

YRKESTRAFIKK®

03 2017

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



Nordkapp:

Verneombud vant viktig seier

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no

«Inntil noe blir gjort vil vi bare oppleve flere tunnelbranner, kollisjoner og dødsulykker.»



Fritt fram

Et tsjekkisk vogntog tok i begynnelsen av mai fyr midt i Oslofjordtunnelen mellom Drøbak og Hurum. Hendelsen førte til store skader og flere ukers stengning, mens politikerne diskuterer sikkerhetstiltak. Uten å kjenne årsaken til akkurat denne ulykken, vil vi påstå at det mest effektive tiltaket er bedre kontroll med lovløs lastebiltransport. Men dette har regjeringen selv sabotert. Dermed er det «loven vest for Pecos» som gjelder.

Forby kabotasje

I forrige utgave av Yrkestrafikk skrev vi om hvordan alt som finnes av regelverk innen lastebilbransjen undergraves. En gråsone der ingen riktig er sikre på hva som er rett og galt utnyttes til det maksimale av kyniske transportører. I kjølvannet følger sosial dumping, lovløshet og trafikksfarlige situasjoner. Regelverket trenger derfor en kraftig oppstram-

ming. Kabotasje er i utgangspunktet forbudt etter yrkestransportloven. Et enkelt grep vil rett og slett være å fjerne unntaket – såkalt «midlertidig kabotasje» – fullstendig.

Lover og regler er viktige for å beskytte arbeidstakerne, bransjen og veifarende. Samfunnet har nå begynt å få øynene opp for hvor begredelige forholdene er i byggebransjen, og det er bra. Nå er det viktig at også den lite lystelige situasjonen i transportbransjen kommer tilsvarende fram i lyset. Inntil noe blir gjort vil vi bare oppleve flere tunnelbranner, kollisjoner og dødsulykker.

Noen mener at EØS-avtalen er årsaken til elendigheten. Andre mener at problemene kan løses innen eksisterende lovverk. Vi sier: Det er det samme for oss – bare sosial dumping, veikriminalitet og trafikksfarlig virksomhet fjernes!

Do-nytt

Vi kommer ikke til å gi oss før bussførerne i Norge har akseptable toalettforhold. Vi kan rett og slett ikke akseptere at arbeidstakere i 2017 ikke har akseptable sanitærforhold. De som mener noe annet burde skamme seg. I denne utgaven har vi vært i Barcelona og sett hvordan do-utfordringen lett kan løses. Det er faktisk bare å bestille.

Sentral håndhevelse

Det burde være unødvendig å presisere at de lover og regler som finnes må håndheves. I dette bladet beskriver vi hvordan alle gode krefter går inn for å opprette en sentral myndighetsgruppe for å styrke håndhevelsen på norske veier, gjerne i regi av et trafikropolit. Problemet er bare at Samferdselsdepartementet har sagt nei. Dermed er særdeles lite gjort på området de siste fire årene.

Departementets påstår at de bare vil gå videre med forslag som alle er enige om. Det betyr at de erstatter vurderingen av hvilke tiltak som er nødvendige og riktige, med et «verste felles multiplum», der NHO Logistikk og Transport i praksis er gitt vetorett – en organisasjon som mener at innenriksmarkedet for godstransport ikke forstyrres vesentlig av kabotasje, og som derfor heller ikke har noen interesse av å bedre kontrollen.

Innspill i valgkampen:

Vi befinner oss altså i en situasjon med mangelfulle lover og regler, samt skralt organisert håndheving. Dermed er det i praksis fritt fram for alle typer banditter og kjeltringer.

Snart er det valg. Finnes det partier som er villige til å gjøre noe med slike uverdige og livsfarlige tilstander?

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Vant viktig rettssak	4
Hemmet håndheving	8
Stor aktivitet	12
Trenger du læreplass?	14
Enkel do-løsning	16
Nå kommer elbussene	18
50 år bak rattet	20
Ferie!	22
Advokatbistand	26
Veileder for bestilling	28
Krever register	30
Ultimate lastebillåten	32
Jim har ordet	35

Forsidefoto: GEIR JOHANSEN

Utgiver:

Yrkestrafikkforbundet
 40 60 37 00
 post@ytf.no – www.ytf.no

Redaksjon:

Arne Danielsen, redaktør
 Pb. 9175 Grønland – 0134 Oslo,
 474 00 989
 arne@ytf.no

Trykk: Ålgård Offset

post@a-o.no

Prepress og layout:

Garder Grafisk
 906 19 099
 trine@maccompaniet.no

Annonsealg:

Ida Langdalen Kristiansen
 911 27 927
 ida@ytf.no

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlem-

mene orientert om nyheter om transportselskapenes rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossisterterminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring transportsektoren.

Signerte innlegg:

Signerte innlegg står for forfatterens egne synspunkter, og er ikke nødvendigvis i samsvar med Yrkestrafikkforbundets eller YRKES-TRAFIKKs redaksjons synspunkter. Det samme gjelder for uttalelser fra personer som blir intervjuet. Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.



VANT VIKTIG RET

«Jeg har ført denne saken fordi jeg mener det er av største viktighet at verneombud og øvrige tillitsvalgte gis rettsvern og skikkelige arbeidsforhold», understreker en lettet og glad Stig Runar Andersen.

Saken ble behandlet over fem dager i retten i februar. Av dommen framgår det at selskapets oppsigelse av Andersen var ugyldig. Boreal ble dømt til å betale 75 000 kroner i oppreisning, samt å erstatte Andersens saksomkostninger på vel 576 000 kroner.

«Forberedelsen til rettssaken har kostet meg mye av både penger og tid, og innimellom må jeg innrømme at det har vært tunge stunder. Men – jeg er særs glad for den massive støtten jeg har fått gjennom hele denne tiden, fra mine sjåførkollegaer i Boreal, fra folk som ellers har engasjert seg i saken – og fra Yrkestrafikkforbundet, som hele tiden har backet meg opp gjennom råd og veiledning», sier Stig Runar Andersen.

TEKST OG FOTO: GEIR JOHANSEN

TSSAK

Jeg har innen mitt yrkesliv alltid ment at det er viktig å påse at lover og forskrifter følges, for å sørge for nødvendig sikkerhet og for å skape et best mulig arbeidsmiljø innen transportsektoren, sier Stig Runar Andersen.

Stig Runar Andersen har vært tillitsvalgt siden han var 22 år gammel; først for fergemannskaper, siden for ansatte innen bussbransjen. Siden 2009 har han vært verneombud for Nordkappavdelingen av Boreal Transport.

Jeg har innen mitt yrkesliv alltid ment at det er viktig å påse at lover og forskrifter følges, for å sørge for nødvendig sikkerhet, og for å skape et best mulig arbeidsmiljø innen transportsektoren. Ut fra dette har jeg valgt å påta meg ansvaret som verneombud. Jeg har aldri tidligere opplevd å bli behandlet på en slik måte som jeg har blitt av Boreal, sier Andersen.

«Brysom»

Han mener selv at han tidlig ble oppfattet som «brysom» av den lokale Boreal-ledelsen.

– Når jeg påpekte feil og mangler i forhold til Arbeidsmiljøvernloven ble det tydeligvis oppfattet som plagsomt fra ledelsens side. Det ble heller ikke vist forståelse for at jeg hadde rett til å avsette tid til mitt virke som verne-

ombud. Det hele toppet seg da jeg i 2015 fikk vite at en sjåfør ved avdelingen var i ferd med å begå alvorlige brudd på bestemmelsene om overtid, med selskapets godkjenning, sier han.

– Jeg framholdt at den inngåtte kjøreavtalen åpenbart brøt med regelverket, og ble møtt med ei holdning som både opprørte og sjokkerte meg. Den gikk ut på at jeg ikke hadde noe med å blande meg inn i saken. Da jeg sto på mitt førte det til at den aktuelle sjåføren og den lokale ledelsen anmeldte meg for mobbing av sjåføren! Jeg fikk da beskjed om at slik oppførsel fra min side kunne resultere i oppsigelse.

Oppsigelse

– I tillegg til meg, så reagerte også flere av de andre ansatte imot

ledelsens opptreden. Da ble det bestemt å leie inn et konsulentselskap til å foreta en arbeidsmiljøundersøkelse ved avdelingen. De fleste ansatte; meg inkludert, så fram til å få foretatt en god analyse fra noen utenfra. Så viste det seg at Boreal hadde håndplukket noen få «lojale» ansatte som fikk uttale seg til konsulentselskapet. Jeg mener at rapporten, som forelå 25. februar 2016, var et rent bestillingsverk fra Boreal sin side, og jeg reagerte sterkt imot det jeg mente var urettmessige beskrivelser av meg i rapporten, sier Andersen.

Han ble innkalt til den lokale ledelsen av selskapet, og fikk beskjed om at arbeidsforholdet hans ville bli vurdert som følge av det som framgikk av rapporten.

– Jeg fikk ingen advarsler, det ble ikke foretatt noe reelt forsøk på



Boreal fikk anbud for busskjøring i Finnmark og kjører under merkenavnet Snelandia

konflikthåndtering, sier Andersen.

Den konkrete oppsigelsen mottok han 8. mars i fjor.

– Jeg sendte da et varslingsbrev til styrelederen for selskapet, hvor jeg påpekte at jeg mente meg sterkt urettmessig behandlet. Jeg fikk aldri noe svar på min henvendelse, sier han.

Rettssak

Til rettsaken i februar hadde Andersen og hans advokat innkalt 16 vitner, deriblant 12 tidligere og nåværende ansatte i Boreal. Flere av vitnene erklærte sin støtte til Andersen. I rettsalen krevde Andersen at oppsigelsen av ham ble trukket tilbake, tilkjennelse av saksomkostninger, samt erstatning fastsatt av retten. Boreal krevde full frifinnelse og tilkjennelse av saksomkostninger.

– Jeg fant rett og slett ikke noen annen utvei enn å gå rettens vei for å få belyst denne saken. Jeg vil karakterisere måten selskapet Boreal har opptrådt på som et rent overgrep mot en tillitsvalgt. Dersom andre tillitsvalgte hadde blitt behandlet slik jeg har blitt, så ville det ha umuliggjort helse, miljø og sikkerhet og annet arbeidsmiljøarbeid. Jeg er derfor særst fornøyd med utfallet av saken, som viser at jeg gjorde det riktige, sier Stig Runar Andersen.

Viktig dom

I en kommentar til dommen sier Andersens advokat, Runar Homble, at han anser dommen som viktig – ut fra de rettigheter som tillitsvalgte bør ha.

– Dommen illustrerer hvilke utfordringer et verneombud kan møte.

En viktig seier

«Det var viktig for oss å vinne denne rettsaken – for å sikre rettsvernet til alle tillitsvalgte», sier regionleder Fred Ove Nibe i YTF Nord i en kommentar.

Nibe overvar tre av de fem dagene rettsaken i Hammerfest varte.

– Jeg har ellers vært sterkt opptatt av å støtte Stig Runar Andersen gjennom hele tiden denne prosessen har pågått; blant annet gjennom hyppige telefonsamtaler og mailutveksling med ham, sier Nibe, som roser Andersen for at

han påtok seg å føre denne saken.

– Han har personlig ofret mye av både tid og penger på denne saken, og det er klart at han har hatt mange tøffe tak i løpet av den tiden saken har pågått. Da er det en stor lettelse at alle tre dommerne i Hammerfest tingrett ga Andersen fullt medhold, sier Nibe.

Homble viser til at en rekke ansatte i busselskapet i retten forklarte seg om betydelige utfordringer i HMS-arbeidet i virksomheten.

– Sjåførene forklarte blant annet at de hadde blitt beordret til å kjøre busser som skulle være reparert på grunn av kritiske feil, om arbeidstidsordninger som gjorde at en ansatt måtte stoppe langs veien for å unngå å sovne mens bussen kjørte, samt om store mangler ved det psykososiale miljøet ved avdelingen, påpeker advokat Homble.

– Verneombudet Stig Runar Andersen hadde som lovbestemt oppgave å ivareta arbeidstakernes interesser i disse sakene overfor ledelsen. Men i stedet for å ta Andersen på alvor, valgte den samme ledelsen å si han opp. Både forut for og under rettsaken fastholdt ledelsen at det var

Andersen som var problemet, på tross av vitneforklaringer fra så og si samtlige av Andersens kollegaer som viste det motsatte, sier advokaten.

Offsidemål?

Boreal Transports advokat, Juha Seppola, tyr til en fotballmetafor, når han skal kommentere saken:

– Dette føles umiddelbart som å ha spilt første omgang i en fotballkamp der hjemmelaget har tatt en ufortjent ledelse på ett offsidemål, og der dommeren kanskje har hatt bedre dager på jobben. Dette er en svært overraskende dom, både hva angår innhold og begrunnelse, sier advokat Seppola.

Boreal valgte likevel ikke å anke dommen, som dermed er rettskraftig.

 redaksjonen@ytf.no

«Dommen illustrerer hvilke utfordringer et verneombud kan møte.»

Advokat Runar Homble

HEMMET HÅNDHEVING

Alle gode krefter så behovet for å opprette en sentral myndighetsgruppe for å styrke håndhevelsen av lov og orden på norske veier. Men Samferdselsdepartementet var imot. Dermed har lite skjedd de siste fire årene.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Sommeren 2013 besluttet daværende samferdselsminister Marit Arnstad (Sp) å opprette en arbeidsgruppe med relevante organisasjoner og myndigheter på vegtransportområdet. Formålet var å få en felles forståelse av utfordringene med kabotasje og foreslå tiltak.

Gruppen avholdt ni møter før «Rapport om kabotasje på veg i Norge» ble framlagt i mars 2014. I mellomtiden var Norge gjennom stortingsvalg og regjeringsskifte.

Sentral enhet

Det mest håndfaste forslaget til tiltak kom fra representantene fra Vegdirektoratet, Lastebileierforbundet, Transportarbeiderforbundet og Yrkestrafikkforbundet som alle lanserte omtrent likelydende forslag om å opprette en egen enhet for kontroll og etterforskning av saker på vegtransportområdet.

Ved å samle kontroll av tunge kjøretøy, etterforskning av brudd på vegtransportbestemmelsene og eventuell påtale i en sentral enhet,

ville kontroll av kjøretøy bli mer ensartet, og overtredelser av vegtransportrelaterte regler kunne etterforskes og påtales av spesialiserte etterforskere og påtalejurister. I tillegg ville en sentral enhet gjøre det enklere å styre ressursene.

I flere andre land er slik kontrollmyndighet samlet hos politiet eller annen sentral enhet.

Organisatorisk utflykt

Om forslaget hadde fått støtte hos politikerne, kunne en slik sentral enhet for lengst vært opprettet og spilt en aktiv rolle på norske veier. Imidlertid avviste Samferdselsdepartementet forslaget.

Begrunnelsen var, slik den ble sitert i «Rapport om kabotasje» av organisatorisk karakter, nemlig at Solberg-regjeringens varslede politireform («Nærpolitireformen») og arbeidet med å etablere et utbyggingsselskap på veg («Nye veier») ville medføre endringer i politiet og Statens vegvesen.

Departementet gikk i stedet inn for at «økt samarbeid mellom kon-

trolletatene og en prioritering fra påtalemyndighetene om oppfølging av brudd på kabotasjereglene ville være mer effektive tiltak «på det nåværende tidspunktet».

Ørkenvandring

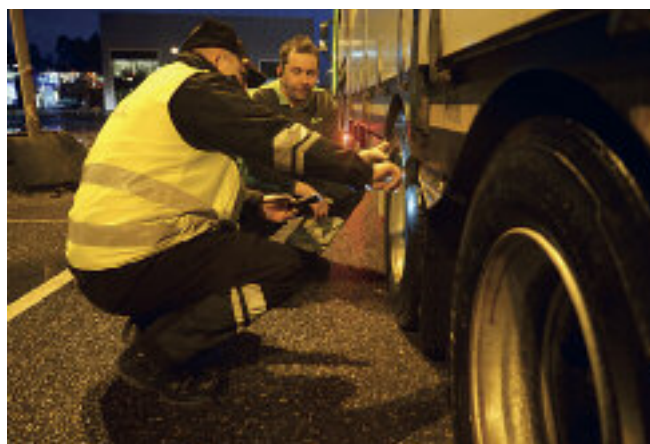
Etter et halvt års tenkepause spilte Samferdselsdepartementet i november 2014 ballen over til en ny arbeidsgruppe, som besto av representanter fra Arbeidstilsynet, Politiet, Tolletaten, Skatteetaten og Vegdirektoratet. Gruppen brukte siden nesten to år på å utarbeide «Rapport om økt samarbeid mellom kontroll- og tilsynsetatene på vegtrafikkområdet».

I følge statssekretær Tom Cato Karlsen (FrP) er departementet nå i ferd med å følge opp rapporten overfor berørte departement og etater.

– Vi vil så snart som mulig sette i gang med å arbeide videre med de tiltakene som det er enighet om, opplyser Karlsen i dag, drøyt tre år etter kabotasjerapportens konklusjoner. ►



Kjell Haugen (til venstre) fra Arbeidstilsynets Region Indre Østland leder treparts bransjeprogram for transport, med seniorinspektør Morten Lien som prosjektleder for tilsynssatsingen. Alt i 2014 signaliserte de behovet for å rigge til et myndighetssamarbeid mellom kontrolletatene og politiet. Siden har altfor lite skjedd.



Statens vegvesen opprettet i januar 2016 sin egen krimgruppe for å avdekke kriminell og safunnsskadelig aktivitet. Vegvesenet gikk i rapporten om kabotasje i 2014 inn for en egen sentral enhet på tvers av etats-grensene.

«Vi vil så snart som mulig sette i gang med å arbeide videre med de tiltakene som det er enighet om.»

Statssekretær Tom Cato Carlsen (FrP)

I mellomtiden har fenomenet «midlertidig og planlagt kabotasje» akselerert voldsomt, med omfattende kriminalitet og sosial dumping i kjølvannet. (Se Yrkestrafikk 02 2017)

Operativt samarbeid

Den nye samarbeidsgruppa lanserte i sin rapport i oktober 2016 to hovedpunkter: For det første iverksette et større operativt samarbeid mellom etatene – med felles aksjoner både langs vegen og i bedriftene – ved utarbeide en årlig handlingsplan og opprette regionale tverretatlige arbeidsgrupper. For det andre gjennomføre et større samarbeid om arbeidslivskriminalitet (A-krim saker) innen transportsektoren.

Arbeidsgruppa trekker også fram tiltak som innebærer endringer i eksisterende regelverk: Samarbeid mellom Statens vegvesen og Arbeidstilsynet om kontroll etter allmenngjøringsloven og avdekking av brudd på stansingsvedtak, utvidete sanksjonsmulighetene for de

enkelte etatene og større grad av felles mobile kontroller og patruljering samt tverrfaglig deling av informasjon vedrørende tilsyn og kontroll.

Krimgrupper

Hvert år siden 2014 har allerede Arbeidstilsynet, NAV, Politiet og Skatteetaten utarbeidet felles handlingsplaner mot A-kriminalitet. Kontrolletatene har også blitt bedre koordinert og samlokalisert, med felles kontorer i Oslo, Bergen, Trondheim, Kristiansand og Stavanger. Arbeidet har hittil i stor grad rettet seg mot bygge- og anleggsbransjen, men det er nå snakk om å også gå inn i transportbransjen.

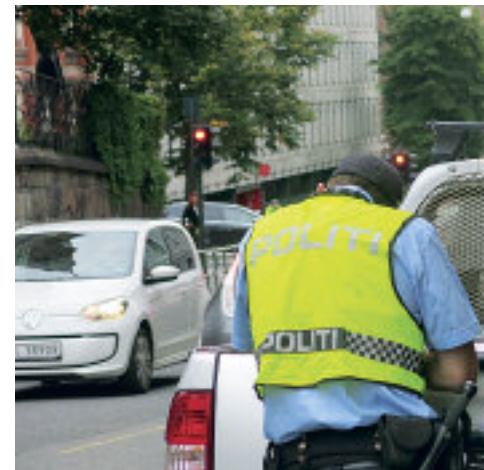
I januar 2016 opprettet Statens vegvesen sin egen enhet for å bidra i arbeidet med å dokumentere, forebygge og avdekke kriminell og samfunnsskadelig aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Enheten skal arbeide med konkurransevilkår, forbrukerrettigheter, skatt, avgifter, arbeidslivs- og transport-

kriminalitet. Den skal også bidra til å øke oppmerksomheten internt i Vegvesenet rundt temaet kriminalitet.

«Bred enighet»

Så er kanskje tiden inne til å på nytt gå inn for opprettelsen av en felles sentral enhet? Yrkestrafikk henvendte seg til Samferdselsdepartementet, og fikk følgende svar fra statssekretær Tom Cato Olsen:

– Som det går fram av Rapport om kabotasje på veg i Norge, så var det kun fire av deltakerne i arbeidsgruppen som ønsket en slik enhet. Ved oppfølgingen av rapporten ble det besluttet fra Samferdselsdepartementets side å gå videre med de forslagene som alle i arbeidsgruppen var enige om. Det ble derfor besluttet å ikke gå videre med dette tiltaket, men det ble valgt å fokusere på å gå videre med/ utrede totalt 14 tiltak som framkommer av rapporten og som det var bred enighet om i rapporten.





Tvilsom vetorett

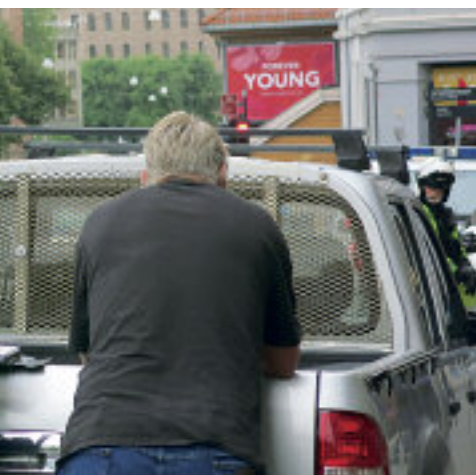
«Bred enighet» er interessant. Enigheten i gruppa begrenset seg nemlig til det faktum at kabotasje-kjøring var økende i Norge. Der stoppet «den brede enigheten». For mens medlemmene fra Transport, YTF og Norges Lastebileierforbundet framstår som den største trusselen mot norsk lastebilnæring, hevdet NHO Logistikk og Transport at innenriksmarkedet for godstransport IKKE ble vesentlig forstyrret av kabotasje.

Det var derfor, naturlig nok, heller IKKE enighet i gruppa om å forbedre kontrollen med midlertidig kabotasje, gjennom registre eller passasjerlister. Når Samferdselsdepartementet krever at alle i arbeidsgruppen skal være enige, gir de de facto vetorett til de arbeidsgiverorganisasjonene som har interesse av at bransjen skal forbli mest mulig uregulert.

Kun én bokstav skiller kabotasje fra sabotasje – sabotasje av norsk lastebilnæring.

 redaksjonen@ytf.no

Fra 1950 ble arbeidet med trafikk kontroll intensivert i regi av Utrykningspolitiet (UP), og fram til 2006 hadde UP trafikksikkerhet som hovedarbeidsområde. Riksadvokaten ga UP et særlig veiledningsansvar for å få til en mer ensartet reaksjon på lovbrudd i trafikken, og i 2010 ble 10 nye patruljer satt inn mot mobile vinningskriminelle. (Foto: Politiet)



Stor aktivitet i YTF



Petter Sommervold deltok på vervedag sammen med Hans Vilhelmshaugen.



YTFer Andre Berthelsen ble i mai intervjuet på kamera for å fortelle hvor han er medlem.



Godsrådgiver Jan Arne Laberget reiser mye rundt for å snakke med sjåførere. Her er han på Cirkle K Vinstra.



Forbundsleder Jim Klungnes deltok på konferanse hos Sotin for å snakke om yrkes-sjåførens fremtid.



Kommunikasjonssjef Ida i YTF var på TV2 for å snakke om forholdet mellom syklister og yrkessjåførere.



Forbundsleder Jim Klungnes var på NRK P2 for å snakke om tunnelbranner.



Forbundsleder Jim Klungnes og Bjørn Fjellidalen.



Veileder for bestillere, som YTF har deltatt i arbeidet med å utvikle, ble lagt frem på bestillerkonferansen i starten av mai.



Rådgiver Petter og tillitsvalgt Rune Halvorsen hadde grilldag hos Ragn-Sells i Bergen, hvor flere valgte å bli YTFere.



Rådgiver Petter og Knut Andvord var på åpen dag på SAS flybussen, hvor vi fikk flere nye medlemmer.



Forbundsleder Jim Klungnes reiser land og strand rundt. Her traff han et trofast medlem på Circle K Ringdalskogen



Ververådgiver Synne har vært på skolebesøk. Her er lærer Arnt, som nå har ti elever som er YTFere.



Knut og Jan Arne var to dager på Berger og Cirke K Vestby, hvor de snakket med nesten 100 sjåførere.



YTF PostenBring var på besøk på Posten Karihaugen, hvor vi fikk 3 nye medlemmer.



YTFs avdeling på Bring Warehousing Drammen hadde medlemsmøte om mellomoppgjøret og nedbemanning.



Rådgiver Petter og HTV Knut Andvord var på besøk og vervet på Norgesbuss Stavanger.

Trenger du læreplass?

KOM TIL OSLO!

«Det er en myte at det ikke finnes lærlingeplasser», sier representanter for opplæringskontoret for service og samferdsel i Oslo. «Byen med det store hjertet» tilbyr nå generøst læreplassgaranti til elever fra hele landet innen blant annet logistikkfaget og yrkessjåførfaget.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Fredag 5. mai ble en viktig samarbeidsavtale inngått mellom Oslo kommune ved Utdanningsetaten og en rekke opplæringskontorer og virksomheter. Målet er å styrke samarbeidet mellom skoler og arbeidsliv om fag- og yrkesopplæring innen service og samferdsel i Oslo. Avtalen innebærer at det gis læreplassgaranti.

Hel utdanning

– Vi kan ikke tilby et halvt utdanningsløp. Det må være helt. En viktig årsak til at ungdom ikke fullfører yrkesfaglig opplæring er nemlig at de ikke får læreplass. Ungdom må derfor gis en mulighet til å kvalifisere seg til et fagbrev som gir trygghet for en yrkeskarriere i bedrifter som tar de ansatte på alvor og følger norsk lov, understreker byråd for oppvekst og kunnskap i Oslo, Tone Tellevik Dahl.

Derfor har Oslo kommune gått foran og gitt garanti til kvalifiserte søkere innen en rekke fag. Det

foreløpig siste programområdet som kom på plass er service og samferdsel, som omfatter logistikk- og yrkessjåførfaget.

Knuse myten

Opplæringskontorene vil gjerne drepe myten om at det ikke finnes læreplasser. Sannheten er at det i mange tilfeller er altfor få søkere.

Oslo-statistikken sier sitt: Innen yrkessjåførfaget finnes i dag kun 15 lærlinger, mens det finnes 312 potensielle læreplasser. For logistikkoperatører er det tilsvarende forholdet 17 lærlinger og 1494 potensielle læreplasser.

Selv om Oslo opplever at interessen for yrkesfag er økende, er det foreløpig langt fra kø: Kommunen opplyser at per 3. mars i år hadde kun 11 søkere meldt seg til lærefaget yrkessjåfør.

Fra hele landet

Hovedstaden ønsker elever fra hele landet velkommen til å søke læreplass. I dag kommer nesten halv-

parten av lærlingene i Oslo fra utenbys skoler.

For å skape et mer seriøst arbeidsliv, er målet at 10 prosent av arbeidstidene utført på oppdrag for Oslo kommune utføres av lærlinger.

Stilles krav

Det er likevel ikke fritt fram for alle, det stilles også krav til søkerne for å få garantert læreplass: De må vise at de kommuniserer godt i praksis, ved søknader og på intervju. De må ha bestått alle fag, med minst karakteren tre i programfagene. De må ha gjennomført deler av yrkesfaglig fordypning i godkjent lærebedrift, minimum to uker i Vg2, og må ha maksimalt 10 dagers fravær inkludert timefraværet for hvert skoleår.

For yrkessjåførfaget gjelder i tillegg krav om innen 1. juni å ha gjennomført all obligatorisk opplæring og bestått teori for førerkort klasse B, samt bestått truckføreropplæring og ADR grunnkurs. De to siste kravene stilles også innen logistikk.

 redaksjonen@ytf.no



IKT-lærlingene Silje Marita Vige fra Skien og Stian Vike Nilsen fra Kløfta i samtale med Oslos byråd for oppvekst og kunnskap Tone Tellevik Dahl. Lærlingene var i sving med å rigge utstyr til LO-kongressen.



Samarbeidsavtalen med læreplassgaranti innen service og samferdsel skrives under av representanter for Oslo kommune ved Utdanningsetaten og ulike opplæringskontorer.

SLIK GJØR DE DET I BARCELONA!

Mens førere på sentrale busslinjer i Norge må tisse på flaske eller fantegå til nærmeste butikk for å gå på do, har millionbyen Barcelona en tilgjengelig og renslig løsning. Så enkelt kan det gjøres, hvis man bare vil.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

H16 er en av Barcelonas tyngste busslinjer, som på dagtid trafikkeres av åtte leddbusser i timen. H-en foran linjenummeret står for «Horisontal», som betyr at traseen går parallelt med kysten. En typisk pendellinje som beveger seg gjennom de trafikk-tyngste delene av sentrum, som Placa d'Espanya og Placa Catalunya. Med mer enn 40 holdeplasser i hver retning, er det rimelig at behovet for et toalettbesøk melder seg hos førerne.

Diskret dør

Yrkestrafikk var med bussen til endeholdeplassen ved Fòrum i nord, der den mektige Avinguda Diagonal møter havet. Her regulerte bussene, og det virket som reguleringstiden var brukbar.

Holdeplassen, som også var påstigningspunkt for nye passasjerer, var utstyrt med leskur og i tilknytning til dette en grå boks, med ytre mål på snaut 2x1x2 meter. På ene kortsiden befant seg en dør med et blendet «koøye». Bussjåføren låste seg inn her ved hjelp av et kort med magnetstripe.

Inngangen til det vi forsto måtte være et toalett, befant seg mindre enn fem meter fra den parkerte bussen. Mer tilgjengelig er det umulig å få det!

Rent og hygienisk

Ikke lenge etter kom tilfeldigvis en servicebil fra Clear Channel, og servicemannen lot oss ta en kikk på toalet-

tet. «Det er en gammel type», unnskyldte han seg før han viste oss et helt straight vannklosett, som virket både rent og hygienisk.

Servicemedarbeideren skiftet reklameplakater på langsiden, før han åpnet en serviceluke på motsatt kortsiden og blottet vannforsyning og elektrisk anlegg. Vår venn hadde ansvar for å holde både reklameflater og sjåførtoalett shipshape.

Tilstede i Norge

Clear Channel er et av verdens største utendørsreklamefirmaer, med nesten en million displayer i mer enn 30 land. I Norge kjøpte selskapet opp det som tidligere het Fram Reklamebyrå og som tidligere driftet Sporveis-Annonsene.

I 2012 vant Clear Channel anbudet på all reklame på trikk, buss, T-bane og stasjoner i Oslo. Selskapet er representert andre steder i Norge, både med bysykler og såkalte bymøbler.

Nå er ikke Yrkestrafikk anliggende å promovere enkelte selskap. Vårt poeng er å vise hvordan en velprøvd løsning på toalettutfordringen er tilgjengelig den dag i dag! Så, hvorfor er ikke doene alt på plass? Ikke kom med innvendinger om strøm eller kloakk. Vi befinner oss i 2017. Kan Barcelona, kan også Oslo.

 redaksjonen@ytf.no

«Gammel type»,
unnskyldte service-
teknikeren fra
Clear Channel seg
i Barcelona. Holder
absolutt, tenkte vi.



NÅ KOMMER ELBUSSENE

Helelektriske leddbusser i Barcelona blir i disse dager grundig studert av bussoperatører fra hele Europa. Snart avløses også bybussene i Oslo av batteridrevne enheter.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

På endeholdeplassen Zona Franca sør i Barcelona, kjører sjåføren bussen fram til et merke i fortauskanten, hvorpå en pantograf på taket løfter seg og kobler seg til et ladepunkt. I løpet av fem til åtte minutter lades batteriene opp til 80 prosent, mer enn tilstrekkelig for et nytt omløp på den tungt trafikkerte linje H16.

Kinesiske pionerer

Helelektriske busser har hittil vært et kinesisk fenomen. Gjennombruddet skjedde i forbindelse med de olympiske leker i Beijing i 2008, der kollektivtrafikken ble betjent av helelektriske 12-meter.

Siden gikk utviklingen lynraskt. I storbyen Shenzhen, et finansielt senter rett nord for Hong Kong, fantes ved årsskiftet rundt 5 000 elektriske busser, i 2018 er målet at hele bussparken på 16 500 busser skal være elektrifisert.

Hvor langt foran kineserne befinner seg, kan illustreres ved at det av 173 000 elektriske busser totalt i verden i 2015, befant 170 000 eller 98,3 prosent seg i Kina.

Europeisk startgrop

Statistikken forteller at utrolige 45 milliarder bussreiser foretas i verden hvert år. Det er viktig å utføre flest mulig av disse bærekraftig og med nullutslipp. I Europa ble i 2013 hele 79 prosent av bussmarkedet betjent av tradisjonelle dieseldrivelser. Kun 1,2 prosent av bussene var elektriske.

Men selv om det europeiske elbussmarkedet hittil har vært magert, er europeiske bussprodusenter langt framme når det gjelder å utvikle gode, elektriske løsninger. Alt tyder på at kompetansen snart kommer til å omsettes i betydelige markedsandeler.

Samling i Barcelona

En spydspiss i den europeiske elbuss-satsingen er EU-prosjektet ZeEUS (the Zero Emission Urban Bus System). Et budsjett på 22 millioner Euro står til disposisjon for å teste ulike løsninger i 10 europeiske demonstrasjonsbyer, både når det gjelder teknologi, økonomi og klimaeffekt.

Barcelona er en av ZeEUS-byene, og har i lengre tid testet to 18-meters leddbusser fra Solaris på den tunge bylinjen H16. Bussene går nå i fast rutetrafikk, og vil i sommer bli studert nøye av kursdeltakere fra hele Europa samlet for å lære nærmere om drift av elbusser.

Elbusser til Oslo

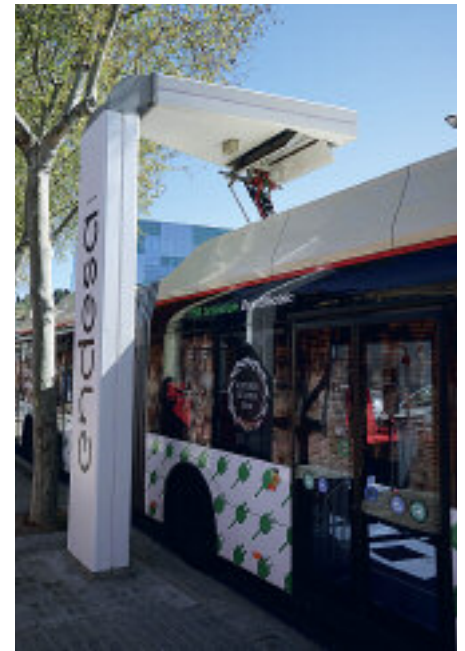
Også i Norge skjer ting. Unibuss undertegnet 30. mars kontrakt om levering av to helelektriske 12-metere, også fra Solaris. Busstypen, som ble kåret til «Bus of the year 2017», vil være på plass til høsten og vil operere linje 74 mellom Vika og Mortensrud i Oslo.

Oslo har som målsetning at 100 elektriske busser skal være på plass i løpet av 2020, og at minst 60 prosent av bussflåten skal etter planen være elektrisk drevne fra 2025.

 redaksjonen@ytf.no



Elektrisk leddbuss i Barcelona lades opp på endeholdeplassen Zona Franca. Den største praktiske utfordringen for norske forhold vil antakelig være energi til oppvarming av bussen.



«En spydspiss i den europeiske elbuss-satsingen er EU-prosjektet ZeEUS.»

TIDEN GÅR – VAGN BESTÅR

Bussfører Vagn Iversen fra Nesodden har sittet bak bussrattet i 50 år og vært organisert i YTF i 34 av dem. Det er på ingen måte nok, bedyrer den spreke 72-åringen.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

En dame fortalte meg at det satt en hund bakerst i bussen. Jeg tenkte at det ikke kunne være sant, men da jeg gikk gjennom bussen på endeholdeplassen, så satt den jammen der. Siden jeg visste hvor den bodde, kjørte jeg den like godt hjem i bilen min. Ingen var hjemme, men inngangsdøra sto på gløtt, så da slapp jeg like godt bikkja inn, ler bussjåfør Vagn Iversen.

Vagn har kjørt folk hjem også, litt slitne kjentfolk som sovnet på bussen og ikke kom seg av der de skulle. For når du har kjørt buss i et lokalmiljø som Nesodden i 50 jamfulle år, blir du etter hvert godt kjent med dine pappenheimere.

Lokalhistorie

Iversen vokste opp i Danmark, men ble lokket til Frogn med utsikter til fabrikkarbeid som tjueåring i 1964. I 1967 ble han ansatt som bussfører i Kolbjørn Garders bilruter, et meget lokalt busselskap, der han kjørte rutebuss mellom Søndre Hallangen og Oslo i 17 år.

Mye av lokaltrafikken på Nesodden ble i mange år utført av båtruter, men etter hvert økte trafikken og anløpene ble etter hvert samlet på Nesoddtangen. Lokaltrafikken ble overtatt av buss, noe som førte til et oppsving for Johns Treiders Bilcentraler, som kjøpte

Kolbjørn Garders bilruter i 1983. Med på lasset fulgte busser, verksted og sjåfører.

Urolige tider

– Da jeg begynte i Treiders, fikk jeg kontant beskjed av de tillitsvalgte om at her var alle organisert i Norsk Rutebilarbeiderforbund, så da var det bare å melde meg inn, forteller Vagn Iversen, som aldri har angret på det.

Siden ble Treiders kjøpt opp av Ing. M. O. Schøyens Bilcentraler, som igjen ble Schøyen Gruppen og siden dannet den europeiske giganten Concordia Bus, som etter mange forviklinger endte opp som Nobina Norge. Rutebilarbeiderforbundet ble på sin side Yrkestrafikkforbundet.

Fast punkt

Midt oppi alle brå skifter, fantes et fast punkt ved navn Vagn Iversen. Etter 50 år bak rattet og 34 år som fagorganisert, kjører 72-åringen ennå lokalbussen på Nesodden, med Torneveien – Nesoddtangen som favorittrute.

– Jeg har også vært forsikret i Gjensidige i 50 år, humrer den lojale veteranen.

«Tiden går – Gjensidige består» heter det jo, og det samme kan åpenbart sies om Vagn. Han liker det varige, har selvfølgelig også holdt sammen med sin Kristil i like lang tid. De traff hverandre lokalt, og har siden holdt sammen i ett og alt, med unntak av noen lange uker da Vagn kjørte turbuss.

Fine år

I april ble 50-årsjubilanten, som selv ikke ønsket noe oppstyr, hedret både av Nobina på Fagerstrand, i lokalavisa og av YTF. Vagn Iversen understreket alle steder om at han absolutt ikke har noen planer om å legge inn årene.

– Det har vært fine år. Da jeg startet var det å kjøre buss på Nesodden selve drømmen, og fortsatt trives jeg like godt bak rattet og blant trivelige passasjerer og arbeidskamerater. Hvis helsa holder, håper jeg å kunne fortsette til jeg fyller 75, understreker bussfører Vagn Iversen.



Vagn Iversen sammen med fru Kristil og YTF-tillitsvalgt Hans Vilhelmshaugen.

 redaksjonen@ytf.no



Det har vært fine år, forteller Vagn Iversen, bussfører i et halvt århundre.

FERIE!

TEKST: YTF-ADVOKATENE FOTO: ARNE DANIELSEN

Ferien nærmer seg for de fleste. I den forbindelse kan det være nyttig å vite om rettigheter og viktige regler rundt feriefastsettelse, endring av ferie og feriepenger.

Norge har alle arbeidstakere rett til 25 virkedager ferie. Hvis bedriften du jobber i har tariffavtale, får du i tillegg fem ekstra feriedager. De fleste organiserte arbeidstakere har altså 30 virkedager ferie i året.

En virkedag er alle dager unntatt søndager eller høytidsdager. Lørdag regnes derfor som en virkedag. Organiserte arbeidstakere med tariffavtale har dermed fem ukers ferie.

I tillegg har arbeidstakere som har fylt 60 år rett på seks ekstra virkedager ferie. Arbeidstakere over 60 med tariffavtale har altså seks uker ferie.

Fastsetting av ferie

Du skal sammen med arbeidsgiver forsøke å bli enig om tidspunktet for ferie. Arbeidsgiver plikter å drøfte dette med deg eller din tillitsvalgte. Dersom dere ikke kommer til enighet, er det opp til arbeidsgiver å

fastsette tidspunktet, men dette begrenses av at du kan kreve at 18 av feriedagene skal gis i perioden mellom 1. juni og 30. september. Du kan også kreve at 7 dager ferie gis samlet.

Du har som utgangspunkt krav på å få oversikt over feriefastsettingen så tidlig som mulig, og senest to måneder før ferien avholdes.

Endring av tidspunkt

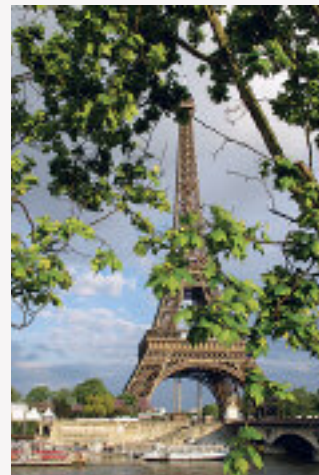
Etter at tidspunktet for ferie er fastslått, er utgangspunktet at arbeidsgiver ikke kan endre på dette uten ditt samtykke. Et unntak er når det oppstår uforutsette ting i bedriften. Arbeidsgiver kan da, på visse vilkår, endre tidspunktet. Med uforutsette hendinger menes hendinger som ikke var kjent for bedriften i forkant. Påregnelige hendinger som vanskeliggjør driften er altså noe arbeidsgiver må reservere seg mot på annen måte.

Arbeidsgiver kan ikke endre tids-

punktet for ferie på grunnlag av hendinger en forutså og kunne unngått på annen måte. De uforutsette hendinger må ha medført vesentlige driftsproblemer. Det er altså ikke tilstrekkelig at det oppstår driftsproblemer, de må være av en viss størrelse.

Videre er det et vilkår at ingen andre kan gjøre jobben din mens du er på ferie. I tilfeller hvor arbeidsgiver har mulighet for å hente inn andre for å minimere driftsproblemene, har arbeidsgiver en oppfordring til å gjøre det. Arbeidsgiver kan da ikke endre tidspunktet for ferien.

Dersom arbeidsgiver ønsker å endre tidspunktet for ferien, skal dette drøftes med deg. Du har rett til å ha med tillitsvalgt i drøftelsene. Arbeidsgiver skal i møtet forklare bakgrunnen for ønsket. Det er viktig at du da gir opplysninger om de merutgifter som endringen vil medføre. De utgiftene som er en



Ferieloven § 6 (1): Arbeidsgiver skal i god tid før ferien drøfte fastsetting av feriefritid og oppsetting av ferielister med den enkelte arbeidstaker eller tillitsvalgt.

Ferieloven § 6 (2): Arbeidstaker kan kreve å få underretning om feriefastsettingen tidligst mulig og senest to måneder før ferien tar til, såfremt ikke særlige grunner er til hinder for dette.

Ferieloven §10 (1): Feriepenger fra arbeidsgiver beregnes på grunnlag av arbeidsvederlag som er utbetalt i opptjeningsåret.

nærliggende følge av endringen vil du ha rett til å få erstattet av arbeidsgiver, for eksempel reiseutgifter.

Sykdom i ferien

Hvis du blir syk før ferien, har du krav på å utsette ferien til senere på året. Kravet er at du blir helt arbeidsufør, det vil si 100 prosent sykemeldt. Du må da levere legeerklæring senest siste arbeidsdag før du skulle hatt ferie. Ferien utsettes da til du ikke lenger er sykemeldt.

Hvis du blir syk mens du har ferie, har du rett til å få utsatt ferien. Det kreves da at du er 100 prosent sykemeldt. Sykemeldingen må gis arbeidsgiver uten ugrunnet opphold. Du har da rett til at et tilsvarende antall dager utsettes til senere i ferieåret.

Om sykdommen gjør at du ikke får avviklet ferie innen årets utløp har du rett til å få overført inntil 12 virke-

dager ferie til neste år. De overførte feriedagene vil da komme som ekstraferie det neste året.

Overføring av ferie

Noen ganger vil det være ønskelig, både for deg og din arbeidsgiver, å overføre deler av ferien til det neste året. Dere kan inngå en slik avtale som overfører inntil 12 virkedager ferie. Begge parter må samtykke til overføringen, og avtalen må gjøres skriftlig. Også den ekstra ferieuken som følger av tariffavtale kan avtales overført til det påfølgende året. Dette må også gjøres skriftlig.

På samme måte kan du og din arbeidsgiver avtale at inntil 12 virkedager ferie gis som forskudd. Også dette må gjøres skriftlig.

Ferie som ikke blir gjennomført på grunn av brudd på regelverket overføres til det påfølgende år uavhengig av lengde.

Feriepenger

Feriepenger beregnes ut fra en pro-sentsats av den lønnen du fikk det foregående året, altså er summen avhengig av hvor mye du tjente året før ferien tas ut. Utgangspunktet er at en får utbetalt 10,2 prosent som ferie-penger. Om det er tariffavtale i bedrif-ten, er feriepengene 12 prosent. For arbeidstakere med ekstra ferie etter fylte 60 år økes pro-sentsatsen med 2,3.

Feriepengene utbetales siste vanlige lønningdag før ferien. Dersom siste lønningdag før ferien kommer tett på tidspunktet for ferien, har du likevel rett til å få feriepengene ut-betalt senest en uke før ferien starter.

Det betales skatt av feriepenge som for vanlig inntekt. Det er imidlertid flere arbeidsgiver som trekker en høyere pro-sentsats gjennom året for at feriepengene skal betales ut i sin helhet.

 redaksjonen@ytf.no



MAN Lion's City - trivsel på arbeidsplassen!

Den reneste og mest effektive **MAN** bybussen gjennom tidene. **MAN** kann.

MAN Lion's City - er en velutformet arbeidsplass som gir sjåføren høy komfort og sikkerhet. **MAN** har vektlagt sjåførførmert i sine bybusser, for å legge forholdene til rette for at også passasjerene skal få en hyggelig opplevelse ved å ta bussen. Våre bybusser tilbyr tekniske høydepunkter ved å senke drivstofforbruket, redusere CO₂-utslippet og optimalisere kjøredynamikken. Kjør inn i fremtiden med banebrytende biogasteknologi og Euro6 motor.

Kort sagt: **MAN Lion's City** - er til glede for sjåfør, passasjer og miljø.



Antiboikott

Jeg boikotter ingen, herr Kwartbas.

Du har aldri sett denne karen i noen boikott eller i noen demo-tog. Du har aldri sett Gladiola med noen plakater med OL eller LO. Hvorfor skal vi boikotte noen andre? Hvorfor skal vi boikotte noen på andre siden av jorden, fordi vi ikke forstår helt hva de driver med?

Så Kwartbasen er glad for at arbeidernes hovedorganisasjon er opptatt av det som skjer i Midt-østen, slik at de ikke får så mye tid til de norske arbeiderne. Kwartbasen mener vel at vi ikke trenger mer i pungen, at LOs stab lenge nok at gått i flanellskjorte, og at de må ut i verden å boikotte.

Gladiola har i tidligere episoder transportert steintavler fra Sinaifjellet og passert Gazastripen med overlast. Denne karen har kjørt laster med tobakk og alkohol uten tanke på boikott, eller å ta en avstikker med lasten. Vi har kvittert ut varer fra kunder med turban, skaut, caps og rallarhatt. Vi har levert varer til sultan i Odda og Castro på Dombås, uten tanke på boikott. Vi har levert varer til kunder som slår kona og pisker arbeiderne. Du vet selv, herr Kwartbas, hvordan du har håndtert junior i bedriften. Hadde LO visst hvor rasistisk du er hadde de boikottet julebordet ditt.

Visste du at ordet boikott egentlig ikke betyr noe som helst. Det betyr ingen ting, herr Kwartbas. Ordet Boycott er et irsk slektsnavn. Den irske gårdsforvalteren fikk ikke arbeiderne med seg fordi lønnen var for dårlig. De protesterte og kom ikke på jobb og postmannen nektet å levere post. Dermed kom forvalteren med etternavnet Boycott på førstesiden i avisa i 1880. Overskriften ble BOYCOTT med store bokstaver og fete typer.

Hvor sulten er det mulig å bli på et nytt ord, herr Kwartbas? Skal vi boikotte Reima på fabrikken fordi hun slapp inn Igor i garasjeporten sin? Eller skal vi ta en Bondevik fordi vi føler oss litt frynsete i kantene? De mest skammelige handlingene kan bli stuerene med et nytt ord.

Kanskje Kwartbasen mener vi skal boikotte menn med grønn kjeledress og gummistøvler? Eller husmødre med to kålhoder i Remaposen? Om kålhodene kommer fra koneplageren skal hun dømmes for medvirkning.

Vi slipper alle inn på arbeidsruta, herr Kwartbas. Vi spør ikke hva de har gjort i løpet av natta. De kommer rett fra redet. De har ligget på egne og andres

«Hvor sulten er det mulig å bli på et nytt ord, herr Kwartbas?»

egg. De har hekket over evne og ser ikke land. Noen har ikke fått av seg gummistøvlene, mens andre har luket hvitløksbedet før de kom. Vi boikotter ingen av dem, herr Kwartbas.

Vi slipper alle inn på bussen. Bruktbilselgere, journalister, advokater, russ og presidenter. Donald Trump slipper også inn med skateboardet sitt. Angela med russeknuter sitter foran.

God tur!

Gladiola

Advokatbistand – vesentlig medlemsgode

Å forsvare sine rettigheter alene blir lett en krevende, ensom og kostbar affære. Som medlem av Yrkestrafikkforbundet er du sikret god advokatbistand, noe som bare blir viktigere og viktigere i et stadig hardere arbeidsklima. Men husk: For å ha rett til juridisk bistand, må du ha vært medlem i to måneder.



Lys og skygge over Oslo tingrett. Det kan være både ensomt og kostbart å stå alene i retten, men som YTF-medlem er du sikret advokathjelp. (Foto: Arne Danielsen)

«Av de 892 sakene som ble skriftlig behandlet i 2016, omhandler 132 av sakene oppsigelser»

Yrkestrafikkforbundet arbeider det tre advokater og en advokatfullmektig. Disse yter juridisk bistand eksklusivt til YTFs medlemmer. Medlemmene får blant annet fri juridisk bistand i saker med tilknytning til arbeidsforholdet, førerkortbeslagssaker og klagesaker mot NAV.

De siste årene har antall juridiske saker økt betraktelig. I 2016 behandlet advokatene 892 saker, mot 790 saker i 2015. I 2012 var antallet 577 saker.

I tillegg mottar advokatene mange henvendelser på telefon, hvor råd og veiledning gis muntlig. Muntlige henvendelser registreres ikke.

Flest oppsigelser

Av de 892 sakene som ble skriftlig behandlet i 2016, omhandler 132 av sakene oppsigelser, en økning fra 101 saker i 2015. 11 saker gjaldt avskjed, mens 32 medlemmer fikk bistand av advokatene i forbindelse med beslag av førerkortet.

I de fleste sakene hvor medlemmene fikk oppsigelse eller avskjed, ble det gjennomført forhandlingsmøter med en advokat til stede. De fleste av sakene ble løst i forhandlingsmøte eller etter at man tok ut stevning. Likevel må en del av

sakene føres for retten. I 2016 hadde vi 11 rettsaker for domstolene.

I tillegg går advokatene sammen med medlemmene i forliksrådet og rettsmøter i forbindelse med førerkortbeslag og konkursbegjæringer.

Stor verdi

Den juridiske bistanden kan være verdt flere hundre tusen kroner. Medlemmene betaler selvsagt ikke salær til advokatene i YTF. Salæret til advokater i Norge varierer fra kr 1 200 til kr 4 000 per time + moms.

Hvis man taper en sak i retten, vil man også normalt måtte betale utgiftene som motparten hadde til advokat. En dag i retten koster gjerne kr 50 000 per advokat. Hvis man må føre saken i flere instanser, blir det veldig mange penger som står på spill i tillegg til det man er uenig om. En sak går først i tingretten, deretter kan den ankes til lagmannsretten og kan til sist havne i Høyesterett.

Hvis du har behov for hjelp fra advokatene i YTF, send gjerne en mail til advokatene@ytf.no. Skriv hva du trenger hjelp til og legg ved de papirene som er relevante.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat



MARTIN
**HELLE
OPEDAL**
Advokat



MARIUS
TRÆLAND
Advokat-
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

VIKTIG VEILEDER

I begynnelsen av mai lanserte myndighetene, arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene i fellesskap en veileder for transportkjøpere. Målet er å sikre skikkelige lønns- og arbeidsforhold til dem som utfører godstransporten. YTF har vært en viktig pådriver for å få veilederen på plass.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Nye tall fra Statistisk Sentralbyrå viser at mindre enn en tredjedel av grensetransporten over Svinesund trafikkeres med norske lastebiler. Myndighetene har allmenngjort tariffavtalene for utenlandske sjåførere som kjører i Norge. Likevel foretas mange grensekryssende transporter av sterkt underbetalte østeuropeiske sjåførere, ofte også med elendig opplæring og utstyr.

Behov for kunnskap

Det er imidlertid for lett å skyve all skyld over på utlendingene. I 2016 gjennomførte Arbeidstilsynet mer enn 800 tilsyn med gods- og turbiler, blant annet 18 bestillere. Av disse 18 fikk 15 – eller 80 prosent – pålegg for ikke å følge regelverket.

– Dette er høye tall som viser at det er behov for mer kunnskap om regelverket, kommenterer arbeidsminister Anniken Hauglie (H) til Dagsavisen.

Bransjeprogrammet for transport – der YTF deltar – har derfor utarbeidet en veileder for bestillere av transporttjenester. Veilederen har fire sjekklister som kan brukes når man skal bestille transport: Bestilling av gods; bestilling av farlig gods; for offentlige bestillere og gode råd.

Heretter kan ingen lenger påberope seg uvitenhet.

Allmenngjøring

– I veilederen får transportbestillere både generelle tips og informasjon om hva som er lovpålagt, sier assisterende forhandlingsjef i YTF, Lin Andrea Gulbrandsen.

Hun sier at bestillere har en viktig oppgave gjennom å sørge for at allmenngjøringsordningen blir fulgt for gods og turbuss.

– Hvis alle som bestiller transport hadde fulgt informasjonsplikten og påseplikten de faktisk har, ville vi kommet langt på vei med seriøs transport i Norge, sier Gulbrandsen.

For tillitsvalgte

Det er også en fordel for tillitsvalgte i turbuss- og lastebil-selskaper å vite hva bestiller må sjekke både før og etter en transportbestilling, ettersom de tillitsvalgte bør følge opp allmenngjøringen både i eget



Sjåførrommet på Koppang, eneste bensinstasjonen i Østerdalen med nattåpent. Stamgjestene, som alle har egne kaffekrus, utgjør den trygge kjernen i norsk godstransport.

Framme på terminalen. Bestillerne har et sterkt ansvar for å følge regelverket som sikrer en anstendig transportbransje.



selskap og hos underleverandører.

Informasjonsplikt betyr at bestillere må informere oppdragstakere om hvilke regler som gjelder rundt lønn og diett når man kjører kabotasje i Norge. Påseplikten sier at bestiller, som for eksempel speditører, må følge opp at allmenngjøringsforskriften faktisk blir fulgt. Bestillere må også ha rutiner for kontroll på plass.

Hvis informasjonsplikt, påseplikt og rutiner for kontroll ikke er på plass kan bestiller få bøter av Arbeidstilsynet for brudd på allmenngjøringsordningen.

 redaksjonen@ytf.no

Dette er treparts bransjeprogram

Ved behandlingen av Arbeidslivsmeldingen i juni 2012, fremhevet et enstemmig Storting viktigheten av å satse på treparts bransjeprogram for å styrke samarbeidet mellom myndigheter, arbeidsgiverorganisasjoner og fagbevegelse, og mobilisere partene til å ta tak i spesielt utsatte bransjer.

I Solberg-regjeringens politiske plattform ble det slått fast at «selv om norsk arbeidsliv i all hovedsak preges av ryddige og ordentlige forhold, er noen bransjer preget av sosial dumping og uakseptable lønns- og arbeidsforhold. Dette er uakseptabelt, både for arbeidstakerne som rammes og konkurrerende bedrifter som følger loven. Regjeringen vil derfor fortsette arbeidet mot sosial dumping.»

Transportbransjen var en av de omtalte bransjene, og bransjegruppa kom i gang i 2013. Gruppas formål er å følge utviklingen i transportbransjen og arbeide for å øke seriositeten og motvirke sosial dumping.

«Det er behov for mer kunnskap om regelverket.»

Arbeidsminister Anniken Hauglie (H)

KREVER TRANSPORTREGISTER

YTF krever at det raskt innføres et eget transportregister for å intensivere tilsynet med at allmenngjorte tariffavtaler følges og sosial dumping forhindres.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Allmenngjorte tariffavtaler er avtaler om lønns- og arbeidsvilkår som gjelder for alle som utfører arbeid innen godstransport på vei, eller persontransport med turbil.

Ordningen gjelder også kabotasje kjøring og kombinert transport, det vil si veitransport i Norge som slutter med en grensekryssende transport på jernbane og skip.

Nye satser

Avtalene ble fornyet i vår, og lønnssetningene ble fornyet. For godssjåfører er den nye minstelønnssetningen kroner 167,65 per time. For turbilsjåfører er minstelønnen nå kroner 154,57 per time. Endringene trådte i kraft 1. juni.

Dermed er likevel ikke kampen mot sosial dumping vunnet. Arbeidstilsynets kontroller viser at det innen turbilnæringen er funnet 62 prosent avvik fra allmenngjort lønn for utsendte arbeidstakere, mens godstransportsek-

toren har avdekket et tilsvarende avvik på hele 73 prosent.

Ordningen med allmenngjøring ble først innført i 2015, og tilsyn med ordningen trådte først i drift året etter. Dette er for kort tid til å oppnå varig effekt mot sosial dumping.

Ingen oversikt

Et problem er at det per i dag ikke finnes noen oversikt over hvor mange arbeidstakere som er ansatt i utlandet, men som jobber i Norge. YTF krever derfor at det opprettes et eget transportregister med oversikt over sjåfører som kjører hyppig i Norge og har krav på norsk lønn.

Timelønnen for de fleste østeuropeerne ligger på om lag 1 000 euro i måneden, eller rundt 50 kroner timen. Det har også forekommet filippinske sjåfører som har arbeidet for 20 svenske kroner timen.

– Når sjåfører fra for eksempel Polen eller Bulgaria kjører i Norge og Norden over måneder i strekk, sier det seg selv at de ikke klarer seg på 1 000 euro i måneden. Men for å vite hvor ofte disse kjører i Norge må det registreres opplysninger om både lønn, bestiller og lasten sjåføren frakter, sier YTF-leder Jim Klungnes.

Treffsikker kontroll

– Det er viktig at vi tar i bruk de virkemidlene vi kan for mer treffsikre kontroller. Vi må vite at de som arbeider i landet vårt får de rettighetene de skal ha, sa Klungnes på en høring i Arbeids- og sosialkomiteen på Stortinget i vinter.

Et slikt register ble foreslått allerede i januar 2016, men hittil er ingenting gjort. Nå krever YTF at arbeidet med registeret igangsettes i løpet av året. For å få registeret til å fungere må det være registrering fra første dag, slik at det vil bli vanskeligere for dem som ønsker å operere ulovlig.

Dette bør et transportregister inneholde:

- Arbeidstakeren
- Arbeidsgiveren
- Kontaktperson for arbeidsgiveren i Norge
- Oppdragsgiver/ bestiller
- Hva slags oppdrag som skal utføres
- Tid og sted for arbeidet – også veistrekninger
- Informasjon om lønn og diett
- Førerkortinformasjon og registreringsnumre på kjøretøy, hengere og liknende

 redaksjonen@ytf.no



Minstelønnen gjelder også kombinert transport der veitransport ender på grensekryssende skip.



Allmenngjøring er sola som skinner på underbetalte sjåførere. (Illustrasjonsfoto)

SIX DAYS ON THE ROAD

Vi forsøkte å finne fram til den ultimate lastebilsjåførlåten, og smaken er som kjent som baken. Vårt valg falt på «Six Days on the Road» – en klassiker innen både country og bluesrock.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

«My hometown's a comin'
in sight, if you thing I'm
happy you're right – six days
on the road and I'm gonna
make it home tonight»

Sangen ble skrevet av Earl Green og Carl Montgomery fra Alabama, og ble en kjempeslag med countryartisten Dave Dudley i 1963. Dudley var født i Spencer, Wisconsin, og forsøkte seg som halvprofesjonell baseballspiller inntil en skade ødela karrieren. I stedet satset han på musikken, som viste seg å ikke være noe dårlig alternativ. Hans versjon av «Six Days» solgte mer enn en million eksemplarer og ble belønnet med gullplate.

Hyllest til sjåførene

Six Days on the Road innledet på mange måter yrkessjåførenes kulturelle gullalder i USA. Lastebilsjåførene ble framstilt som landeveiens riddere som tok opp arven etter Pony Express og Stagecoach og bandt USA sammen til ett rike. Elvis Presley kunne med stolthet smykke seg med at han startet som yrkessjåfør, og arbeidsmannens musikk blomstret. På syttitallet kom

så ikoniske filmer som «Smokey and the Bandit» og «Convoy». Dave Dudley ble utnevnt til æresmedlem i Nashville Teamsters Truck Drivers Union i 1980. Teksten forteller om en overarbeidet vogntogsjåfør på vei hjem til sin elskede etter seks døgn på veien. Historien er rufsete, her synges blant annet om at sjåføren tar små hvite piller for å holde seg våken, noe som i enkelte versjoner er omskrevet og ufarliggjort.

Utallige versjoner

Melodien er enkel, noe som gjør låten godt egnet for jam sessions. En rekke stjerner har hatt «Six Days» på repertoaret, vi nevner i fleng: Taj Mahal, Charley Pride, Johnny Cash, Country Joe McDonald, Johnny Rivers, George Thorogood, Hank Snow, Steve Earle, Albert Lee, Buck Owens og Sawyer Brown, for å nevne noen. Rolling Stones hadde også en gnistrende versjon på en konsert med Taj Mahal som gjestartist.

Flying Burrito Brothers framførte låten for 300 000 tilhørere på den herostratisk berømte Altamont-festivalen utenfor San Fransisco i desember 1969. På filmopptak kan vi høre Gram Parsons forsøke å berolige bråkmakere foran scenen. Ikke lenge etter skulle en «vakt» fra Hells Angels stikke ned og drepe en tilhører. En norsk utgave ble utgitt på Øystein Sundes legendariske debutalbum «1001 Fnatt» i 1970 under tittelen «Seks døgn på veien». Sundes tekst var omskrevet til norske forhold, og beskrev lastebilsjåførens utfordringer med radarkontroller, dårlig vær og lengsel etter kjæresten.

 redaksjonen@ytf.no



Finnen Mika Auvinen hadde fra han var liten gutt en drøm om å kjøre verdens flotteste lastebil, og i august 2014 vant han «Nordic Trophy» for sin grønne Mercedes Actros 2551L med betongblander og portrett av Johnny Cash – som framførte «Six Days on the Roads» og «The Sailor on a Concrete Sea» som hyllest til «the men behind the wheel».

KONTAKT OSS PÅ TLF. 40 60 37 00

TAST 1 – ELLER VENT PÅ SVAR

Hvis du ikke får svar ved ønsket valg, kobles du videre til sentralbordet. Dersom sentralbordet ikke svarer, eller det er utenfor normal arbeidstid, legg igjen beskjed på vår svarer, og vi gir denne beskjeden videre til riktig person.

TAST 2 – MEDLEMSSERVICE



Wenche Njordet
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



Linda Wilhelmsen
Kontor- og regnskapsmedarbeider
linda.wilhelmsen@ytf.no



Kjellrun Mørch
Forhandlingssekretær
kjellrun@ytf.no



Natalia Brzdak
Kontorlæring
natalia@ytf.no

TAST 3 – ARBEIDSLIVSAVDELING



Linda Jæger
Forhandlings-
sjef/advokat
linda@ytf.no



Håvard Galtestad
Org. sekretær
havard@ytf.no



Lin Andrea Gulbrandsen
Forhandler
lin@ytf.no



Jan Arne Laberget
Rådgiver gods
Jan.arne@ytf.no



Petter Sommervold
Rådgiver
petter@ytf.no



Anne Lise Løkken
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



Josefine Wærstad
Advokat
josefine@ytf.no



Martin Helle Opedal
Avokat
martin@ytf.no



Marius Træland
Advokatfullmektig
marius@ytf.no

TAST 4 – MARKED OG KOMMUNIKASJON



Ida Langdalen Kristiansen
Kommunikasjons-
ansvarlig
911 27 927
ida@ytf.no



Synne Pernille Jakobsen
Verve- og organisasjonsmedarbeider
993 65 058
synne@ytf.no

RING DIREKTE TIL DISSE



Jim Klungnes
Forbundsleder
932 41 125
jim@ytf.no



Trond Jensrud
Gen. sekr
913 10 960
trond@ytf.no



Arne Danielsen
Redaktør
474 00 989
ame@ytf.no

Godssjåførene betaler prisen

De siste 5 årene har godsmengden økt med 5,5 prosent, mens godsmengden per lastebil har minket med 12,6 prosent. I følge NLF tilsvarer dette 208 000 tomme lastebiler. Et viktig argument for kabotasje var hensynet til miljøet. Noe av hensikten var at transportører som hadde oppdrag fra et land til et annet, kunne ta innenlandske oppdrag midlertidig, i påvente av oppdrag ut av landet igjen. Dette skulle redusere tomkjøringen, noe som i teorien høres tilforlatelig ut. Dessverre viser virkeligheten seg å være motsatt.

Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin statistikk over grensekryssende godstransport på vei for fjerde kvartal 2016, bekrefter en skremmende utvikling. I 2000 hadde de utenlandske bilene en andel av grensetransporten på vei på 49,1 prosent. I 2016 var denne andelen økt til nær 63 prosent. Retningsbalansen er skjev. Norske transportører står for litt over 50 prosent av godstransporten ut av landet, men kun for vel 16 prosent av kjøringen inn til Norge.

Mye tyder på at transportører fra østeuropeiske land kjører mer eller mindre utelukkende i Vest-Europa. Det betyr at de ansatte ofte er langt unna arbeidsgiver og hjemland. Dette i seg selv kan bidra til økt tomkjøring. På denne bakgrunn er det grunn til å spørre om en del av de utenlandske transportørene kjører inn til Vest-Europa med lite eller symbolske laster der den egentlige hensikten er å «jakte» bedre betalte transportoppdrag for eksempel i Norge. Altså å misbruke kabotasjeordningen.

Utenlandske lastebiler står gjerne i dagevis, kanskje ukevis på rasteplasser. For de stakkars sjåførene er dette ubetalt tid. Og de må kanskje dekke kosten selv. En ny dansk rapport viser at tusenvis av sjåfører,

spesielt rumenere, bulgarere og makedonere, lever under svært dårlige forhold. I snitt tjener de 11 000 danske kroner i måneden, de lever i lastebilen i perioder på minst 7 uker i snitt, at de hyppig presses til å bryte lover og regler, at de reelt arbeider som utstasjonert i Vest-Europa på eget hjemlands vilkår og at de så godt som aldri kjører gods i eget hjemland. Konsekvensen er undergraving av seriøse transportbedrifter i andre land som har ordnede lønns- og arbeidsforhold. De eneste som tjener på dette er transportkjøperen. YTF har, gjennom treparts bransje-program, vært med å utarbeide en veileder for transportkjøpere. Nå må transportkjøperne ta sitt sosiale, moralske og økonomiske ansvar. Bruke veilederen og betal det frakten faktisk koster.

Det stadige presset på pris, fører til en negativ spiral både for de ansatte og for norske transportbedrifter. Men det fører også til en negativ spiral for miljøet. Når godstransport på vei blir stadig billigere i forhold til båt og jernbane så vil det bli vanskelig, kanskje nærmest umulig, å oppnå de politiske målene om å overføre mer av godstransporten fra vei til båt og jernbane. Gods på vei er unaturlig billig. Prisen betaler sjåførene i form av lange arbeidsdager, ubetalt venting og lav lønn.

I følge Arbeidstilsynet holder kriminelle på å få en tilnærmet monopol-situasjon i deler av enkelte bransjer i Norge. Dette er på mange måter en delvis usynlig kriminalitet som holder på å utvikle seg til rene «mafia-bransjer». Vi som arbeidstakerorganisasjon er naturligvis opp-tatt av lønns- og arbeidsbetingelsene til egne medlemmer, men også til ansatte i transportsektoren og arbeidslivet generelt. Vi ønsker et organisert,

JIM
KLUNGNES
YTF-leder
jim@ytf.no
932 41 125



ryddig, regulert og lovlig arbeidsliv. Vi ønsker ikke at transportsektoren skal utvikle seg til en kriminell arena.

YTF har fremmet krav om et nasjonalt transportregister, der det blant annet registreres hvilke sjåfører som til enhver tid er i landet, når de kom, hvilke oppdrag de har utført, hvem som er oppdragsgiver og hvem som er arbeidsgiver. Dette vil gi myndighetene bedre oversikt og kunnskap om omfanget, og det vil gjøre kontrollvirksomheten enklere. Det vil gjøre det lettere for myndighetene å informere utenlandske transportører om norske lover og regler, det vil bidra til likere konkurransevilkår og hindre den grove utnyttelsen av sør- og østeuropeiske sjåfører som antagelig har arbeidslidighet som sitt eneste alternativ.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



Har du hytte?

YS Hytteinnbo er en spesialpriset innboforsikring for deg som er medlem i Yrkestrafikkforbundet.

Forsikringen gjelder hytter i Norge og koster 468 kroner per år for en innbosum på hele 750 000 kroner.

YS Hytteinnbo dekker utgiftene du kan få som følge av blant annet

- skader på hytteinteriøret etter besøk av gnagere
- tyveri av sykkel (opptil 30 000 kroner)
- tyveri av innbo
- uhellskader på innbo



Kjøp forsikringen på gjensidige.no/ys eller ring 03100 og si at du er medlem av et YS-forbund.

AVT. 0305/2017

