

Næringspolitikk og pådriverarbeid

norsk  transportforum

Tar ansvar for næringens fremtid

1. Næringspolitikk og pådriverarbeid

I samarbeidet mellom Norges Lastebileier-Forbund og Norsk Transportforum er det lagt til grunn at det næringspolitiske arbeidet ivaretas av NLF. NLF retter i sitt arbeid fokus mot flere viktige områder for lastebileierne. I 2017 arbeidet NLF med en rekke tema av gjensidig interesse og viktighet, og de viktigste var:

- Internasjonalt arbeid – EUs mobilitetspakker
- Transportpoliti
- Fair Transport
- Sosiale forhold – minstelønn
- Tre-parts-samarbeid
- NLF Arbeidsgiver
- Nasjonal Transportplan 2018-2029
- Fjerning av formuesskatt på arbeidende kapital
- Tekniske spørsmål – økte totalvekter og modulvogntog
- Statsbudsjettet for 2018
- Budsjettforliket
- Klima og miljø
- Ulykker – trafiksikkerhet
- Valgkamp
- Transportturné

Internasjonalt arbeid - EUs mobilitetspakker

Noe av det viktigste NLF arbeider med, er å tale medlemmenes sak ovenfor myndigheter og byråkrati. Valgåret 2017 bød på mange utfordringer, spesielt knyttet til EUs foreslåtte mobilitetspakke.

- Det er ikke alltid like enkelt å nå fram med et budskap når alle kjemper om plassen, spesielt i forkant av et stortingsvalg. Derfor er det ekstra gledelig å se at arbeidet NLF la ned i 2017 virkelig har båret frukter, sier NLF-direktør Geir A. Mo.

Etter å ha arrangert utallige politiske møter og debatter både på lokalt og nasjonalt plan kan resultatet spores i konkrete forpliktelser fra hele 20 stortingsrepresentanter.

- En av næringens aller største utfordringer den kommende tiden ligger i den foreslåtte mobilitetspakken som er fremlagt av EU-kommisjonen. Før vi satte i gang opplysningsarbeidet i fjor var det svært få politikere utenfor Samferdselsdepartementet som i det hele tatt hadde hørt om forslaget. Enda færre kjente innholdet og forsto hvilke konsekvenser det kan medføre for Norge, forklarer Mo.

Nå er det nærmest unison enighet både blant nasjonale og regionale politikere om at det ikke vil bli aktuelt å akseptere mobilitetspakken slik forslaget foreligger i dag.

Både i IRU og NLA i Brussel har det vært gjort forberedende arbeid i påvente av EU-kommisjonens forventede nye utspill om veispørsmål. Da EU-kommisjonen la frem sin første

mobilitetspakke i mai 2017 var derfor NLF godt orientert om hva pakken ville inneholde. EU-kommisjonen la vekt på at alle forslagene må ses i sammenheng og må hensynta både EUs fire friheter om fri bevegelse av varer, tjenester, arbeidstakere og kapital, samtidig som like konkurransevilkår og gode arbeidsvilkår sikres. Dette er ingen lett øvelse i et Europa med til dels betydelige lønnsforskjeller mellom de ulike landene.

Forslagene både når det gjelder kabotasje og arbeidsforhold ble oppfattet av noen land som en tilstramming, mens andre oppfattet dem som en liberalisering. NLF har arbeidet for at det ikke skal gis økt anledning til kabotasje og ønsker å sikre gode arbeidsforhold for alle sjåførere med sikte på likest mulige konkurranseforhold. Transportører som ønsker å drive innenlands transport i Norge står fritt til å etablere seg i landet og til å betale norske lønninger. Det er når dette skrives ikke klart hvordan regelverket vil bli når EUs institusjoner har behandlet EU-kommisjonens forslag og heller ikke når det kan forventes at vedtak fattes.

Road Alliance - et steg i riktig retning

I 2017 ble det etablert en allianse av 8 EU-land og Norge hvor samferdselsministrene har blitt enige om å stå sammen for å sikre sine interesser. Sammen med Østerrike, Belgia, Danmark, Frankrike, Tyskland, Italia, Luxembourg og Sverige er Norge med i Road Alliance. Medlemslandene i alliansen er blant annet bekymret for misbruk og svindel knyttet til regelverkene for sosiale rettigheter, trafiksikkerhet og arbeid innenfor det europeiske godstransportmarkedet på vei. Etableringen av denne alliansen har styrket NLFs arbeid overfor våre søsterorganisasjoner i de samme landene. Gjennom siste halvdel av 2017 har NLA arbeidet tett med disse organisasjonene med sikte på å komme til enighet om felles posisjoner.

For NLF og våre partnere i NLA utgjør direktivet for kombinerte transport en stor utfordring. Etter vår oppfatning er konsekvensen av direktivet at utenlandske aktører har nok en mulighet til å konkurrere med nasjonale aktører på hjemlandets vilkår. NLA har derfor argumentert for at direktivet burde fjernes. Dette skjedde ikke og i del 2 av mobilitetspakken ble det lagt frem forslag om endringer. NLF har spilt inn våre kommentarer til Samferdselsdepartementet som arbeider videre med saken i samarbeid med sine allierte i Road Alliance.

Transportpoliti

Etter fremleggelsen av Kabotasjeutvalgets rapport i 2014, ble det nedsatt en arbeidsgruppe under ledelse av Statens vegvesen. Arbeidsgruppen la frem sin rapport 6.10.2016. Den inneholder en rekke forslag om bedret samarbeid mellom Arbeidstilsynet, Politiet, Tolletaten, Skatteetaten og Statens vegvesen. Som oppfølging av dette ba Samferdselsdepartementet i juli 2017 om at det etableres et operativt samarbeid mellom etatene og iverksettes felles aksjoner både langs veien og i bedriftene, og at det etableres et fast samarbeid mellom krimseksjonen i Statens vegvesen og de tverrfaglige A-krimsentrene. Videre ba departementet Statens vegvesen utrede hvordan Statens vegvesen også skal kunne håndheve allmenngjøringsbestemmelsene, og om det kan brukes gebyr eller forenklet forelegg ved overtredelse av kabotasjereguleringene og kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Disse to siste utredningene er skjøvet ut i tid, men vil bli gjennomført i 2018.

Dette innebærer at flere av de tiltakene NLF har argumentert for, nå vil bli gjennomført. NLFs forslag har vært å opprette et Transportpoliti hvor hensikten har vært å få til bedre samordning og kontroll.

Fair Transport

Som et ledd i arbeidet med å gi transportbransjen mer ordnede forhold, lanserte NLF kvalitetsprogrammet Fair Transport i august 2017. Programmet vil gjøre det lettere for transportkjøpere å velge bærekraftige, trafikksikre og sosialt ansvarlige alternativer. - Dette er verktøyet næringen har ventet på, forteller administrerende direktør Geir A. Mo.

Merkevaren Fair Transport er utviklet i NLFs søsterorgan Sveriges Åkeriföretag, og tas nå til nye høyder i Norge.

- Transportbedrifter som slutter seg til Fair Transport forplikter seg til å møte strenge krav til arbeidsvilkår, trafikksikkerhet, klima og miljø. Vi har allerede mange hundre NLF-bedrifter som oppfyller disse kriteriene. Nå er målet å verve enda flere, og at så mange transportkjøpere som mulig skal ta ansvar og benytte seg av Fair Transport, sier NLF-direktøren.

Dette er Fair Transport

Fair Transport er et forpliktende kvalitetsprogram for vegtransportører. Programmet har som mål å styrke trafikksikkerheten, senke utslipp av miljø- og klimagasser og bedre sjåførenes sosiale forhold.

Fair Transport skal motvirke usunne holdninger i transportkjeden som bidrar til flere ulykker, organisert transportkriminalitet, skjeve konkurranseforhold og sosial dumping.

Ved å bevisstgjøre transportkjøperne sitt medvirkeransvar, og samtidig tilby statlige, kommunale og private transportkjøpere et verktøy som sikrer anskaffelse av bærekraftige transporttjenester, ønsker NLF å gjøre kjøp av samfunnsansvarlig kvalitetstransport mer anerkjent og tilgjengelig.

For å være en Fair Transport-bedrift må transportøren ha:

- Godkjent trafikksikkerhetsprogram
- Opplæring i utslippsvennlig kjøreadferd
- Fullverdig HMS-system
- Program for bærekraftig bedriftsledelse, herunder arbeidsmiljø og sosialt ansvar

NLF har lagt til rette for at medlemmene skal kunne oppfylle disse kravene gjennom de programmene som tilbys, og særlig da KMV If Aktiv Sikkerhet.

Sosiale forhold – minstelønn

En konsekvens av et internasjonalt transportmarked med betydelige kostnadsforskjeller, er at det i stadig større grad er østeuropeiske transportbedrifter som dominerer de internasjonale langtransportene. For disse bedriftene er lønns- og sosiale kostnader lave – noe som gjør det lukrativt å kjøre internasjonal tredjelandstransport, kabotasje og kombinerte transportere – både lovlig og 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. Tilsvarende forhold er avdekket i store deler

av Europa. EU har gjennom forslagene i Mobilitetspakken som ble presentert i mai 2017 lagt frem forslag om endringer i regelverket for utstasjonering av arbeidstakere og kjøre- og hviletid som har som mål å sikre bedre arbeidsvilkår.

Steile fronter rundt håndheving av ukehvil-regler

Videre har utviklingen ført til at en rekke land i Vest-Europa har innført krav om at utenlandske sjåførere skal lønnes i tråd med lønnsbetingelsene i det enkelte land, om lag slik minstelønn er innført i Norge. I tillegg har flere vestlige land begynt å håndheve regelverket for kjøre- og hviletid som sier at den regulære ukehvilen ikke kan tas i lastebilen. Dette har hele tiden vært den norske forståelsen av regelverket, men heller ikke i Norge har dette vært håndhevet eller sanksjonert. Etter at en slik sak ble bragt inn for EU-domstolen, er det nå slått fast at dette er riktig forståelse av regelverket. Dette har skapt steile fronter mellom EU-landene, og gjør det krevende å finne frem til enighet om hvordan regelverket skal utformes. Samtidig gir det muligheter for at det til slutt vedtas regler som kan sikre mer likeverdige sosiale forhold for sjåførere.

NLF arbeider aktivt gjennom NLA og gjennom IRUs arbeidsgrupper og komiteer for å sikre at norske interesser ivaretas best mulig. På samme måte er NLF i tett dialog med Samferdselsdepartementet slik at norske myndigheter skal lykkes i sitt arbeide overfor de øvrige landene i Road Alliance.

Tre-parts-samarbeidet

Tre-parts bransjeprogram for transport (myndigheter, fag- og arbeidsgiverorganisasjoner), som ble igangsatt i 2014, fortsatte i 2017. NLF deltar aktivt i arbeidet. I løpet av året ble det utarbeidet en Veileder for bestillere av godstransport. Dokumentet er tatt godt imot og ble blant annet presentert av deltagere fra Arbeidstilsynet på NLFs Transportturné hvor det ble avholdt seminarer for transportkjøpere. Dokumentet bidrar på en positiv måte å bygge opp under NLFs satsing på Fair Transport.

Arbeidet med workshops for arbeidsgivere og ansattes representanter i norske små- og mellomstore godstransportvirksomheter ble også videreført og det ble avholdt en workshop i Oslo og én i Bergen. Tema var helse, miljø og sikkerhet i bransjen, og målsettingen var å styrke kunnskapen om rettigheter og plikter, dele erfaringer og å heve arbeidsmiljøstandarden i norske transportvirksomheter. Alle tre parter deltok med både ressurser og innlegg på arrangementene. Deltagelsen var ikke like god som på tilsvarende seminarer i 2016, men de som deltok var fornøyd med innholdet.

Ved inngangen til 2018 arbeides det med å etablere gode kontakter med Arbeidstilsynets tilsvarende myndigheter i andre europeiske land. Arbeidstilsynet har inngått samarbeidsavtaler med flere andre land, og det planlegges et seminar i Øst-Europa høsten 2018 hvor siktemålet er å dele informasjon og bedre arbeidsforholdene for utenlandske sjåførere på norske veier.

NLF Arbeidsgiver

Til tross for at andelen fagorganiserte sjåførere synker, har antall ansatte i NLFs tariffbedrifter vokst betraktelig og er nå oppe i omtrent 4500. NLF Arbeidsgiver hadde per 1.2. 2018 i alt 80 medlemmer, mot 85 medlemmer foregående år. Det er mistet noen medlemmer i inneværende år, hovedsakelig fordi flere av bedriftene ikke lenger har noen fagorganiserte. På den andre

siden har NLF Arbeidsgiver fått inn flere i bransjesammenheng store bedrifter i denne perioden. Med hensyn til antall tariffbedrifter er NLF Arbeidsgiver den klart største arbeidsgiverorganisasjonen innen lastebilnæringen. Det altoverveiende antallet medlemmer er tilsluttet Godsoverenskomsten.

På årskonferansen til NLF Arbeidsgiver den 22. og 23. mars 2017 deltok 104 personer. Det var nok et år med ny rekorddeltakelse.

Det har i perioden blitt arrangert fire spesialkurs i regi av NLF Arbeidsgiver med i alt 112 deltakere.

Det ble sendt ut 10 nummer av Tariffinfo til medlemmene i 2016 med spesialinformasjon om tariff- og arbeidsgiverspørsmål.

Nasjonal Transportplan 2018 - 2029

Da meldingen om NTP 2018 – 29 ble behandlet av Transportkomiteen på Stortinget deltok NLF i høring i komiteen og avleverte i den sammenheng et omfattende brev. Her er de viktigste punktene:

1. Økonomiske rammer

NLF er fornøyd med at det fra regjeringens side er lagt opp til en samlet ramme for NTP i perioden som ligger høyere enn forslaget fra transportetatene og Avinor. Det er absolutt nødvendig at komiteen og Stortinget slutter seg til dette ambisjonsnivået for at det skal kunne gjennomføres nødvendige nyinvesteringer. Det er også viktig at dette følges opp og at samferdsel prioriteres høyt slik at det skaffes handlingsrom i budsjettene i planperioden.

2. Vedlikeholdsetterslep – fylkesveier

Tilstanden på det norske fylkes- og riksveinettet er av svært varierende kvalitet, med økende forfall gjennom de siste tiårene. Økende forfall har ført til at stadig mer av samferdsels-midlene må gå til utbedrings- og vedlikeholdstiltak for å rette opp umiddelbare og prekære svakheter i infrastrukturen, samtidig som store deler av veinettet fortsatt forfaller. Det er prisverdig at regjeringen i de siste statsbudsjettene har satsset på å ta igjen noe av forfallet. I meldingen legges det opp til et bevilgningsnivå som skal fjerne 1/3 av vedlikeholdsetterslepet på riksveiene i perioden. Dette er bra, men det viser at det tar usedvanlig lang tid å bøte på tidligere års forsømmelser og at det er viktig å holde tempoet oppe.

NLF mener at det bør vurderes å etablere et statlig eid selskap, etter mønster av Nye veier AS, med ansvar for å ta igjen forfall og manglende vedlikehold på både riks- og fylkesveiene, med mål om å etablere en felles, god standard på hele dette veinettet. Alternativt kan et statlig program med separate finansieringsløsninger vurderes. Gul midtstripe er ett av minstekravene.

NLF mener at de fylkesveiene som ble overført fra staten i 2010 må tilbakeføres i sin helhet til staten. Unntaksvis kan enkelte strekninger vurderes å bli igjen som fylkesvei. Veinettet som ved avvikssituasjoner (ras, skred, oversvømmelser, ulykker, snøfall osv.) fungerer som omkjøringsveier for tungtransporten, må ha tilfredsstillende høy standard på linje med dagens riksveinett. Regjeringen skriver at det er kommet få innspill fra fylkeskommunene om ønsker

om omgjøring av fylkesvei til riksvei, og at det derfor ikke foreslås endringer nå. Problemstillingen blir henvist til neste rullering av NTP.

Veieier må settes i stand til å ta sitt ansvar. Det er uholdbart og uansvarlig at det er så betydelig høy risiko for å bli drept eller hardt skadet på fylkesveinettet. Dette er også mange yrkessjåførers arbeidsplass og må få den oppmerksomhet som kreves. Blant mange tiltak er skredsikring av riks- og fylkesveiene viktig for å få en trygg og pålitelig infrastruktur.

3. Finansiering – bompenger – nivå mm.

NLF mener at direkte offentlig finansiering av investeringer i riksveier i langt større grad må bli bærebjelken. Bompengefinansiering må bli underordnet, og omfanget av bompenger må forventes å gå ned. Det er også svært viktig at innbetalte bompenger ikke går til utbytte eller annen intern kostnadsdekning hos bompengeselskapene og deres eiere.

NLF er prinsipielt imot bompengefinansiering, men kan unntaksvis, som bidrag til forsert utbygging av viktige riks- og fylkesveier, akseptere en bompengandel som ikke overstiger 50 % på enkeltprosjekter. Når bompengeprojektet er nedbetalt, skal bompengeneinnkrevningen opphøre. Staten må ta fullt ansvar for overskridelser.

NLF kan ikke akseptere, og savner en god begrunnelse for, at bomtakstene for tungtransport fastsettes til tre ganger taksten for personbiler. NLF er derfor fornøyd med at bompengereformen slår fast at to ganger taksten for personbiler skal være hovedregelen for fastsettelse av bompengenivået for tungtransporten i nye utbyggingsprosjekter.

NLF kan akseptere, når det først skal være bompenger, at det kan innføres miljødifferensierte bompenger også for nyttetransporten i byområder. Dette er logisk, og i tråd med at hensikten til miljødifferensierte bompenger skal være å få ned utslippene. NLF mener at dagens Euro VI-teknologi er så god og gir så små lokale utslipp av NOx og PM at lastebiler med Euro VI-motorer bør behandles på linje med el-biler. Det er ikke størrelsen på kjøretøyet men utslippet som må være utslagsgivende for miljødifferensieringen. Differensieringen bør begrenses til tre klasser, lav, middels og høy; hvor det ikke er forskjell på tunge og lette kjøretøyer, men kun på utslipp.

NLF mener det er ulogisk å belaste nyttetransporten som lastebilnæringen utfører med rushtidsavgift, grunnet beviselig lav rushtidstrafikk knyttet til tyngre nyttekjøretøy. Dette vil kun påføre næringslivet og transportkjøperne høyere kostnader, uten at det får betydning for hverken klima, miljø eller fremkommelighet. NLF krever derfor lik og forutsigbar bompengesats over døgnet for nyttetransporten.

Bompengereformen skal bidra til lavere kostnader og ved at utstederfunksjonen skilles fra bompengeselskapet skal det skapes sterkere incentiver for å innkreve betaling for alle passeringer. Dette er positivt fordi det både vil bidra til likere konkurransevilkår for tungtransporten ved at alle som skal betale, faktisk betaler, og ved at prosjektene kan nedbetales raskere. Som ledd i reformen er det etablert en tilskuddsordning i statsbudsjettet for 2017, som anslagsvis skal kunne redusere bomtakstene utenfor byområdene med 10 %. Dette er også positivt, men NLF mener det er viktig å få satt denne ordningen ut i livet slik at

næringstransportene kan nyte godt av ordningen. NLF er positiv til at denne ordningen videreføres i planperioden.

4. Byområdene - bylogistikk

Bymiljøavtaler blir mer og mer brukt som virkemiddel for å tilrettelegge for en miljømessig og trafikal god trafikkavvikling for alle trafikanter i de store byene og byområdene. Finansieringen av disse pakkene/avtalene er i stor grad basert på innkreving av bompenger. Bompengene brukes til investeringer i nye anlegg for alle typer trafikanter, og til drift av kollektivtransport. NLF er som nevnt prinsipielt mot bompengefinansiert veiutbygging. NLF aksepterer likevel at bompenger i bymiljøavtalene kan benyttes til andre formål enn veibygging – men ikke til driftstilskudd til kollektiv persontransport – under forutsetning av at tiltakene kommer nyttetransporten til gode. Dette kan mest typisk gjøres ved at veikapasitet frigjøres ved å styrke kollektivtransport, eller ved at nyttetransporten får tilgang til kollektivfelt eller sambruksfelt. NLF mener derfor det er positivt at det i regjeringens forslag legges opp til at staten skal dekke 50 % av de store kollektive satsingene på bane og buss i de fire største byområdene. NLF mener også det i betydelig større grad enn hittil må tilrettelegges for effektiv varedistribusjon ved at tilgjengeligheten (framkommelighet og parkeringsmuligheter) i bysentra styrkes. Det er positivt at det i regjeringens forslag tas til orde for å prioritere felt for tungtrafikk inn mot havner og jernbaneterminaler, men dette burde vurderes mer generelt.

5. Døgnhvileplasser

NLF registrerer at utbyggingen av døgnhvileplasser knapt er omtalt i meldingen. Behovet for flere og sikre døgnhvileplasser er stort; sjåførene har veiene som sin arbeidsplass, og er pålagt rigide og strenge regler for kjøre- og hviletid. Det er derfor innlysende at det må stilles til rådighet et godt utbygd nett av døgnhvileplasser, slik at sjåførene kan overholde lover og regler, og derigjennom utføre sitt yrke på en trygg og effektiv måte. Gjeldende NTP har et mål om minst 80 plasser etablert innen 2023. NLF mener dette antallet er et minimum, og at utbyggingstakten bør forseres.

NLF er fornøyd med at Statens vegvesen i den planen for døgnhvileplasser som har vært på høring, legger opp til å overoppfylle Stortingets vedtak. Det som nå gjenstår, er å få gjennomført denne planen. NLF ber derfor Stortinget tydeliggjøre viktigheten av at planen gjennomføres med ferdigstillelse av alle de vedtatte 80 døgnhvileplassene i god tid før inneværende NTP-periode utløper i 2023. Det er også behov for et landsdekkende nett av rasteplasser tilpasset nyttetransporten.

6. Oslofjordtunnelen

Dagens tunnel er bratt og det oppleves stadig stenginger. Faren for varmgang i bremses og brann i motorer er høy pga. stigningsforholdene. Et nytt tunnellop parallelt med det eksisterende vil ikke endre dette. Situasjoner vil fortsette å oppstå, og selv om det med to tunnellop blir enklere å holde trafikken i gang og bedre fluktveier vil bli etablert, fjernes ikke det grunnleggende problemet. Det er etter NLFs vurdering heller ikke et spesielt godt argument at andre tunneler er like bratte. Et annet moment er at en tunnel bryter med EUs tunneldirektiv, og så vidt NLF er kjent med, gis det ikke dispensasjon fra disse reglene. NLF mener derfor at bruløsning må velges for en fremtidig kryssing av Oslofjorden for at denne veien reelt skal kunne avlaste trafikken gjennom Oslo.

7. E16 Voss – Bergen

Strekningen E16 Voss – Bergen er ikke bare en av de mest trafikkerte strekningene i Norge, men også en av de mest ulykkesbelastede. Ulykkesstatistikken over veistrekningene Vågsbotn–Arna og Arna–Voss fra 1992 og fram til fjoråret er skremmende. På 25 år har nær 800 mennesker vært utsatt for ulykker med personskade. 47 mennesker mistet livet. Det er nesten to dødsulykker hvert eneste år.

Uansett hvor raskt man igangsetter utbedringen av de mest ulykkesbelastede strekningene på E16 mellom Voss og Bergen, vil det ikke kunne gå fort nok. Derfor er NLF utålmodige, og krever at midlene må flyttes til første planperiode og at arbeidet igangsettes senest 2021. Vi ber derfor Stortinget om å sørge for at denne strekningen prioriteres og at strekningen tas inn foran andre store prosjekter, som f.eks. store fjordkryssinger.

8. Strynefjellstunnelene

Strynefjellstunnelen er i dag svært uegnet for tungtransport, med stedvis bredde på bare 5,25 meter og lavt tunneltak som gjør at lastebilene må kjøre sentrisk. Dette i tillegg til ras- og værutsatte overganger gjør Rv15 Strynefjellet til en høyrisikostrekning.

Siden trafikk av tunge kjøretøy på strekningen øker, og vil fortsette å øke i fremtiden, bør det prioriteres å få ferdiggjort kvalitetssikring av Rv15 så fort som mulig. Dagens tunneler på Strynefjellet oppfyller ikke tunnelforskriftens krav, og fristen for dette utløper i 2019. En ny tunnel kan redusere stigning fra 11 til 5 prosent, i tillegg til å gjøre strekningen trygg for helårsbruk. Statens vegvesens anbefaling om tilknytning til Geiranger bør også følges.

9. E136 Romsdalen

Regjeringen har i sitt forslag prioritert E136 Romsdalen i første del av planperioden, noe som er svært positivt. Det er viktig å sikre at prosjektet også prioriteres fra Stortingets side og at arbeidet kommer i gang til planlagt tid. Dette er en strekning med uforholdsmessig høye ulykkestall og en stadig økende trafikkmengde, særlig med nyttetransport.

10. E6 Kvænangsfjellet

NLF er også godt fornøyd med at den vanskelige strekningen over Kvænangsfjellet er tatt inn i første del av planperioden. NLF ber Stortinget sørge for at denne prioriteringen opprettholdes.

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.

Gjennom 2017 er det overfor regjeringen nådd frem med argumentene om at formuesskatt på arbeidende kapital er uheldig og bidrar til at det investeres mindre i norske arbeidsplasser enn i andre land. Derfor må arbeidet fortsettes. I tillegg viser erfaringen fra forrige stortingsperiode

at den betalte formuesskatten utgjorde like store beløp i 2013 og 2017, mens formuesskatt på arbeidende kapital har økt fra 2013 til 2018 selv om det i regelverket er gitt lettelser. Det bør også fokuseres på hvilke kommunikasjonskanaler som er best egnet til å få frem budskapet, og fremskaffes bedre dokumentasjon.

Tekniske spørsmål – Økte totalvekter og modulvogntog

NLF har tett kontakt med andre bransjeorganisasjoner, norske myndigheter og våre søsterorganisasjoner i Norden og resten av Europa for å styrke rammevilkårene for transportbransjen. NLF har jevnlig møter med Vegdirektoratet hvor slike spørsmål drøftes.

For 2017 er det spesielt arbeidet med å få fjernet flaskehalsene i modulvogntogvegnettet og å øke totalvektene på dagens transportmateriell som har hatt fokus. Begge saker ble skriftlig fremmet ovenfor Vegdirektoratet, og i begge sakene har vegmyndighetene åpnet for videre arbeid. Dette ved å etablere arbeidsgrupper bestående av bransjeorganisasjoner, næringsliv og Vegdirektoratet. Arbeidsgruppene skal gjennomgå alle vegtekniske og tekniske utfordringer, samt fremme forslag til endringer og forbedringer knyttet til veger og lovverk.

Statsbudsjettet for 2018

Statsbudsjettet for 2018 ble lagt fram av regjeringen 12. oktober 2017. Administrasjonen gjennomgikk dokumentene og utarbeidet innspill til 5 høringer i Stortinget: Finanskomiteen, Transport- og kommunikasjonskomiteen, Justiskomiteen, Arbeids- og sosialkomiteen og Utdanning- og forskningskomiteen.

NLFs umiddelbare reaksjon var at rammene i det fremlagte statsbudsjettforslaget i stor grad var tilfredsstillende. NTP ble fulgt opp på en god måte, selv om nivået på veibevilgningene lå noe under 1/6 av rammen for første seksårsperiode, og selskapsskatten ble foreslått senket i tråd med skatteforliket.

Likevel fantes det flere mangler som skuffet, deriblant manglende satsing på fylkesveier og manglende tydelighet med hensyn til utbygging av døgnhvileplasser. NLFs umiddelbare kommentarer på statsbudsjettet ble lagt ut på lastebil.no samme dag som budsjettet ble fremlagt, mens en mer detaljert gjennomgang ble gjort under forberedelse av høringene på Stortinget.

Nedenfor gjengis forbundets innspill til Stortinget. NLF deltok i fire høringer og sendte skriftlige høringsinnspill i form av brev eller presentasjon til i alt fem komiteer.

De konkrete ønskene NLF spilte inn til Stortinget var:

- At regjeringen innfører en redusert, men lik arbeidsgiveravgift for godstransport på vei, i stedet for en differensiert arbeidsgiveravgift.
- At Stortinget øker bevilgningene til Arbeidstilsynet, slik at de kan styrke sitt viktige arbeid.
- At regjeringen sørger for en planmessig utbygging av døgnhvileplasser i tråd med Stortingets vedtak i Nasjonal Transportplan 2014 – 2023.
- At regjeringen prioriterer arbeidet med å fjerne flaskehalsene som hindrer effektiv bruk av modulvogntog.
- At regjeringen vurderer bruk av reservasjonsretten mot innføringen av de endrede kabotasjereguleringene som ligger i EUs mobilitetspakke.

- At regjeringen utreder en tiltaksplan med mål om å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet.
- At regjeringen åpner for støtte fra Lånekassen til voksne som ønsker å ta både lastebil- og bussjåførutdanning på trafikkskoler.
- At regjeringen etablerer en felles kontrollenhet med tilstrekkelig faglig kompetanse og nødvendig myndighet til sanksjonering i utekontrollene. Enheten må ha myndighet til å avgjøre saker på stedet med relevante gebyr, forenklet forelegg og påtalekompetanse.
- At regjeringen utreder konsekvensene av å avkriminalisere mindre alvorlige lovbrudd i næringen, og heller gebyrlegger dem
- Fortgang i arbeidet med å tillate elektroniske veifraktbrev (eCMR) ved å ratifisere eCMR-protokollen fra 2008.

Forbundet har også i flere enkeltsaker fulgt direkte opp via møter med enkeltrepresentanter, partigrupper og saksordførere.

Budsjettforliket

I budsjettforliket mellom regjeringen og støttepartiene Venstre og KrF dukket det opp en endring som kunne fått store konsekvenser for norsk transportnæring. Endringen, som i ettertid ble definert som et «arbeidsuhell», ville ført til at langtransportsjåfører med diett etter allmengjorte vilkår kunne tapt opp mot 30 000 kroner i året. Forslaget ville, i tillegg til urimelig å ramme sjåførene, også ført til at næringen hadde fått svekket sin konkurransevne og gått et vanskelig lønnsoppgjør i møte. Dette førte til store protester fra både arbeidstakere og arbeidsgivere i næringen.

NLF engasjerte seg sterkt i saken, og gjennom direkte kontakter med sentrale politikere i storting og regjering ble rekkevidden av budsjettforliket og potensielle konsekvenser for næringen forklart. NLFs arbeid, sammen med andre organisasjoners arbeid, nådde frem og partiene bak regjeringen fant en løsning som gjorde at dagens ordning videreføres.

Klima og miljø

NLFs medlemmer tar i bruk moderne kjøretøy med moderne teknologi

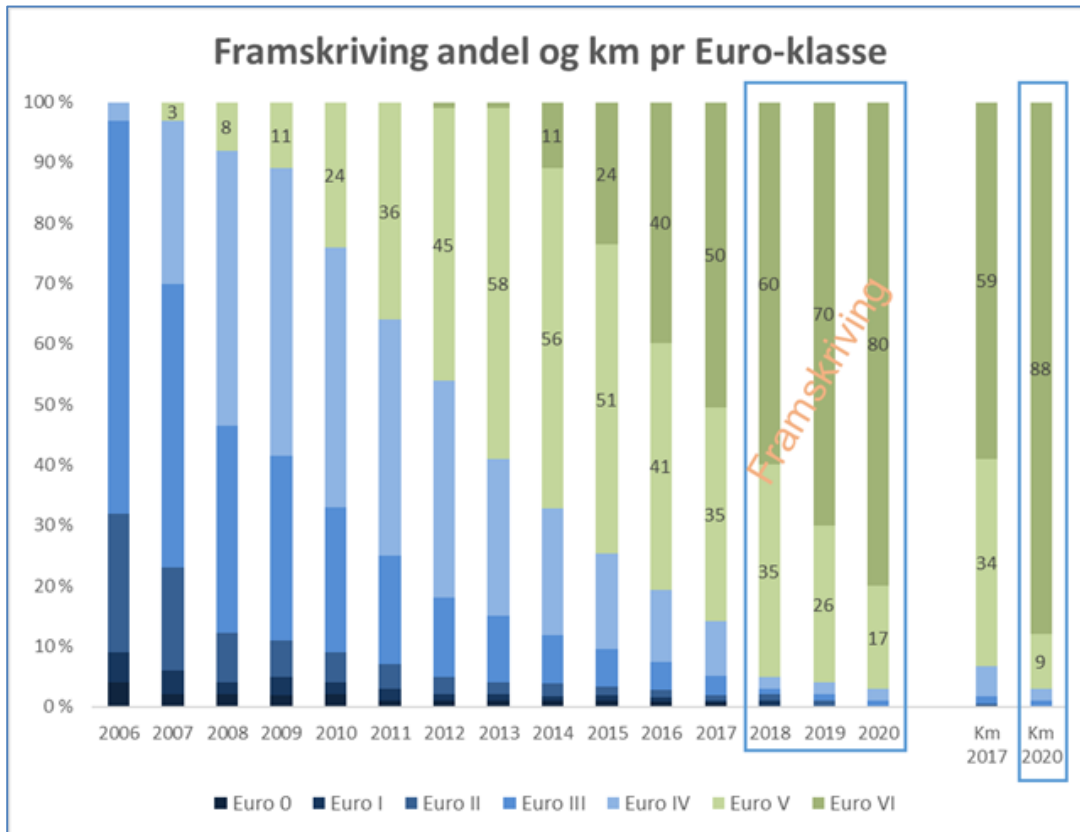
Krav til utslipp fra tunge kjøretøy ble innført i EU fra 1993. Siden den gang har nye krav kommet, og i dag skal alle tunge kjøretøy tilfredsstillere kravene i henhold til Euro VI. Kravendringene fra 90-tallet til i dag innebærer en dramatisk forbedring av de lokale utslippene fra tunge dieselforbrenningsmotorer. Kravene setter maksimale nivåer av utslipp av NO_x, PM, HC og CO. Lastebil- og motorprodusentene har hele tiden ligget i forkant av kravene, og de faktiske utslippene har til dels vært betydelig lavere enn kravene tilsier, senest dokumentert av TØI i undersøkelse foretatt ved VTT i Finland.

NLFs årlige undersøkelse blant medlemmene om hvilke Euro-motorer som er i lastebilene ble foretatt høsten 2017. Det kom 593 svar fra medlemsbedrifter, som gir en svarandel på 22 pst.

Undersøkelsen viser at den raske innfasingen av ny og moderne motorteknologi fortsetter med uforminsket styrke. I 2017 hadde halvparten av medlemmenes lastebiler en Euro VI-motor. Dette er en økning fra året før på 25 pst, fra 40 pst. Siden det er bruken av biler som medfører utslipp er det mest relevant å se på omfanget av kjøret kilometer med de ulike Euro-klassene. I 2017 ble hele 59 pst av medlemsbedriftenes kjørte km utført med Euro VI, og tar en med Euro V

er andelen hele 93 pst. Det indikerer at i praksis foregår dagens tungtransport utført av medlemsbedriftene i NLF med biler utstyrt med Euro V eller VI. Tidligere prognose om at det i 2020 vil være 80 pst Euro VI-biler og disse vil utføre 90 pst av kjørte kilometer er dermed svært realistisk å oppnå.

Figur Andel av bilpark og km pr. Euro-klasse 2006-2017, og prognose fram til 2020



Euro-kravene inneholder i dag ikke krav om klimagassutslipp. I forbindelse med behandlingen av EUs mobilitetspakke er det satt i gang arbeid med å utforme krav til klimagassutslipp også for tunge kjøretøy.

CO2-fond – en mulig løsning på transportnæringens klimautfordringer?

Norge har etter Parisavtalen forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene med 40 prosent innen 2030, i samarbeid med EU. Transportsektoren er Norges største utslippssektor, og nærings- og yrkestransporten står for om lag 2/3 av de samlede transportutslippene. I Stortingsmeldingen om Klimastrategi mot 2030 presenteres et arbeidsmål om at klimagassutslippene fra transportsektoren skal reduseres med 35-40 prosent i 2030 sammenlignet med 2005. I NTP 2018-2029 ble det fastsatt svært ambisiøse mål for innfasing av lav- og nullutslippsteknologi i de ulike transportsegmentene i 2025 og 2030:

- Nye lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025
- Nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025
- Nye tyngre varebiler, 75 pst. av nye langdistansebusser og 50 pst. av nye lastebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2030
- Innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentra tilnærmet være nullutslipp

- Ambisjon om at 40 pst. av alle skip i nærskipfart skal bruke biodrivstoff eller være lav- og nullutslippsfartøy i 2030
- Mål om 30 pst. bærekraftig biodrivstoff i luftfart i 2030
- Sikre at alle nye riksvegferjer benytter lav- eller nullutslippsløsninger, og bidra til at alle fylkeskommunale ferjer og hurtigbåter gjør det samme

Næringslivet, og NLF, ønsker å være en aktiv medspiller i overgangen til klimavennlige løsninger og gjennomføring av et grønt skifte i transportsektoren. For å få dette til er det viktig at virkemidlene spille på lag med de som skal stå for endringene i praksis. Derfor er NLF engasjert i arbeidet med å etablere et «Næringslivets CO2-fond». Hensikten med fondet er at deltakerne skal få hel-/delfinansiert merkostnaden ved å investere i lav- eller nullutslipps teknologi. Inntektene til fondet skal hentes ved at deltakerne i stedet for å betale full CO2-avgift på for eksempel autodiesel, i stedet betaler hele eller deler av dette til fondet. Disse midlene går inn som finansieringsgrunnlag for de tiltakene fondet støtter. Fondets medlemmer påtar seg samtidig ansvar for å gjøre tiltak, eller lage planer for tiltak, som bidrar til reduserte utslipp fra egen virksomhet.

I arbeidet med å få etablert «Næringslivets CO2-fond» står NHO og en rekke landsdekkende relevante organisasjoner samlet. NLF er viktig bidragsyter og samarbeidspartner fordi NLF representerer en så stor andel av næringstransporten på vei. Arbeidet har pågått i hele 2017, og planen er å komme til en enighet med myndighetene om å etablere et fond i løpet av 2018, med oppstart i løpet av 2019. Det er et komplisert arbeid fram mot en eventuell avtale med staten, hvor mange ulike hensyn skal ivaretas både av myndighetene og av de potensielt deltakende næringene, organisasjonene og bedriftene.

Ulykker - trafikksikkerhet

Statistikken for 2017 viser en nedgang på 19 % av drepte i trafikken i forhold til 2016. Det ble registrert 109 drepte i trafikken totalt (kilde: SSB). Dette er tall fra februar 2018. Endelige tall foreligger i mai/juni 2018.

Antall ulykker med vogntog der personer har blitt drept eller skadd, har hatt en nedgang på ca. 12 % i 2017 i forhold til 2016. Tallene på antall drepte med vogntog har gått ned med 2 personer og var i 2016 15 personer og i 2017 13 personer.

Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker med vogntog innblandet

Ulykker i alt:	2014	2015	2016	2017
	150	128	136	120
Personer skadd:	2014	2015	2016	2017
	174	138	167	170
Personer drept:	2014	2015	2016	2017
	17	16	15	13

*Lastebil med påhengsvogn, lastebil med slepvogn og trekkbil med semitrailer.
Tall fra Statistisk Sentralbyrå.*

NLF jobber systematisk med skadeforebyggende arbeid i medlemsbedriftene gjennom Dugnad for færre skader (DFFS), som er et samarbeidsprosjekt mellom NLF og forsikringsselskapet If. Les mer om Dugnad for færre skader og If Aktiv Sikkerhet i kapittel 5 Rådgivning.

Valgkamp

Valg 2017 utløste mange aktiviteter i NLF. Arbeidet startet allerede høsten 2016 med en gjennomgang av det arbeidet som ble gjort i 2013 og 2015.

Det ble satt fokus på følgende områder:

- Få økt forståelse for norsk godstransportnærings nytte for samfunnet.
- Få økt fokus rundt konkrete krav fra næringen og ansvaret Stortinget faktisk har.
- Få kandidater til Stortinget til å forplikte seg til å imøtekomme næringens krav på en måte som er etterprøvbart.

Det ble gjennomført en medlemsundersøkelse som ble sendt til alle medlemsbedrifter med spørsmål om arbeidet i forbindelse med valget og hvilke politiske saker man mente var de viktigste. Undersøkelsen fikk 605 svar, noe som viser godt engasjement i organisasjonen. Noe av det viktigste arbeidet NLF gjorde i forbindelse med valgkampene var å kartlegge standpunkter og programinnholdet til de politiske partiene på de punktene som er viktige for organisasjonen.

I år ble svarene presentert på to måter:

- Nettsider hvor partienes svar i sin helhet ble presenter også med linker til partiprogram for de som ønsket å lese mer. Siden hadde 2449 unike treff.
- Brosjyre med en noe forkortet versjon av svarene fra partiene. 5 000 eks. av brosjyrer ble delt ut på arrangement og aktiviteter rundt i hele landet i forbindelse med valget.

Ulike arenaer for å møte politikere hadde stort fokus både sentralt og lokalt.

Dette ble gjort i mange former; en-til-en møter, medlemsmøter, debatter, i media, møter med politikere i lastebil og ute på veier og presentasjoner i ulike fora.

Til dette arbeidet ble det laget presentasjoner, pressekitts, bruksanvisning for å ta med politikere på tur med lastebil, skrytelister og ikke minst er arbeidet som ble gjort med å ta frem partienes synspunkter viktig som forberedelse til denne type aktiviteter.

Fra NLF sentralt ble det publisert 12 pressemeldinger i perioden fra mai og frem til valget.

Det ble publisert 4 filmer som også ga oss mye oppmerksomhet.

I tillegg til vanlig aktivitet på lastebil.no hadde NLF i sommer også fokus på sjåførene, og med god hjelp av regionsjefene ble det publisert daglige "på sommerveien med NLF"-reportasjer hele sommeren.

Det ble gjennomført møter med de fleste ungdomspartiene hvor demonstrasjoner av ulike Euro motorer var et sentralt tema.

Transportturné

NLFs Transportturné 2017 er en av de største enkeltaktivitetene NLF noen gang har gjennomført. Et stort apparat var på veien i over en måned med en stor showtrailer og en varebil. Hele landet ble besøkt og oppslutningen lokalt på de stedene som ble besøkt var meget bra.

Det ble gjennomført en hovedaktivitet i hvert fylke med møte på dagtid rettet mot transportkjøpere i forbindelse med lansering av Fair Transport og et politiker / medlemsmøte på kveldene. I tillegg ble det arrangert medlemsaktiviteter på andre steder som Circle K stasjoner og Dekkmann avdelinger over hele landet.

Under Arendalsuka laget NLF sammen med MEF og Opplæringskontoret et eget "Transporttorg" med et fyldig program gjennom hele arrangementet.

Noen nøkkeltall:

- Over 7 200 km tilbakelagt
- 33 stoppesteder fra sør til nord
- 64 selvstendige arrangementer
- 7 møter med NLF spesialister fra If for gjennomgang av FT og If Aktiv Sikkerhet
- Totalt besøkt av over 2000 personer (tall uten Dyrsku'n i Seljord)
- 150 transportkjøpere deltatt på 15 Fair Transport-seminar med tilsammen 36 foredragsholdere
- 14 politiske debatter med tilsammen over 80 politikere
- Over 150 000 totale visninger på videoer og artikler fra turneen