



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

## 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 2018 arbeidet NLF med en rekke tema av gjensidig interesse og viktighet, og de viktigste var:

- EUs mobilitetspakker
- Tre-parts-samarbeid
- Rekruttering – utdanningsstøtte til sjåførere
- Formuesskatt på arbeidende kapital
- Økte totalvekter og modulvogntog
- Handelsfasilitering - Incoterms®
- Statsbudsjettet for 2019
- Høringsuttalelser
- Fair Transport
- 

### EUs mobilitetspakker

Når dette skrives har det ennå ikke lyktes EUs organer å komme frem til enighet om nye regler. Rådet som er sammensatt av representanter fra EU-landenes regjeringer har klart å enes om regler for kabotasje, utstasjonering av mobile arbeidstakere og kjøre- og hviletidsregler. Men i EU-parlamentet er det stor avstand og skillelinjene følger ikke tradisjonelle skillelinjer mellom grupperingene i parlamentet, men skillet går i hovedsak mellom øst og vest.

Som følge av dette har det ikke vært mulig for IRU å komme til enighet om et felles ståsted når det gjelder reglene for utstasjonering, dvs. når lokale lønns- og arbeidsforhold skal gjelde for sjåførere i internasjonale transportere. Utfordringen for landene i vest har vært at lastebilnæringen konkurrerer innenfor samme marked med bedrifter etablert i øst, bedrifter som derfor har betydelig lavere kostnadsnivå grunnet generelt lavere lønnsutgifter i øst. Reglene for kjøre- og hviletid og for etablering, kabotasje og varebiler, har det i større grad vært mulig å samle seg om, selv om det også er stridsspørsmål på disse områdene.

Dette har ført til at NLF i større grad har valgt å fokusere på arbeidet gjennom NLA, og gjennom året etablert betydelig tettere bånd til våre søsterorganisasjoner i Tyskland, Nederland, Frankrike og Belgia, med sikte på å medvirke til at EUs organer vedtar regler som i større grad er i tråd med NLFs ønsker. På den måten speiler dette samarbeidet i stor grad samarbeidet i Road Alliance som ble etablert i 2017 av samferdselsministrene i Østerrike, Belgia, Danmark, Frankrike, Tyskland, Italia, Luxembourg, Sverige, og Norge med Nederland som observatør. Senere har både Hellas og Sveits sluttet seg til alliansen.

## Tre-parts-samarbeidet

NLF deltar aktivt i arbeidet tre-parts bransjeprogram for transport (myndigheter, fag- og arbeidsgiverorganisasjoner), som ble igangsatt i 2014. I løpet av året har det vært arbeidet med å konkretisere tidligere forslag til et norsk RUT-register (register over utsendte tjenesteytere). Det foreligger ikke i dag noen oversikt over transportører og biler som passerer norsk grense på vei inn og ut av landet. Dette kompliserer planlegging, oppfølging og kontroll av transport på en ressurseffektiv og god måte. Et transportregister vil muliggjøre bedre risikobaserte og målrettede kontroller og tilsyn og bedre informasjon og veiledning til utenlandske transportører. Tre part bransjeprogram transport mener et transportregister bør etableres som et nettbasert register der de nødvendige opplysninger enkelt kan legges inn og lagres.

Arbeidstilsynet har inngått bilaterale samarbeidsavtaler med flere land i EU hvor det satses på praktisk tilsynssamarbeid, deling av god praksis og informasjonstiltak overfor virksomheter og ansatte som skal til Norge. Som følge av dette, ble det i regi av treparts bransjeprogram arrangert et seminar i Bulgaria høsten 2018. I forbindelse med seminaret ble det også avholdt møter med departement, tilsynsmyndigheter, og arbeidsgiver- og næringsorganisasjoner. På seminaret med deltagere fra myndigheter, organisasjoner og transportbedrifter ble det informert om norske arbeidsforhold, vær- og kjøreforhold, regelverk og kontroller, og norske lønns- og arbeidsforhold, herunder allmenngjort lønn og diett.

Ved inngangen til 2019 planlegges et felles seminar for representanter fra seks EU-land. Arbeidstilsynet har inngått slik samarbeidsavtaler med. Seminaret vil i tillegg til transport omfatte bygg- og anleggsektoren. Seminaret vil bli avholdt i Oslo med representanter fra tilsynsmyndighetene, arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene.

## Rekruttering - utdanningsstøtte for sjåførere

NLFs årlige konjunkturundersøkelse at stadig flere bedrifter mangler sjåførere og at de mangler stadig flere sjåførere hver. Undersøkelsene viser også at gjennomsnittsalderen på dagens sjåførere er stigende. Denne utviklingen skjer samtidig som alle prognoser viser at godstransport på vei vil vokse fremover. NLF har over tid tatt tak i utfordringen med sjåførmangel på flere fronter.

Sammen med med SOTIN (Samarbeidsforum for Opplæringsvirksomheter innen Transport- og logistikkfag i Norge) arbeides det for økt kapasitet på landslinjene. I tillegg til økt informasjon mot rådgivere og skoler, ble det også iverksatt en omfattende mediakampanje bestående av videoer i sosiale medier, reportasjer i NLF-Magasinet og på [www.lastebil.no](http://www.lastebil.no) og podcast-intervjuer.

Sammen med NAV i Trøndelag er det over flere år rekruttert motiverte jobbsøkere som får sine utgifter med førerkort dekket av NAV, mot at en av NLFs medlemsbedrifter tilbyr sjåførene jobb. I andre deler av landet ble det i 2018 startet opp nye forsøk sammen med NAV for å bedre rekrutteringen. Også internasjonalt i regi av IRU har NLF deltatt aktivt for å finne frem til tiltak for å rekruttere til sjåføryrket, fordi utfordringen ikke kan løses ved å rekruttere fra andre land, som også mangler sjåførere.

Våren 2018 ble det derfor utarbeidet et innspill til Kunnskapsdepartementet hvor det ble gitt en bred gjennomgang av situasjonen, hvilke tiltak NLF allerede har satt i verk, og med en prognose for kostnader ved utdanningen som grunnlag for NLFs krav om at også godstransportsjåførere må kunne

gis utdanningsstøtte på samme måte som bussjåfører. Resultatet av dette arbeidet var at utdanningsstøtte til godstransportsjåfører ble foreslått i statsbudsjettet for 2019.

## Fjerning av formuesskatt på arbeidende kapital

NLF 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.

Blant regjeringspartiene er det forståelse for at formuesskatt på arbeidende kapital er uheldig og bidrar til at det investeres mindre i norske arbeidsplasser enn i andre land. Det er likevel vanskelig å få gjennomslag for reelle lettelser. Erfaringen viser at den betalte formuesskatten på arbeidende kapital har økt fra 2013 til 2018 selv om det i regelverket er gitt lettelser.

## 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 2018 fortsatte arbeidet med å få fjernet flaskehalsene i modulvogntogvegnettet og å øke totalvektene på dagens transportmateriell. Begge saker ble skriftlig fremmet ovenfor Vegdirektoratet høsten 2017, og i begge sakene har vegmyndighetene etablert arbeidsgrupper med medlemmer fra bransjeorganisasjoner, næringsliv og Vegdirektoratet. Arbeidsgruppene har i 2018 gjennomført 2-3 møter for gjennomgang alle aktuell vegtekniske og tekniske utfordringer, samt fremme forslag til endringer og forbedringer knyttet til veger og lovverk. Dette er ofte omfattende og krevende tema som krever langsiktig arbeid.

NLF etablerte en ressursgruppe med representanter fra alle de ulike faggruppene for å ivareta de ulike segmentene innenfor området økte vekter og dimensjoner.

## Handelsfasilitering - Incoterms®

NLF har vært med i en referansegruppe i Det internasjonale handelskammeret – ICC Norge, som reviderer Incoterms®-regelverket. Målet er å ferdigstille en oppdatert versjon av disse fellesreglene om internasjonale – og nasjonale – leveringsbetingelser innen 2020. Det har i 2017 og 2018 blitt gjennomført i alt tre brukerundersøkelser om synspunkter på foreslåtte endringer i Incoterms®-regelverket, herunder med svar fra NLF-medlemmer. Det norske arbeidet knyttet til Incoterms-regelverket har vært ledet av en ekspertgruppe hvor NLF har vært representert.

NLF har vært opptatt av å få norske myndigheter til å gi grønt lys for innføring av en standardisert elektronisk melding som gradvis er ment å erstatte det tradisjonelle internasjonale CMR veifraktbrevet på papir. NLF har i den sammenheng også dannet allianser med IRU og NHO Logistikk og Transport. Saken var på høring i 2018, men et konkret forslag er ennå ikke lagt frem av Justisdepartementet.

Tolldirektoratet etablerte høsten 2018 en nasjonal komitee for handelsfasilitering. Komiteen er opprettet på bakgrunn av at Verdens handelsorganisasjons (WTO) avtale om handelsfasilitering som trådte i kraft 22. februar 2017, forplikter medlemslandene til å etablere slike komiteer. Formålet er å bringe sammen aktørene som er involvert i grensekryssende handel, med sikte på å samordne prosedyrer, utveksle erfaringer og på best mulig måte ivareta gjennomføring av WTO-avtalen i Norge. NLF deltok på oppstartsmøtet og har i ettertid gitt innspill om hvilke tema komiteen bør befatte seg med fremover. NLF pekte på ekspressfortolling, elektronisk grensepassering (bruk av ANPR-kameraer), eCMR-fraktbrev, samordning av offentlige kontrolletater.

## Statsbudsjettet for 2019

Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2019 ble offentliggjort den 8. oktober 2018. Administrasjonen gjennomgikk dokumentene og utarbeidet innspill til 5 høringer i Stortinget: Finanskomiteen, Transport- og kommunikasjonskomiteen, Justiskomiteen, Arbeids- og sosialkomiteen og Utdanning- og forskningskomiteen.

Stort sett var budsjettforslaget godt nytt for norsk transportnæring. Rammene i Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 ble i all hovedsak foreslått fulgt opp, og det ble foreslått noe reduksjon både i selskapsskatten og formueskatten (indirekte). I budsjettet var også forslaget om utdanningsstøtte til godstransportsjåfører tatt inn.

NLF deltok på muntlig høring om budsjettet i Finanskomiteen, Transport- og kommunikasjonskomiteen, Arbeids- og sosialkomiteen, og Justiskomiteen. Som i 2017 fikk ikke NLF delta i den muntlige høringen til Utdanning- og forskningskomiteen. Det ble likevel levert et fyldig høringsnotat der det ble argumentert for NLFs synspunkt.

Følgende konkrete forslag ble spilt inn til de forskjellige komiteene:

NLF ønsker at:

- komiteen ber regjeringen erstatte dagens differensierte arbeidsgiveravgift med en lavere, men lik arbeidsgiveravgift for godstransporten
- komiteen sikrer at Vegvesenets handlingsplan for utbygging av døgnhvileplasser følges opp tett politisk, slik at minst 80 døgnhvileplasser står klare innen 2020 i tråd med Stortingets vedtak
- komiteen ber regjeringen utrede en statlig tiltaksplan med mål om å ta igjen vedlikeholdsetterslepet av fylkesveiene
- komiteens medlemmer bidrar til at regjeringen åpner for reelle forhandlinger om et CO2-fond på transportnæringens premisser.
- komiteen ber regjeringen om fortgang i arbeidet med å utrede konsekvensene av å avkriminalisere mindre alvorlige lovbrudd og heller gebyrlegge dem.

- komiteen ber regjeringen om å gjøre elektroniske veifraktbrev obligatorisk i forbindelse med at eCMR-protokollen ratifiseres
- komiteen ber regjeringen utrede muligheten for automatisk gebyrlegging av transportkjøpere som bryter med informasjons- og/eller påseplikten
- komiteen ber regjeringen styrke de økonomiske rammene til landslinjene for Yrkessjåførfaget
- komiteen ber regjeringen utrede et mer fleksibelt utdanningsløp for trafikklærere direkte rettet mot yrkessjåførfaget.

## Høringsuttalelser

NLF har fremmet næringens synspunkter i en rekke offentlige høringer i 2018. Blant disse kan nevnes:

- Forslag til ny mal for skilting av automatiske bomstasjoner utenfor og i
- Endringer i førerkortforskriften og yrkessjåførforskriften
- Endringer i kjøre- og hviletidsforskriften og forslag til ny forskrift om fartsskriververksteder
- Utveksling av personopplysninger i forbindelse med bekjempelse av arbeidslivskriminalitet
- Rapporten «Fra sams og samling» om endringer i ansvaret for fylkesveiene
- Forskrift om utstedervirksomhet i Norge (bombrikker)
- Ratifikasjon av tilleggsprotokoll om elektronisk fraktbrev (eCMR) for internasjonal veitransport
- Forslag om å innlemme overtredelse av forbudet mot bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring i prikkbelastningsordningen
- Rapport fra arbeidsgruppe om forslag til rettsmedisinsk obduksjon av alle trafikkdrepte m.m.
- Begjæring om fortsatt allmengjøring av tariffavtale om godstransport på vei
- Forskrift om endring i yrkessjåførforskriften
- AutoPASS-regulativet for ferjetakster 2019 og Riksregulativet for ferjetakster 2019 – forslag til presiseringer og endringer
- Gebyrendringer i forskrifter knyttet til kjøretøy og førerkort m.m. gebyrsatser for

## Klima og miljø

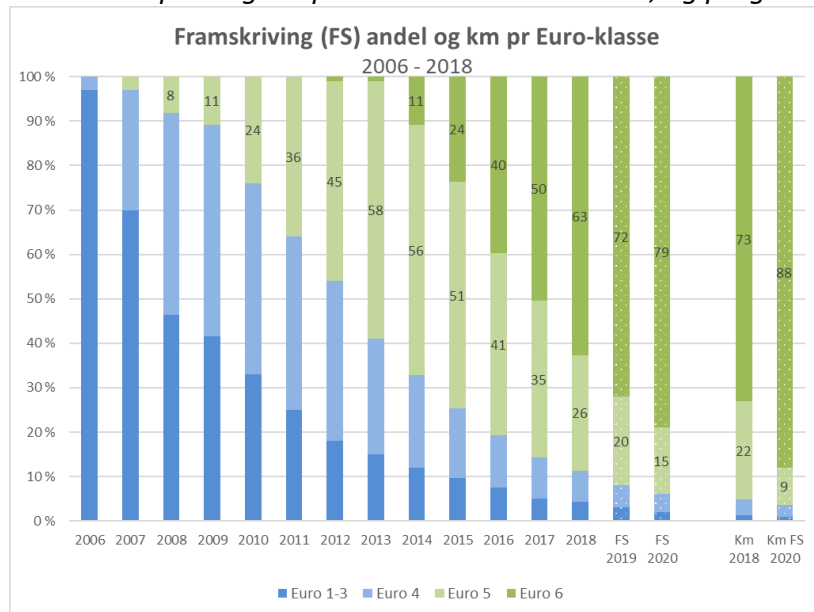
NLFs medlemmer tar i bruk moderne kjøretøy med moderne teknologi.

Euro VI-kravene innebærer en dramatisk forbedring av de lokale utslippene fra tunge dieselforbrenningsmotorer. Kravene setter maksimale nivåer av utslipp av NO<sub>x</sub>, 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.

NLFs årlige undersøkelse blant medlemmene om hvilke Euro-motorer som er i lastebilene ble foretatt høsten 2018. Det kom 583 svar fra medlemsbedrifter, som gir en svarandel på 22 pst.

Undersøkelsen bekrefter igjen den raske innfasingen av ny og moderne motorteknologi. I 2018 hadde 63 pst av medlemmenes lastebiler en Euro VI-motor. Dette er en økning fra året før på 26 pst, fra 50 pst. Hele 73 pst av medlemsbedriftenes kjørte km ble utført med Euro VI, og tar en med Euro V er andelen hele 95 pst. Det indikerer at i praksis foregår dagens tungtransport utført av medlemsbedriftene i NLF med biler utstyrt med Euro V eller VI. Det ser dermed ut til at det i 2020 vil være om lag 80 pst Euro VI-biler og at disse vil utføre om lag 90 pst av kjørte kilometer, som tidligere prognoser har vist.

### Andel av bilpark og km pr. Euro-klasse 2006-2018, 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.

### CO<sub>2</sub>-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, og for godstransportnæringen er det følgende målsettinger:

- Nye lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025
- Nye tyngre varebiler og 50 pst. av nye lastebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2030
- Innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentra tilnærmet være nullutslipp

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 CO<sub>2</sub>-fond», hvor hensikten er at deltakerne skal få hel-/delfinansiert merkostnaden ved å investere i lav- eller nullutslipps teknologi. NLFs holdning er at inntektene til fondet skal hentes ved at deltakerne, i stedet for å betale full CO<sub>2</sub>-avgift på for eksempel autodiesel, heller 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 CO<sub>2</sub>-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 2018, og planen har vært å komme til en enighet med myndighetene om å etablere et fond i løpet av 2018, med oppstart i løpet av 2019. Dette har vist seg å være for ambisiøst, og signaler fra staten er at de ikke ønsker et fond slik organisasjonene ønsker seg. Det har ikke foregått reelle forhandlinger om innholdet og innretningen i et CO<sub>2</sub>-fond, men det ventes en snarlig avklaring på om det blir noe.

## Ulykker – trafiksikkerhet

Statistikken for 2018 viser en oppgang på ca. 3 % av drepte i trafikken i forhold til 2017. Det ble registrert 109 drepte i trafikken totalt (*kilde: SSB*). Dette er tall fra februar 2019. Endelige tall foreligger i mai/juni 2019.

Antall ulykker med vogntog der personer har blitt drept eller skadd, har hatt en nedgang på ca. 9 % i 2018 i forhold til 2017. Tallene på hardt skadde har gått ned med ca. 12 %. Tallene på antall drepte med vogntog har økt med 1 person og var i 2017 13 personer og i 2018 14 personer.

### Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker med vogntog innblandet

Ulykker i alt:	2015	2016	2017	2018
	128	136	120	109
Personer skadd:	2015	2016	2017	2018
	138	167	170	149
Personer drept:	2015	2016	2017	2018
	16	15	13	14

*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 og If Aktiv Sikkerhet i samarbeid forsikringsselskapet If.

## Fair Transport

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har lansert kvalitetsprogrammet Fair Transport for å sikre trafikksikker, bærekraftig og ansvarlig transport ved at transportkjøpere velger, og transportører leverer kvalitetstransport etter gitte kriterier. Med Fair Transport vil NLF fremheve og tydeliggjøre trygg transport fra ansvarlige transportører.

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 transportselskapene blant annet ha:**

- Godkjent trafikksikkerhetsprogram
- Opplæring i utslippsvennlig kjøreadferd
- Rutiner for aktivt og forebyggende trafikksikkerhetsarbeid
- Utviklingsplan for miljøarbeidet
- Fullverdig HMS-system
- Program for bærekraftig bedriftsledelse, herunder arbeidsmiljø og sosialt ansvar

I 2018 er det startet opp en omfattende revidering av programmet. Under dette revideringsarbeidet har NLF valgt å avvente ytterligere Fair Transport sertifiseringer. Det er utarbeidet mer spesifikke og omfattende krav og kriterier som transportselskapene må tilfredsstille, slik at en sertifisert Fair Transport bedrift skal kunne dokumentere at den jobber kontinuerlig med trafikksikkerhet, miljø og ansvarlighet. Parallelt med vårt arbeide med krav og kriterier er det et stort prosjekt med å lage en egen internettside for Fair Transport. Her vil transportørene kunne sertifisere seg, her vil de bli revidert av en uavhengig instans, og her kan transportkjøpere, myndigheter og andre lese om Fair Transport samt søke etter Fair Transport bedrifter.

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

Revideringsarbeidet vil fortsette inn i 2019, med testing av system på vårparten, resertifisering av de vel 200 allerede sertifiserte Fair Transport bedriftene gjennom våren og sommeren og lansering av ny versjon i august. Deretter vil medlemsbedriftene fortløpende kunne sertifisere seg gjennom systemet.