



Til: Transport- og kommunikasjonskomiteen
Fra: NHO Transport
Sak: Dokument 8:30 – Representantforslag 30 S
Dato: 17.01.12

NHO Transport er svært positive til at Transport- og Kommunikasjonskomiteen engasjerer seg i yrkessjåførenes hverdag og muligheter for å bedre denne. Som det fremgår av innledningen til forslaget, er det norske samfunnet helt avhengige av buss- og godsjåførere for å fungere effektivt. Det har også i perioder vært vanskelig å rekruttere tilstrekkelig antall sjåførere, og bedre arbeidsforhold vil sannsynligvis bidra til å øke rekrutteringen og sikre at dagens arbeidstakere forblir i yrket.

Representantforslaget inneholder mange ulike momenter, og NHO Transport er positive til de fleste av disse. Vi vil imidlertid spesielt kommentere følgende:

1. Døgnhvileplasser

NHO Transport er enig i at det må satses på langt flere og bedre døgnhvileplasser langs det norske hovedveinettet. Økt tilgang til hvileplasser vil gi yrkessjåførere en bedre og enklere hverdag. I tillegg vil forhåpentligvis flere hvileplasser gi mer uthvilte sjåførere, noe som igjen vil bidra til økt trafiksikkerhet.

2. Veistandard – vedlikehold

NHO Transport tror også at det ville være hensiktsmessig å opprette et mer uavhengig trafikktilsyn, men dette må ikke bli et for stort og byråkratisk organ. Det viktigste er imidlertid at nye veiprosjekter i større grad blir samordnet slik at lengre distanser blir bygget ut under ett basert på en fullstendig finansiering. I tillegg må vedlikeholdet av dagens veinett prioriteres høyere, og et godt vintervedlikehold med hyppig brøyting, strøing og salting er av stor betydning for yrkessjåførenes hverdag og trafiksikkerheten generelt.

Det må også understrekes at fremkommelighet er et viktig stikkord for å bedre yrkessjåførenes arbeidsforhold. På godssiden medfører kø og andre forsinkelser at leveransene ikke kommer frem i tide, selskapene får økte direkte og indirekte kostnader og tidstapet skaper unødig stress blant sjåførene. Når det gjelder buss, vil også kø og andre hindringer gi forsinkelser, skape press på sjåførene, gi irriterte passasjerer og svekke kollektivtrafikkens konkurransevne i forhold til privatbilen. Dermed vil privatbilismen øke, noe som igjen medfører at fremkommeligheten for kollektivtransporten blir ytterligere forverret. Det oppstår dermed en negativ og uønsket spiraleffekt. Dette kan imidlertid løses ved bygging av flere kollektivfelt, og bruk av tidsdifferensierte bompenger bør også vurderes for å øke fremkommeligheten for både godskjøretøy og busser i og rundt de største bysentra.

3. Krav til opplæring

Økt kompetanse gir mer motiverte og kundeorienterte sjåførere. I tillegg heves yrkets attraktivitet og anseelse. Samtidig endres kjørestilen slik at denne blir mer energieffektiv og miljøvennlig. Bransjen har også erfart at antall skader og omfang av disse blir redusert når sjåførenes kunnskaper og holdninger endres. På denne bakgrunn utviklet NHO Transport og arbeidstakerorganisasjonene i fellesskap en bransjeintern videreutdanning for bussjåførere i 2007. Denne har betegnelsen Kompetanseløftet og består av fire moduler. Undervisningen er nettbasert, noe bransjen har svært gode erfaringer med. 13.400 sjåførere har tatt en modul, og hele 6.400 sjåførere har bestått alle fire moduler. Det gis en lønnsøkning på tre kroner per time for hver modul, noe som medfører at busselskapene utbetaler 190 millioner kroner i ekstra lønn per år.

NHO Transport er også positiv til EUs krav om obligatorisk etterutdanning for yrkessjåførere, men norske myndigheter har utarbeidet for rigide regler for gjennomføring av undervisningen. Sjåførene skal gjennomgå 35 timers undervisning hvert femte år, men det kreves at dette skal gjøres via syv timers klasseromsundervisning over fem dager. Det stilles ingen krav om evaluering av deltakernes utbytte av undervisningen i etterkant, men det stilles svært omfattende og rigide krav til godkjenning av undervisningssted og -ansvarlig uten muligheter for lokale tilpasninger.

Deler av pensum burde i stedet kunne tas gjennom nettundervisning og i større grad kunne samordnes med bransjens interne videreutdanning når det gjelder gjennomføring og innhold slik at de to utdanningstilbudene i større grad fremstår som komplementære. I tillegg vil sannsynligvis læringseffekten øke ved bruk av mer varierte gjennomføringsformer enn ren klasseromsundervisning på syv timer over fem dager.

Arbeidsgiverne på bussiden har gjennom lokale avtaler med arbeidstakerorganisasjonene påtatt seg å dekke alt vesentlig av kurskostnader og lønn under etterutdanningen, og mer fleksible krav til gjennomføring kunne redusere arbeidsgivernes kostnader og forenkle administrative utfordringer ved endringer av arbeidsplaner og turnusordninger. Mindre rigide regler ville også bidra til at sjåførene lettere kan tilpasse gjennomføringen av etterutdanningen til andre gjøremål og plikter av både privat og jobbrelatert karakter.

4. Kontroller – seriøs bransje

I Representantforslaget trekkes behovet for økt kontroll og sanksjonsmuligheter overfor utenlandske transportører uten tilstrekkelig vinterutrustning frem. NHO Transport er helt enig i at kontrollene ved grensen og ferjekaier bør intensiveres siden mangelfullt vinterutrustede kjøretøy på norske veier representerer en stor potensial trafikkfare og hindrer annen trafikk når veiene sperres. Det må imidlertid innrømmes at også norske godskjøretøy ikke alltid har tilstrekkelig vinterutrustning slik at kontrollvirksomheten ikke ensidig må rette seg mot utenlandske kjøretøy.

NHO Transport er svært opptatt av at norsk transportbransje skal være seriøs på alle måter, og ikke minst tilby arbeidstakerne akseptable lønns- og arbeidsvilkår. Dette prinsippet blir imidlertid utfordret via omfattende kabotasjevirkosomhet innen både gods- og turbilsektoren. Utenlandske sjåførere på oppdrag i Norge kompenseres i henhold til hjemlandets lønn- og arbeidsvilkår, noe som gir en sterk konkurransemessig fordel på kostnadssiden. Dette medfører igjen press på norske betingelser og økt krav til effektivitet. På godssiden har man et akseptabelt regelverk ved at et utenlandsk kjøretøy kun kan ta inntil tre oppdrag i Norge på syv dager før landet må forlates, men denne begrensningen blir ikke fulgt opp i tilstrekkelig grad via kontroller. For turbilsektoren har Samferdselsdepartementet varslet nye og strengere regler fra og med 01.04.12, men nødvendige forskriftsendringer er fortsatt ikke sendt på høring.