitt per bedrift</b>				<b>15,4</b>	<b>16,9</b>	<b>17,1</b>	<b>18,7</b>	<b>19,4</b>	<b>19,0</b>	<b>18,1</b>	<b>18,3</b>	<b>18,3</b>	<b>19,3</b>	
<b>Speditører:</b>														
Speditørtariffen NHO	183	NHO/NHO LT		1059	1217	883	1286	1220	1136	1134	888	859	804	99
Speditørtariffen Spekter	302	Spekter				343								
Linjegods AS/Schenker AS	187	NHO/NHO LT		566	588	631	625	580	545	542	517	513	505	16
<b>Sum speditører</b>				<b>1625</b>	<b>1805</b>	<b>1857</b>	<b>1911</b>	<b>1800</b>	<b>1681</b>	<b>1676</b>	<b>1405</b>	<b>1372</b>	<b>1309</b>	<b>115</b>
<b>Snitt per bedrift</b>				<b>11,9</b>	<b>13</b>	<b>13,1</b>	<b>13,2</b>	<b>14,0</b>	<b>13,6</b>	<b>13,3</b>	<b>11,4</b>	<b>11,8</b>	<b>11,4</b>	
<b>Tariffavtale</b>				<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	

	Tariff- kode	Avtale-motpart	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Antall medl.	Antall medl.	Ant. bedr.
<b>Oljeskaper:</b>												
Oljeskaper	184	NHO/NI	72	59	47	47	43	34	32	43	36	28
Snitt per bedrift						3,9	4,8	4,9	3,6	3,9	3,3	2,2
<b>Lang- og nærtransport gods:</b>												
Nettlast/Bring Linehaul	108	Spekter		2	2	12	13	19	19	27	26	23
Lang- og nærtransport gods	175	NHO/NHO Transport	263	230	187	205	186	173	156	497	519	509
Godsavtalen	120	NLF	292	360	472	646	746	782	742	869	863	837
<b>Sum Lang- og nærtransport gods:</b>			<b>555</b>	<b>590</b>	<b>661</b>	<b>863</b>	<b>945</b>	<b>974</b>	<b>917</b>	<b>1393</b>	<b>1408</b>	<b>1369</b>
Snitt per bedrift			7	6,3	6,8	9,5	9,8	8,9	8,3	9,3	10,9	8,1
<b>Drosjeavtalen:</b>												
Drosjeavtalen	401	NT	263	243	241	303	310	282	252	243	236	222
Snitt per bedrift			8,2	8,4	8,3	10,1	10,7	10,4	10,1	12,2	11,8	11,7
<b>Avisbedrifter:</b>												
Pakkerioperatører	189	NHO/MBL	362	394	372	371	342	199	Overført Fellesforbundet			
Snitt per bedrift			12,9	13,1	12,8	12,8	13,2	9,0				
Sum avisbud	457	NHO/MBL	1235	1300	1172	1175	1233	1170	1161	1327	1212	1214
Snitt per bedrift			44,1	46,4	43,4	43,5	44	40,3	37,5	41,5		
<b>Sum avisbedrifter</b>			<b>1597</b>	<b>1694</b>	<b>1544</b>	<b>1546</b>	<b>1575</b>	<b>1369</b>	<b>1161</b>	<b>1327</b>	<b>1212</b>	<b>36</b>
Snitt per bedrift			28,5	29,2	27,6	27,6	29,2	26,8	37,5	41,5	32,8	33,7
<b>Miljøavtalen</b>												
Spektører - tariff 3	183	NHO/NI	144	132	148	155	161	146	114	128	93	207
Miljøavtalen	477	NHO/NHO Transport	37	47	39	100	113	219	230	244	208	183
Miljøavtalen	701	MEF	72	87	125	115	138	220	243	263	226	211
												31

Sum Miljøavtalen Snitt per bedrift	258		266		312		370		412		585		587		635		527		601		64	
	7,4	7,4	7,4	7,8	9,5	9,6	10,8	10,8	10,6	10,6	10,8	9,6	10,8	9,6	10,6	10,6	8,1	9,4	9,4	9,4	9,4	9,4
Tariffavtale	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Tariff- kode	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.	Ant. medl.
Diverse enkeltoverenskomster																						
Diverse	1																					
<b>Landtransport</b>																						
<b>Sum landtransport</b>	<b>6909</b>	<b>7358</b>	<b>7573</b>	<b>8069</b>	<b>8185</b>	<b>8030</b>	<b>7683</b>	<b>8252</b>	<b>8487</b>	<b>8267</b>	<b>8267</b>	<b>8487</b>	<b>8267</b>	<b>8487</b>	<b>8267</b>	<b>8267</b>	<b>8487</b>	<b>8267</b>	<b>8487</b>	<b>8267</b>	<b>8267</b>	<b>8267</b>
<b>Snitt pr. bedrift:</b>	<b>13,3</b>	<b>13,5</b>	<b>13,4</b>	<b>15,1</b>	<b>15,7</b>	<b>14,7</b>	<b>13,8</b>	<b>14,5</b>	<b>14,4</b>	<b>13,8</b>	<b>13,8</b>	<b>14,4</b>	<b>13,8</b>	<b>14,4</b>	<b>13,8</b>	<b>14,5</b>	<b>14,4</b>	<b>13,8</b>	<b>14,4</b>	<b>13,8</b>	<b>13,8</b>	<b>13,8</b>
<b>Bussektoren</b>																						
Transportelskaper i Norge	3532	3787	3837	3885	3730	3697	3113	2465														
Bussbransjevåtalen	501																					
Konsernavtalen NSB Bil	109, 110	930	1007	964	913	952	998	951	1035	1168	1193	23										
<b>Sum Bussektoren</b>	<b>4462</b>	<b>4794</b>	<b>4801</b>	<b>4798</b>	<b>4815</b>	<b>4885</b>	<b>4645</b>	<b>4609</b>	<b>4612</b>	<b>4590</b>	<b>4590</b>	<b>112</b>										
<b>Snitt pr. bedrift:</b>	<b>38,5</b>	<b>40,6</b>	<b>41,4</b>	<b>57,1</b>	<b>47,2</b>	<b>47,4</b>	<b>42,2</b>	<b>49,0</b>	<b>57,7</b>	<b>41,0</b>	<b>41,0</b>	<b>112</b>										
<b>Sum alle tariffavtaler</b>	<b>11823</b>	<b>12593</b>	<b>12822</b>	<b>13325</b>	<b>13435</b>	<b>12747</b>	<b>13251</b>	<b>13099</b>	<b>12857</b>	<b>12857</b>	<b>12857</b>	<b>711</b>										
<b>Snitt pr. bedrift</b>	<b>18,5</b>	<b>18,1</b>	<b>17,9</b>	<b>20,2</b>	<b>20,3</b>	<b>19,7</b>	<b>18,2</b>	<b>18,8</b>	<b>18,1</b>	<b>18,1</b>	<b>18,1</b>	<b>711</b>										
<b>Medlemmer uten tariffavtale</b>																						
	2267	2212	2150	2439	2434	2490	2657	2722	2837	3338	3338											
<b>Sum yrkesaktive medlemmer</b>	<b>14089</b>	<b>14622</b>	<b>14972</b>	<b>15764</b>	<b>15872</b>	<b>15835</b>	<b>15404</b>	<b>15973</b>	<b>15936</b>	<b>16195</b>	<b>16195</b>											
Arbeisledige, permitterte uten lønn		183	146	169	314	359	372	384	426	511	511											
Skoleelever under 18 år	124	97	53	10	18	17	37	47	78	116	116											
Læringer/Studenten over 18 år	237	245	238	219	227	240	215	214	218	212	212											
Betalende pensjonister	1166	1335	1468	1567	1596	1703	1701	1674	1622	1628	1628											
Ikke betalende pensjonister	2428	2344	2308	2307	2266	2195	2194	2213	2251	2217	2217											
<b>Sum medlemmer</b>	<b>18044</b>	<b>18826</b>	<b>19185</b>	<b>20036</b>	<b>20290</b>	<b>20349</b>	<b>19923</b>	<b>20505</b>	<b>20531</b>	<b>20879</b>	<b>20879</b>											







**Norsk Transportarbeiderforbund**

Brugata 19,

0186 OSLO, Norge

Telefon +47 40 64 64 64

E-post: [ntf@transportarbeider.no](mailto:ntf@transportarbeider.no)

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