



# NLFs samarbeid med TS-forum – Næringspolitisk arbeid 2015

## 1. Bakgrunn

NLF retter i sitt arbeid fokus mot flere viktige områder for lastebileierne, herunder politisk påvirkningsarbeid for å sikre like konkurransevilkår, omdømme og rekruttering, trafikkikkerhet, skadeforebyggende arbeid og miljøspørsmål, juridisk bistand, sentrale samarbeidsavtaler med viktige leverandører, og støtte til kollegaer som har vært involvert i alvorlige ulykker, blant mye annet.

Initiativet for å etablere TS-forum som NLF var med og etablerte, hadde sin bakgrunn i at bileierne lokalt hadde behov for en profesjonell driftsorganisering lokalt og for at bileierne skulle få lokale tilknytningspunkter som tar seg av kundekontrakter, pristilbud, innkjøpsavtaler, kvalitetssystem mv, slik at lønnsomheten for bileierne styrkes.

I samarbeidet mellom TS-forum og NLF, er det lagt til grunn at det næringspolitiske arbeidet ivaretas av NLF. Dette motsvares av at TS-forum støtter dette arbeidet finansielt. Dette dokumentet gir en oppsummering av det næringspolitiske arbeidet så langt i 2015.

## 2. Internasjonalt arbeid – kabotasje – kombinert transport mm

Etter fremleggelsen av kabotasjeutvalgets rapport i 2014, er det nedsatt en arbeidsgruppe under ledelse av Statens vegvesen og med representanter fra de ulike tilsyns- og kontrolletatene. Arbeidsgruppen er bedt om å se på hvordan kontrollvirksomheten kan samordnes bedre. Frist for dette arbeidet er satt til sommeren 2016.

NLFs forslag om at det bør opprettes et «transportpoliti», fikk ikke tilslutning fra flertallet som deltok i Kabotasjeutvalget, men NLF arbeider videre med dette forslaget. På Kielseminaret i januar 2015 var «Transportpolitiet» tema for paneldebatten. NLF har støtte for forslaget blant de politiske partiene.

I det internasjonale arbeidet hvor NLF deltar både direkte i arbeidet i IRU og gjennom Nordic Logistics Association (NLA) i Brussel, har arbeidet med kabotasjespørsmålet fortsatt gjennom 2015. Som følge av at valget av nytt EU-parlament i 2014 og utpeking av ny EU-kommisjon, har arbeidet i EUs organer i dette og alle andre spørsmål vært satt på vent. EU-kommisjonen er imidlertid nå i gang med en vurdering av en rekke spørsmål knyttet til veitransport. Kommisjonen vil legge frem en såkalt Veipakke mot slutten av 2016. NLF og NLA vil følge opp de evalueringer som kommer. Dette gjelder både kabotasje, kombinerte transportere, kjøre- og hviletid, løyveordninger for varebiler, yrkessjåførkompetanse, og veifinansiering.

# RAPPORT

JTM

9. okt. 2015



Under NLA-årsmøtet i Brussel i september 2015 var det enighet om at dagens kabotasjeregler og reglene for kombinerte transporter ikke virker etter den opprinnelige hensikten. EUs transportpolitikk er basert på gamle opplysninger og lite oppdaterte fakta. NLA og NLF vil derfor fortsette å påpeke at det må arbeides for bedre statistikk og fakta som belyser effekten av regelverket, og samtidig påpeke konsekvensene som kan følge av ytterligere liberalisering av markedsadgangen.

### 3. Sosial forhold – minstelønn – treparts-samarbeid

En konsekvens av et internasjonalt transportmarked med betydelige kostnadsforskjeller, er at det i stadig større grad er øst-Europeiske transportbedrifter som dominerer de internasjonale langtransportene. For disse bedriftene er lønns- og sosiale kostnader lave – noe som gjør det lukrativt å kjøre kabotasje – enten den er lovlig eller ulovlig – i Norge. Det er imidlertid avdekket at arbeidsforholdene ofte er svært dårlige, og at mange av sjåførene ikke har tilstrekkelig til livsopphold når de befinner seg i Norge. Dette medfører arbeidsforhold som er under enhver kritikk og bidrar også til kriminalitet i form av tyveri av diesel, bildeler, kjettinger, last med mer.

NLF sluttet seg i februar 2015 til at det bør innføres minstelønn (allmenngjøring) for transportbransjen i Norge. NLFs støtte er betinget av at det blir effektive kontrolltiltak slik at det i fremtiden ikke er fritt fram for utenlandske arbeidsgivere å konkurrere om transportoppdrag ved å betale «luselønn» til sine sjåførere. Det vil kreve et utvidet samarbeid mellom de ulike kontrolletatene i tråd med NLFs krav om å innføre et «transportpoliti».

NLF har vært direkte representert i Tariffnemnda. Nemnda fattet vedtak om allmenngjøring og innføring av minstelønn for godstransport fra 1. juli. 2015. I dette arbeidet har NLF hatt nært samarbeid både med arbeidstaker- og andre arbeidsgiverorganisasjoner. NLF har også et godt samarbeid med Arbeidstilsynet som har ansvar for kontroll av lønns- og arbeidsvilkårene, og har blant annet bidratt med innspill om utforming av informasjons- og veiledningsmateriell.

Treparts bransjeprogram for transport (myndigheter, fag- og arbeidsgiverorganisasjoner), som ble igangsatt i 2014, er ført videre i 2015. NLF deltar aktivt i arbeidet. I februar 2015 ble det lagt frem en rapport utarbeidet av Fafo om arbeidsforholdene i transportnæringen på en konferanse Arbeidstilsynet var vertskap for. NLF deltok med innlegg og i paneldebatt i denne konferansen. I konferansen kom det tydelig frem at det er behov for et tettere samarbeid mellom de ulike kontroll- og tilsynsetatene for å sikre gode arbeidsforhold i transportnæringen.

I løpet av året har arbeidet hatt fokus på utarbeidelse av informasjonsmateriell og hvordan bestiller kan ansvarliggjøres. Videre deltar NLF direkte i arbeidet med en kommunikasjonsplan som skal iverksettes i 2016. Siktemålet er å nå frem til utenlandske bedrifter og sjåførere – både organiserte og uorganiserte – om forhold i Norge; bl.a. minstelønn, obligatorisk bombrikke, vanskelige kjøreforhold vinterstid, vinterdekk, kjettinger, tunnelsikkerhet mm.

# RAPPORT

JTM

9. okt. 2015



## 4. NLF Arbeidsgiver

På landsmøtet i Oslo i 2014 hvor det ble konkluderte med at NLF ikke skal søke medlemskap i en av hovedorganisasjonene NHO eller VIRKE, ble det også slått fast at NLF skal styrke NLF Arbeidsgiverforening. Begrunnelsen for å satse på arbeidsgiverarbeidet er at det er nær sammenheng mellom NLFs næringspolitiske arbeid og arbeidet med arbeidsgiverspørsmålene.

NLF styrket personellmessig sitt arbeid med tariff- og arbeidsgiverspørsmål høsten 2014. Et viktig mål for dette arbeidet er å gjøre lastebileierne mer profesjonelle som bedriftsledere. Noen viktige milepæler i dette arbeidet gjennom 2015 har vært:

- Arrangement av tariff- og arbeidsgiverkonferanse 11. og 12. mars 2015 med rekordoppslutning (82 deltakere)
- Tilbud om nye arbeidsgiverrettede kurs (Lokale lønnsforhandlinger, Arbeidsgivers styringsrett)
- Etablering av egen intranettside for medlemmer av NLF Arbeidsgiver
- Hyppigere informasjon om nyheter innen tariff- og arbeidsgiverspørsmål (Tariffinfo)

## 5. Miljø – lokale utslipp – temahefte

For å velge den transportformen som best imøtekommer samfunnets behov, er det viktig at beslutningstagerne ikke baserer sine valg på antagelser. Lastebilen har utviklet seg svært positivt i miljømessig forstand de siste årene, særlig når det gjelder lokal luftforurensning. Dette er ikke godt nok kjent. NLF arbeider for at kunnskap om lastebilens miljøegenskaper spres. Som ledd i dette arbeidet har NLF nå utarbeidet et nytt temahefte.

Siktemålet er at dette heftet skal bidra til at politikere, beslutningstakere og opinionen blir kjent med de faktiske forhold og legger dette til grunn nye data for sine beslutninger. Det er ikke allment kjent av moderne lastebiler med Euro VI-teknologi har lavere utslipp av NOx enn personbiler med Euro 6-motor. Når det nå i ettertid er blitt kjent at personbilfabrikantene har jukset for å tilfredsstille utslippskravene, er det enda viktigere å få frem at tester av tunge kjøretøyer viser at de holder utslippskravene også når de testes i virkelig bruk, og ikke kun i laboratorietester. Dette er dokumentert av TØI og omtalt i NLFs miljøhefte.

## 6. Fjerning av formuesskatt på arbeidende kapital

NLFs har siden 2008 deltatt i Alliansen for norsk, privat eierskap sammen med 10 andre næringsorganisasjoner. Mandatet til Alliansen er å jobbe for å få fjernet formuesskatt på næringsrelatert kapital. Formuesskatt på arbeidende kapital er en særnorsk skatt som de utenlandske transportørene slipper. Dette er ett av mange tilfeller av urimelig konkurranseulempe for den norske delen av transportbransjen, som i stadig større grad opplever økt konkurranse fra utenlandske aktører.

Alliansen har utviklet forslag til en formuesskattmodell som vil fjerne formuesskatten på arbeidende kapital. Forslaget er presentert for de politiske partiene på Stortinget. NLFs støtte til

# RAPPORT

JTM

9. okt. 2015



alliansen er begrunnet i et ønske om å få fjernet formuesbeskatning på arbeidende kapital for å sikre en mer robust transportnæring.

NLF har lagt vekt på at de endringene som er gjort i formuesskatten de siste årene følges opp med ytterligere reduksjoner, spesielt i skattesatsen. I det nettopp fremlagte statsbudsjettet for 2016 er det foreslått redusert formuesskattesats og økt bunnfradrag.

## 7. Omdømmebygging – Trafikksikkerhet – Venner på veien

NLF bruker både penger og menneskelig ressurser på å bedre næringens omdømme fordi vi ser at det er helt nødvendig for å sikre rekrutteringen til bransjen i fremtiden. Dette representerer et dilemma når det skal arbeides mot politiske myndigheter for å sette fokus på sosial dumping og kriminalitet i bransjen.

Trafikksikkerhetskampanjen "Venner på veien" retter seg mot barn i 1. og 2. klasse. Kampanjen er et initiativ fra NLF, og gjennomføres av våre medlemmer rundt i hele landet. Målet er at vi skal besøke 2 skoler per fylke. Gjennom kampanjen vil vi komme i direkte kontakt med elevene. Målet er å lære barna mer om hvordan de skal forholde seg til store lastebiler i trafikken.



Undervisningen foregår i 2 deler. Første del foregår i klasserommet og andre del foregår ute i skolegården. Venner på veien startet på de første skolene i september 2015, og over 550 elever har fått denne undervisningen når dette skrives.

## 8. Obligatorisk bombrikke

NLF har som utgangspunkt at veiene skal finansieres over skatteseddelen, men kan aksepteres på visse vilkår. Dette tas alltid opp med politiske myndigheter, i høringer om statsbudsjettet og andre saker på Stortinget og i brev til myndighetene. NLF har i flere år arbeidet aktivt mot norske myndigheter for å få på plass en løsning som skal sikre at alle betaler i norske bomstasjoner slik at konkurranseforholdene blir mer likeartede. Det tok altfor lang tid å få dette på plass, men obligatorisk brikke ble iverksatt fra 1. januar 2015.

Samferdselsdepartementet valgte en løsning uten forhåndsbetaling eller tilknytning til kredittkort. Det har hele tiden vært en viktig premisse for NLFs forslag om obligatorisk brikke at systemet skulle bidra til at alle virkelig betaler. NLF er derfor ikke fornøyd med dagens løsning og har tatt dette opp i flere møter med departementet våren 2015 og også med statsråden under Arendalsuka i august.

NLF har bedt om oversikter som dokumenterer at alle betaler. Slike oversikter har det foreløpig ikke vært mulig å få tilgang til. I statsbudsjettet for 2016 nevnes en rapport fra juni 2015 som er utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. I statsbudsjettet vises til at Vegdirektoratet vurderer ulike løsninger for å gjøre AutoPASS-avtalene sikrere i den forstand at flest mulig passeringer som gjøres med betalingsbrikke, faktisk blir betalt. NLF vil følge opp

# RAPPORT

JTM

9. okt. 2015



dette i våre innspill til Transportkomiteen under høringen om statsbudsjettet og vil også følge opp saken overfor departementet.

## 9. Hvileplasser

Under behandlingen av Nasjonal Transportplan på Stortinget i 2013 ble NLFs innspill om behov for langt flere døgnhvileplasser enn Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet hadde lagt frem forslag om, tatt til etterretning og innarbeidet i innstillingen fra Transport- og kommunikasjonskomiteen. NLF følger opp denne anbefalingen om 80 døgnhvileplasser både i sammenheng med budsjettarbeidet på Stortinget, i arbeidet som nå gjøres ifm. neste Nasjonale transportplan, i møter med stortingsrepresentanter, og på lokalt plan hvor ulike interesser legger frem forslag om nye hvileplasser i tilknytning til næringsaktivitet. Vår holdning er at hvileplasser er en del av infrastrukturen og helt avgjørende for at regelverket for kjøre- og hviletid, som er en forutsetning for like konkurransevilkår og trafiksikkerhet, skal kunne etterleves.

I forslaget til statsbudsjettet for 2016 ser det ut til at arbeidet med etablering av døgnhvileplasser er i rute. Innen 2016 skal ytterligere 8-10 plasser være etablert og med dem er nær halvparten av de 80 planlagte døgnhvileplassene etablerte. Dette er positivt, men NLF etterlyser likevel en oversikt og nasjonal plan for hvor de ulike plassene skal etableres.

## 10. Tekniske spørsmål – vekter og dimensjoner

NLF har tett kontakt med både norske myndigheter og våre søsterorganisasjoner i Norden og resten av Europa for å sikre at transporten ikke hemmes. NLF har jevnlig møter med Vegdirektoratet hvor slike spørsmål drøftes.

I 2015 har tømmertransportørene fått utvidet sin lastekapasitet som følge av at det er innført fri høyde på tømmertilhengere som ettermonterer godkjent elektronisk stabilitetskontroll i bremsesystemet. Innføringen er et resultat av aktivt arbeid fra bransjen i samarbeid med NLF.

Høsten 2015 blir det arrangert et seminar for spesialtransportører. Seminaret skaper en arena hvor transportører, dispensasjonsmyndigheter og representanter fra Vegdirektoratet kan drøfte ulike bransjespørsmål. Seminaret er som andre av NLFs fagseminarer åpent også for transportører som ikke er medlemmer.