

HELE VEIEN SAMMEN  
**LANDSMØTE 2017**

Norsk transportarbeiderforbund

43. ordinære landsmøte Lillestrøm 26. - 29. september

**DAGSORDENS  
PUNKT 8**

Diverse forslag



## **DAGSORDENS PUNKT 8**

Diverse forslag

Forbundsstyrets innstilling  
til bevilgninger og uttalelse

**Forslag nr.:** 001  
**Forslag fra:** Administrasjonen

Norsk Transportarbeiderforbund bevilger 100.000,- kroner til Norsk Folkehjelp (NF) for Landsmøteperioden 2017 – 2021. Midlene kanaliseres inn i NF sitt minehundprosjekt.

**Forbundsstyres innstilling:**

Tiltres

Begrunnelse:

Norsk Folkehjelp er fagbevegelsens humanitære solidaritetsorganisasjon.

Organisasjonens mål er menneskeverd og like rettigheter for alle, uansett kjønn, handikap, etnisk tilhørighet, religion, alder, seksuell legning eller sosial status.

I forbundets internasjonale uttalelse fra 2014 fremkommer følgende om Norsk Folkehjelp.

*Norsk Folkehjelp er fagbevegelsens humanitære solidaritetsorganisasjon og vil være Norsk Transportarbeiderforbunds viktigste samarbeidspartner i kampen for politiske og sosiale rettigheter.*

Forbundet har i flere landsmøteperioder hatt et tett og godt samarbeid med folkehjelpa, særlig knyttet til minehundprosjekter og prosjekter i forbindelse med oppbyggingen av Sør-Sudan.

I dette samarbeidet har forbundet bidratt med betydelige økonomiske midler i form av landsmøtebevilgninger, bevilgning gjennom TV aksjon og gavesjekker (minefri vei) forbundet utdeler i ulike anledninger der forbundet er representert eller er arrangør.

Forbundet har per dato en fast plass i Norsk Folkehjelp sitt styre.

Våre foreninger er også aktive støttespillere med folkehjelpa og har på egne grunnlag også støttet arbeidet med økonomiske midler.

Forbundsstyret foreslår at forbundets samarbeid med Norsk Folkehjelp videreføres.

Overrekkelsen av bevilgningen gjøres i landsmøteprogrammet der Norsk Folkehjelp skal redegjøre for samarbeidet og prosjekter knyttet til oss i inneværende periode.

**Forslag nr.:** 002  
**Forslag fra:** Administrasjonen

Norsk Transportarbeiderforbund avslår søknaden om økonomisk bevilgning til Palestinakomiteen under landsmøtet.

### **Forbundsstyrets innstilling:**

Tiltres

#### Begrunnelse:

Forbundsstyrets innstilling ovenfor landsmøtet er med bakgrunn i forbundets økonomiske situasjon per dato, at søknaden ikke innvilges med økonomiske midler.

Palestinakomiteen i Norge er en partipolitisk uavhengig og landsomfattende medlemsorganisasjon med formål å styrke solidariteten med det palestinske folket og støtte deres kamp mot den israelske koloniseringen.

**Forslag nr.:** 003  
**Forslag fra:** Administrasjonen

## **TARIFFPOLITISK UTTALELSE**

### **1. Norsk økonomi**

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. Oljekrisa har imidlertid vært med på å øke arbeidsledigheten en del og da spesielt på sør-vest landet. Regjeringens tiltak og investeringer for å sikre full sysselsetting har i liten grad virket, dette medvirker til at regjeringens politikk i liten grad kan motvirke at enkelte bransjer opplever en internasjonal etterspørselskrise som rammer deler av den norske industrien. Det er viktig at myndighetene følger dette opp videre og legger til rette for investeringer, forskning og andre tiltak som videreutvikler og

sikrer industriens konkurranseevne i framtida. Politikken må utformes slik at den ivaretar en fortsatt vekst i brutto nasjonalprodukt.

Arbeidsløsheten i Norge er nærmere 4 prosent, og det forventes ikke en økning av arbeidsløsheten på kort sikt. Ungdomsledigheten er imidlertid betydelig høyere. Her må det iverksettes spesielle tiltak, som sikrer at de unge mulighet til fast arbeid, deltakelse i verdiskapningen og etablere seg på linje med andre.

Selv med full sysselsetting, også blant ungdom, og heving av pensjonsalderen sier prognosene at det likevel vil være mangel på arbeidskraft i enkelte næringer i Norge. Derved vil Norge også i framtida ha behov for arbeidsinnvandring.

Den norske staten må motarbeide kortvarig arbeidsledighet ved å foreta investeringer i, vedlikehold og utbygging av samfunnets infrastruktur. På lang sikt er det viktig å styrke forsknings- og utdanningssystemene, slik at dette bidrar til omstilling og utvikling av næringslivet.

## **2. Ansettelses- og arbeidsvilkår**

NTF er sterkt kritisk til de endringer av Arbeidsmiljøloven som har gjort det lettere for arbeidsgivere å ansette vikarer og midlertidig ansatte. All erfaring fra andre land viser at dette ikke vil føre til økt sysselsetting, men faste heltidsstillinger vil bli byttet ut med mer bruk av deltid, vikarer og midlertidige ansatte.

I Norge er nesten 10 prosent av alle arbeidstakere midlertidig ansatt og 30 prosent deltidsansatt. Disse ansettelsesformene svekker de ansattes rettigheter.

Arbeidet med å sikre retten til faste heltidsstillinger må fortsette.

Stadig flere ramler utenfor arbeidslivet som følge av krav om effektivisering og mer bruk av bonus-, prestasjons- og akkordavlønning.

En økende grad av arbeidet innenfor forbundets tariffområder skjer utenfor normalarbeidsdagen (kl. 07.00 – 17.00). 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.

### **3. Angrep på organisasjonsretten**

NTF har i den siste perioden opplevd angrep på retten til å organisere seg og opprette tariffavtaler innen flere bransjer. Arbeidsgiverne har blant annet planmessig angrepet havnearbeiderne og NTF, fordi de ønsker å få utført lossing- og lasting i havnene billigere enn i dag. Aller best ser vi dette i konfliktene i Risavika og i Oslo Havn. Dette er en del av en samlet strategi fra arbeidsgiverne internasjonalt for å bli kvitt de registrerte havnearbeidernes fortrinnsrett til lossing og lasting.

Arbeidsgiverne angriper tariffavtalene de selv er part i på andre arenaer enn gjennom det norske forhandlingssystemet mellom partene.

Det er svært betenkelig at ESA og andre internasjonale organer blir brukt til å angripe tariffavtalene og det norske forhandlingssystemet. Får arbeidsgiverne medhold i sine påstander, vil dette føre til mer sosial dumping. I tillegg vil det være et alvorlig angrep våre tariffavtaler, forhandlingssystemet og trepartssamarbeidet i norsk arbeidsliv.

### **4. Sosial dumping**

En 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 transporten til og fra Norge på et lønnsnivå langt under de norske tariffavtalenes 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. NTF ser med bekymring på EU sin nye veipakke, her må regjeringen sette inn tiltak som regulerer denne i forhold til norske regler.

Tilsvarende utvikling ser vi også innen persontransport utenfor rute (turkjøring). Enkelte utenlandske selskap etablerer seg med busser og personell i Norge 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 etter ILO-konvensjon 137.

Innenfor noen få sektorer er tariffavtalene allmenngjort. I samferdselssektoren er gods- og turbil allmenngjort. Allmenngjøring av tariffavtalene kan være et nødvendig tiltak for å motvirke sosial dumping, men dette må bare benyttes der andre tiltak ikke gir nødvendig effekt.

For å motvirke sosial dumping må tillitsvalgte få innsynsrett i lønns- og arbeidsvilkår, både i egen bedrift og hos underleverandører. Solidaransvaret må også gjøres gjeldende utenfor de tariffområder som er allmenngjort.

Det må gjennomføres flere kontroller innen veitransporten og det må etableres et styrket regelverk for inn- og utleie av arbeidskraft. Som en del av kontrollsystemet må det etableres nye ordninger med regionale verneombud.

## **5. Lønn**

Flertallet av Norsk Transportarbeiderforbunds medlemmer arbeider innenfor lavlønnsyrker, og har langt under gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. På tross av at lavlønsgruppene 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 lavlønnte vært lønnstapere de seinere år.

De siste 4 år har industriarbeideren hatt en gjennomsnittlig lønnsvekst på 2,8 prosent, mens ansatte i finanssektoren i samme periode har hatt en gjennomsnittlig lønnsvekst på 4,6 prosent. I perioden 2002 til 2016 hadde den gjennomsnittlige industriarbeideren en lønnsvekst på kr. 210 000,- (67,9 prosent), men den tidelen med høyest inntekt hadde en lønnsvekst på kr. 438 000,- (90,4 prosent), dvs. kr. 228 000,- mer.

De lavtlønnte må prioriteres ved de framtidige tariffoppgjør og få tillegg som bidrar til utjamning og som virkeliggjør en mer solidarisk lønnsutvikling.

## **6. Utvikling av det kollektive tariffsystemet**

Innenfor de områder Norsk Transportarbeiderforbund har fått organisasjons- og avtaleretten for må det etableres og utvikles tariffavtaler og som er tilpasset den enkelte bransje.

For å kunne beholde et robust kollektivt tariffsystem må det i privat sektor fortsatt baseres på bransjeavtaler hvor både forbund og LO er part. Den bransjevise organisering og det bransjevise tariffsystemet i Norsk Transportarbeiderforbund må styrkes og videreutvikles.

Forhandlingssystemet må ivareta både den enkelte bransjes behov, lønns- og arbeidsvilkår, pensjonssystemer og hele arbeidslivets behov for å gjennomføre reformer. Videre må systemet ivareta en riktig fordeling av den samlede samfunnsmessige verdiskaping, samt sikre en lav- og likelønnsprofil.

Framtidige lønnsoppgjør må i hovedsak gjennomføres som forbundsvise oppgjør, men det kan være behov for ulike former for samordnede oppgjør når det er behov for å bruke LOs samlede styrke.

### **Forbundsstyrets innstilling:**

Tiltres

**Forslag nr.:** 004  
**Forslag fra:** Administrasjonen

## **SAMFERDSELSPOLITISK UTTALELSE**

### **Innledning**

Gode transportløsninger er en forutsetning for høy sysselsetting, god distriktsutvikling og verdiskaping. Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) er spesielt opptatt av at transportpolitikken legger til rette for utvikling av trygge og gode arbeidsplasser med fokus på kvalitet og kompetanse, og som ivaretar de ansatte i transportsektoren. En helhetlig samferdselspolitikk der alle transportformene ses i sammenheng må ligge til grunn for utvikling av norsk samferdsel.

### **Klima**

Transport står for over 30 % av norske klimagassutslipp. Transportomfanget er sterkt økende, spesielt i og rundt de største byene. En sterk satsing på kollektive, klimavennlige transportløsninger i og rundt de store byene er en forutsetning for å kutte utslippene fra transport. Et nytt CO2-fond må innrettes slik at det fremmer bruk av energiformer som også har lave utslipp av svovel, partikler og NOx.

Staten og kommunene må inngå forpliktende avtaler om byutvikling og arealpolitikk som støtter opp om statlige



investeringer i kollektivtransport, slik at investeringene får større samfunnsnytte og miljøeffekt. En regional plan for areal og transport må ligge til grunn for avtalene.

### **Kollektivtransport**

Det økte transportbehovet, som følge av befolkningsveksten i de større byene, krever en fortsatt sterk satsing på utbygging og drift av kollektive transportløsninger. Det må investeres i utbygging av gangveier, sykkelveier og innfartsparkeringsplasser. For å opprettholde bosetting og næringsvirksomhet, er også distriktene avhengig av en god og offentlig kollektivtransport.

NTF vil arbeide for å forbedre anbudsreglene innen kollektivtransporten, slik at de ivaretar grunnleggende lønns- og arbeidsvilkår, miljø og trafikksikkerhet. Tillitsvalgte må sikres innflytelse på utforming av anbudskriteriene, som også må omfatte eventuelle underleverandører. Videre må arbeidsgiveransvaret plasseres hos de som har den faktiske styringsretten over sjåførenes arbeidshverdag. Dette må også gjelde for taxi- og turselskaper som legger inn tilbud på skole, syke/handikap kjøring. Ved slike tilbud skal en av de landsdekkende bussbransjeavtalene legges til grunn.

Innenfor drosjenæringen er det behov for at det etableres større enheter i tilknytning til formidlingssentralene. Dette vil gi bedre lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene og et billigere og bedre tilbud til kundene. Dette må skje gjennom reguleringer innenfor dagens lovverk.

### **Jernbane**

Jernbanen i Norge står overfor store utfordringer, og det er viktig at det nå tas et grunnleggende valg om hvilken rolle jernbanen skal ha i et fremtidig transportsystem. For å nå målene i både samferdsels- og klimapolitikken, vil behovet for en effektiv kollektivtransport og godstransport på jernbane stå helt sentralt. Det må satses betydelige ressurser på jernbanen, for sikre en fortsatt vekst i person- og godsmarkedet, samt gjøre jernbanen til et attraktivt og godt alternativ til privatbil i og rundt byene.

Både for gods- og persontrafikken er det kapasiteten i infrastrukturen som legger begrensninger for ytterligere vekst, og dette arbeidet må derfor ha høy prioritet. Konkurransenutsetting av drifts- og vedlikeholdsoppgaver på infrastruktur undergraver oppbygging og videreføring av fagkompetanse.

En oppsplitting av jernbanesektoren i Norge i mange selskaper, er svært uheldig og vil svekke sektoren over tid. Internasjonale erfaringer konkluderer med at jernbanens kompleksitet medfører at en velfungerende jernbane er avhengig svært tette bånd

mellom infrastruktur og trafikk. NTF ønsker derfor en annen utvikling av jernbanen enn den konkurranse- og anbudsutsettingen på jernbanen som er iverksatt gjennom jernbanereformen, hvor det tilrettelegges for en massiv konkurranse om offentlige midler og salg av offentlig eiendom og infrastruktur, samt rasering av ansattes lønns- pensjons- og arbeidsvilkår. Dette innebærer også at NTF er stekt imot implementering av EUs Jernbanepakke IV.

### **Sjø**

Klimahensyn gjør at mer av verdens transport må gå sjøveien i fremtiden, samtidig som skipsfarten må redusere utslippene av klimagasser og miljøskadelig NOX. Transport på sjøen bør derfor styrkes gjennom økt offentlig satsing på utvikling av nye miljøvennlige løsninger, nye internasjonale miljøkrav, samt forbedret sikkerhet og beredskap til sjøs. NTF mener NOx-fondet må videreføres.

Offentlige anbud må brukes for å fremme utviklingen av miljøvennlige skip, og virkemiddelapparatet for å fremme teknologiutviklingen. I den forbindelse er det nødvendig med en betydelig modernisering og fornying av skipsflåten i Norge. Samtidig har norske verft ledige ordrebøker og norske energiselskap tilgjengelig lavutslippsenergi som LNG, biogass og hydrogen.

Det må lages en helhetlig tiltaksplan som kan gjennomføre dette uten at det forverrer konkurransesituasjonen for sjøtransporten, og som sikrer arbeidsplasser og utvikler verftsindustrien i Norge.

Stad Skipstunnel har vært under planlegging siden 2012, og NTF forventer at utbyggingen starter umiddelbart etter at utredningen er avsluttet.

### **Godstransport på sjø og jernbane**

For at de overordnede målene om å flytte mer godstransport over fra veg til bane og sjø skal oppfylles, må det gjøres betydelige investeringer i infrastrukturen. NTF vil arbeide for at mest mulig av godstrafikken flyttes over på jernbane og skip. Det må bygges samlastingsterminaler for å få til en sømløs overgang mellom de forskjellige transportartene. Det er særlig viktig at godsterminalen på Alnabru blir bygd ut med kapasitet for framtidige behov og at det bygges ut banetilknytning til Oslo havn.

Kapasiteten for godstransport på bane må økes gjennom utbygging av dobbeltspor, samt flere og lengre kryssningsspor. Skal mer gods overføres fra vei til sjø, må det være hensiktsmessige havnearealer tilgjengelige, og infrastrukturen til, fra og i havnene må bygges ut. I den forbindelse er det viktig å

unngå at havnearealer og arealene som nyttes til jernbaneformål, samt industriområder tilknyttet disse, omreguleres og nyttes til andre formål.

Det er viktig at arbeidet med å bygge dobbeltspor på Ofotbanen prioriteres for å kunne ta den forventede økningen i godstransport på denne strekningen.

### **Veg**

Vegnettet har stor betydning for å knytte sammen landsdelene, redusere transportkostnader for næringslivet, og er særlig viktig der jernbanen ikke kan dekke behovene. Det er et stort behov for å bygge ut og fornye infrastrukturen og ruste opp vegnettet både i distriktene og i sentrale strøk. Investeringer i veinettet og en bedre veistandard vil føre til økt sikkerhet og lavere drivstofforbruk. For å sikre en rask og effektiv utbygging av større prosjekter er det en forutsetning at sammenhengende prosjekter fullfinansieres, og at det fastsettes en dato for ferdigstillelse.

Vedlikehold, oppgradering og skred- og flomsikring av vegnettet er viktig for å få til en mest mulig effektiv vegbasert gods- og persontransport. Det er fortsatt mange rasutsatte områder, og det må satses videre på rassikringstiltak som bidrar til å spare liv og helse, samt tap av materielle verdier. Det må jobbes aktivt for færre ulykker og skadde på norske veier, bla. gjennom midtdelere i veinettet, gjennomgående gang- og sykkelstier og trygge krysningsspunkt.

### **Godstransport på vei**

Utenlandske selskaper som konkurrerer om grensekryssende transportoppdrag på helt andre vilkår enn de norske selskapene er økende. I en slik konkurranse taper de norske selskapene både på vei, bane og sjø mot den utenlandske tungtransporten. Også den innenlandske transporten overtas i større grad av utenlandske selskaper gjennom kabotasjeoppdrag og kombinerte transporter. Allmenngjøringen av tariffavtalene for godstransport og turkjøring med buss, er viktig for å ivareta norske arbeidsplasser og norsk transportnæring. NTF krever at kontrollatene får tilstrekkelige ressurser til å gjennomføre kontrolltiltak som er nødvendig for at allmenngjøringsbestemmelsene skal ha virkning og sikkerheten ivaretas. Det må utvikles strategier for effektiv bekjempelse av sosial dumping også i internasjonal og kombinert transport. Det er uakseptabelt at for eksempel godstransport fra Gøteborg til Norge lovlig kan utføres på tredjelands lønnsnivåer.

Det må etableres et klart og entydig regelverk for kabotasje kjøring for persontransport, lik det som er for godstransport. Konsekvensen av manglende regelverk er at

antall norske busser reduseres, noe som på sikt vil gå utover beredskapen, som f.eks. buss for tog og andre beredskapsoppdrag.

Utbyggingen av døgnhvileplasser for tungtransporten må gjennomføres minimum i henhold til Nasjonal Transportplan 2014 - 2023.

### **Luft**

Luftfarten er av stor samfunnsmessig betydning for Norge, og en viktig næring som sikrer trygg og effektiv infrastruktur, skaper arbeidsplasser – direkte og indirekte, sikrer bosetting og gir økonomisk vekst. Dagens luftfart er en globalisert og svært konkurranseutsatt industri. Veksten i luftfarten vil føre til økte klimautslipp, og tiltak som begrenser utslipp må derfor stimuleres.

Det må også utvikles og tas i bruk ny teknologi for å innføre fornybart drivstoff til luftfarten, samt forbedre kapasiteten for produksjon og distribusjon ved at det legges til rette for etablering av produksjonsanlegg med tilstrekkelig produksjonsvolum i nær tilknytning til de største lufthavnene.

Regelverket for sivil luftfart er i stadig større grad styrt av EU, og norske myndigheter må aktivt delta i arbeid og prosesser i internasjonale organisasjoner for å utvikle et regelverk som like konkurransevilkår og forhindrer at flyselskap kan ta i bruk kreative forretningsmodeller, som kjennetegnes av oppsplitting av selskaper, atypiske ansettelsesmodeller, skatteplanlegging, omgåelse av sosiale ordninger og arbeidsavtaler med dårligere vilkår. Regelverket må sikre ansatte hele og faste stillinger direkte hos flyselskapet, tydelige hjemmebaseregler som definerer arbeidsgiveransvaret, samt hindre bruk av bekvemmelighetsflagg. En fortsatt fragmentering svekker både det organiserte arbeidslivet og det sosiale fellesskapet, og kan i verste fall true flysikkerheten.

Norsk luftfart har vært preget av en sterk sikkerhetskultur hvor den norske modellen har vært, og er en bærebjelke i sikkerhetssamarbeidet i luftfarten. Flysikkerhetsarbeidet må prioriteres og videreutvikles. Det er viktig at det sikres nasjonal kontroll med samfunnskritiske områder som luftambulansetjenesten og helikoptertransporten på norsk kontinentalsokkel gjennom krav om norsk driftstillatelse for operatører av disse tjenestene.

I et globalisert luftfartsmarked må norsk luftfart gis gode rammebetingelser, bærekraftige vekstmuligheter og rettfærdige konkurransevilkår som samtidig ivaretar arbeidstakeres rettigheter. Det må tas grep om utviklingen av norsk luftfart

gjennom å sette ned et bredt partssammensatt utvalg som skal gi grunnlag for en stortingsmelding om helhetlig nasjonal luftfartsstrategi.

Det er et stort behov for å styrke rekrutteringen til luftfartsbransjen. Det må legges til rette for en fagutdanning av kabinpersonale, styrking av studiefinansieringsordninger og det offentlige utdannelsessystemet for piloter, for blant annet å forhindre et «pay-to-fly»-system i luftfarten der piloter må betale arbeidsgiver for å oppnå nødvendige antall flytimer.

Vi må beholde Avinormodellen for å drifte og videreutvikle lufthavnene i hele landet. I tillegg er nødvendig å få båndlagt arealer til en 3. rullebane på Gardermoen umiddelbart, for å sikre nødvendig kapasitet i framtiden.

#### **Forbundsstyrets innstilling:**

Tiltres

**Forslag nr.:** 005  
**Forslag fra:** Administrasjonen

#### **FAGLIGPOLITISK UTTALELSE**

Norsk Transportarbeiderforbund er et fritt og uavhengig forbund, en partipolitisk uavhengig, men ingen nøytral politisk organisasjon, som har som formål å organisere transportarbeidere for sammen å utvikle lønns- og arbeidsvilkår gjennom aktiv fagligpolitisk virksomhet på arbeidsplasser og i samfunnet forøvrig.

Menneskeverd, likeverd, likestilling, rettfærdig fordeling, politisk og samfunnsmessig styring av produksjon og næringsliv, bedriftsdemokrati, bekjempe sosial dumping og økonomisk kriminalitet og styrke velferdsstaten er sentralt i forbundets ideologiske grunnlag.

Norsk Transportarbeiderforbund vil jobbe for å videreutvikle og videreføre det norske tariffsystem som partene i arbeidslivet har ansvaret for. Både nasjonalt og internasjonalt er det viktig å arbeide faglig og politisk for å bedre arbeidstakernes lovmessige rettigheter og vern.

Ap, SV, Sp, Rødt og MdG fikk flest stemmer i Stortingsvalget 2017, men de fikk bare 80 av de 169 plassene i Stortinget. Dette medfører at Erna Solberg fra Høyre danner ny regjering til tross

for at både Høyre og FrP, og deres støttepartier KrF og Venstre har nedgang i oppslutning fra forrige valg.

I dette stortingsvalget var det bare SP, SV, Rødt og MdG som økte sin oppslutning på rød/grønn side, et signal om at flere velgere på venstresiden ønsker seg en mer radikal og klimavennlig politikk. Ap, som landets største og ledende opposisjonsparti bør ta dette signalet fra velgerne på venstresiden alvorlig, tydeliggjøre sin politikk og sikre at opposisjonen i fellesskap samarbeider og presser regjeringen i en mer radikaliserende og miljøvennlig retning.

Solbergregjering har i sin første periode gjennomført skatteuttak til de rikeste, kuttet i støtten til de som trenger det mest, svekket ansettelsestryggheten, svekket fagbevegelsens innflytelse blant annet ved å fjerne den kollektive søksmålsretten og medinnflytelse ved utvidede arbeidstidsordninger. H og FrP har allerede signalisert at de vil privatisere og konkurranseutsette jernbanen og helse og omsorg, privatisere og/eller selge seg ned i statseide bedrifter og ytterligere svekke fagbevegelsens posisjon i samfunnet.

Norsk Transportarbeiderforbund står for en politikk som gir arbeid til alle, en offentlig finansiert velferdsstat, offentlig eierskap i viktige nasjonale selskap, en skattepolitikk som gir en rettferdig fordeling, god finansiering av velferdsstaten og en politikk som ivaretar alle.

Norsk Transportarbeiderforbund vil, for i størst mulig grad få gjennomslag for vår politikk, alltid søke et konstruktivt samarbeid med den til enhver tid sittende regjering, og bygge videre på den norske modellen med trepartssamarbeid.

Norsk Transportarbeiderforbunds standpunkt om ikke å bevilge økonomisk støtte til noen politiske partier står fast. Forbundet vil fortsatt bruke ressurser på arbeidet med saker som har betydning for forbundets medlemmer.

Dette vil skje i samarbeid med arbeidslivets organisasjoner, politiske partier og andre relevante interesseorganisasjoner.

Norsk Transportarbeiderforbunds mål, formål og verdier er likevel mest sammenfallende med de politiske partiene på venstresiden i norsk og internasjonal politikk. På denne bakgrunn vil medlemmene være best tjent med at det lokalt, regionalt og sentralt arbeides for at politisk styring skal være basert på disse partiene.

**Forbundsstyrets innstilling:**  
Tiltres

**Forslag nr.:** 006  
**Forslag fra:** Administrasjonen

## **INTERNASJONAL UTTALELSE**

Global og multinasjonal kapitalismen er utenfor politisk kontroll. Dette er den største trusselen mot dagens velferdssamfunn og det organiserte arbeidsliv. Faglige rettigheter, definert i ILOs kjernekonvensjoner, må bli en del av det internasjonale handelsregimet. Kapitalismen tar ikke ansvar for grunnleggende menneskerettigheter, rettferdig fordeling eller klima- og miljømessige konsekvenser av egne handlinger. Det er resultatet av dette systemet som fører til at vi fortsatt har gjentakende kriser, konflikter og krig.

Fortsatt dør hundretusener av mennesker i verden av mangel på vann, mat og medisiner. Dette skyldes urettferdig fordeling mellom fattige og rike land, mellom de som har og de som ikke har kapital. Verden trues i økende grad av global oppvarming som forsterker en urettferdig fordeling. Det er derfor nødvendig med en målrettet global politikk for å stoppe de eskalerende klimaendringene og sikre en rettferdig økonomisk vekst også i fattige land.

Kampen om ressursene er hovedårsakene til krig flere steder. Dette forsterker ytterligere folks lidelser og nød. Kontroll over og fordeling av egne ressurser og produksjon er en forutsetning for økonomisk utvikling og for utvikling av velferdsordninger og et demokratisk styresett.

Verdensbanken og Det internasjonale valutafondet (IMF) er de internasjonale redskapene for lån til kriseutsatte og fattige land. Norge må arbeide for at krisetiltak i mye større grad ivaretar miljø- og klimahensyn og gjennom dette resulterer til en rettferdig fordeling av goder og byrder.

Norge må bidra til å øke kampen mot skatteparadis og for en mer effektiv beskatning av finansmarkedene, blant annet gjennom avgift på finanstransaksjoner.

Det internasjonale politiske og økonomiske samarbeidet kan bare skje mellom frie selvstendige stater, som bygger på menneskerettighetene og andre internasjonale konvensjoner. I denne sammenheng er faglige rettigheter, og særlig retten til å organisere seg og forhandle kollektivt, helt grunnleggende for utviklingen av demokratier i verden.

Norge må bidra mer til at verden setter en hver flyktnings situasjon øverst på dagsorden. Det er uakseptabelt at mennesker i nød og på flukt må bøte med livet på veien mot et tryggere liv, fordi den rike delen av verden setter opp barrikader og fremmedhat i stedet for medmenneskelighet og solidaritet med de som flykter fra krig, fattigdom og forfølgelse.

Fagbevegelsen må styrke sitt internasjonale faglige og politiske engasjement for å skape en mer rettferdig verden. Norsk Transportarbeiderforbund vil gjøre dette gjennom arbeidet i ITF, ETF og Nordisk Transportarbeiderføderasjon.

Norsk Folkehjelp er fagbevegelsens humanitære solidaritetsorganisasjon og vil være Norsk Transportarbeiderforbunds viktigste samarbeidspartner i kampen for politiske og sosiale rettigheter.

**Forbundsstyrets innstilling:**  
Tiltres





## Norsk transportarbeiderforbund

Besøksadresse: Brugata 19, 0186 Oslo  
Postadresse: Postboks 9086 - Grønland, 0133 Oslo  
Telefon: 40 64 64 64  
E-post: [ntf@transportarbeider.no](mailto:ntf@transportarbeider.no)  
[www.transportarbeider.no](http://www.transportarbeider.no)