



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Stortingets Finanskomite
Stortinget
0026 Oslo

Forbundskontoret
St. Olavs gate 25
P.b. 7134 St. Olavs plass
0130 Oslo
Tlf. 22 03 32 00
Faks 22 20 56 15
Bankkonto 7056.09.50223
Org.nr. 955430336 MVA
www.lastebil.no

Deres ref:

Vår ref: JTM

Oslo, 4. november 2013

STATSBUDSJETTET 2013 – PROP. 1 LS SKATTER, AVGIFTER OG TOLL

Lastebilnæringen er en typisk småbedriftsnæring med små driftsmarginer, lav egenkapital og dårlig likviditet. Slik har situasjonen vært i mange år, men norske lastebileiere har likevel evnet å møte utfordringene. Slik vil det også være fremover så lenge konkurransen skjer på like vilkår.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har mange ønsker og oppgaver som vi ønsker gjennomslag for og ber den nye regjeringen og det nye Stortinget om å prioritere.

Utenlandske lastebiler må betale i bomstasjoner

NLF er prinsipielt mot bompenger, men har lagt til grunn at det må aksepteres for å fremskynde bygging av viktige riks- og fylkesveger. NLFs aksept har vært knyttet til at andelen bompenger maksimalt må være 50 pst. for enkeltprosjekter. Det har også vært lagt til grunn at alle som bruker vegen må betale ved bompasseringen.

Bruken av bompenger øker og er nå alt for omfattende. Det fremlagte statsbudsjettet tyder dessverre ikke på reduksjon i dette ondet neste år.

Vi krever nå at staten tar det ansvar staten har i henhold til vegloven og sørger for å bygge de veier landet trenger med bruk av statlige midler. Vi som har veien som arbeidsplass kan ikke lenger se på at det fra ansvarlig hold vises til at bompengeprojektene er lansert lokalt og at det er lokale ønsker som fører til at vi får så mange bompengeprojekter. Vi krever derfor at veiinvesteringene gjennomføres uten at bompengandelen overstiger 50 pst på noen enkeltprosjekter. Vi ber finanskomiteen bidra til at det fremmes forslag som reduserer bruken av bompenger når budsjettet endelig vedtas før jul.

Mange utenlandsregistrerte lastebiler unnlater å betale bompenger i automatiske eller halvautomatiske bomstasjoner. Det er uholdbart! Vi har nå ventet i mange år på at

obligatorisk elektronisk brikke for alle kjøretøyer over 7,5 tonn skal komme på plass, men fortsatt ser det ut til at vi må vente på en løsning i enda mange måneder.

I dag kan utenlandske lastebiler benytte alle bompengefinansierte veistrekninger uten å betale (med unntak av de manuelle bomstasjonene), og bompengeselskapene klarer ikke å inndrive pengene. Dette har også den effekt at det tar lengre tid å nedbetale prosjektene. Vi ber om finanskomiteens bidrag til å få en betalingsordning som omfatter alle brukere på plass snarest mulig.

”Avgiftsfri” diesel - dieselkontroll på grensestasjonene

NLF har ved flere anledninger tatt opp med Finansdepartementet at tilgangen på merket diesel må begrenses for å redusere faren for misbruk. Av konkurransemessige hensyn er misbruket uheldig for den seriøse, lovlige delen av bransjen. Mye tyder også på at verken politi eller Tollvesenet har ”kapasitet” til å følge opp og prioritere konkrete henvendelser om ulovlig fylling av merket diesel. NLF krever igjen at Finansdepartementet begrenser tilgjengeligheten på merket diesel og intensiverer kontrollen mot avgiftsjuks.

Det er i dag lov å ha med maksimalt 600 liter diesel uten tolldeklarerer når man passerer inn i landet, men vi vet at svært mange utenlandske vogntog har med mye mer. 1 200 – 1 500 liter er ikke uvanlig, noe som tilsvarer 2 – to – turer Svinesund – Trondheim t/r. Vi krever derfor også kontroll av dieselmengde.

Det er de siste årene avdekket at det stjeles diesel fra kjøretøyer både langs veien, på raste- og hvileplasser og på private parkeringsplasser. Dette er ytterligere et moment som gjør det nødvendig å få bukt med ulovlig kjøring i Norge på uverdige kontrakter.

Omregistreringsavgiften fjernes – det er bra!

NLF har i lang tid kjempet for at omregistreringsavgiften skal fjernes siden den hemmer omsetningen av brukte kjøretøy. I forslaget til statsbudsjett fra regjeringen Stoltenberg foreslås den fjernet på kjøretøy med totalvekt over 7,5 tonn. NLF er glad for at det nå legges opp til å fullføre et løp som ble startet for over to år siden slik at vi kommer på nivå med våre naboland.

Fritak for formuesskatt på arbeidende kapital

NLF har gjennom medlemskapet i Alliansen for norsk privat eierskap arbeidet for redusert arveavgift og formuesskatt. I budsjettforslaget er dette delvis imøtekommet ved at bunnfradraget er hevet til 1 mill. kroner for både formuesskatten og arveavgiften.

Det er imidlertid viktig å påpeke at en økning i bunnfradraget i formuesskatten hjelper lite for små bedriftseiere som representerer tusener av arbeidsplasser. De konkurrerer med utenlandske transportører som slipper denne særnorske skatten. Avgiften bør fjernes i sin helhet og i den videre nedtrapping av formuesskatten bør reduksjon i satsene prioriteres.

Avskrivningsreglene

NLF har i flere år pekt på at dagens avskrivningssats (20 pst.) ikke gjenspeiler reelt økonomisk verdifall, som så langt som mulig tilsvarer den faktiske virkelighet. Våre naboland har en avskrivningssats på 25 - 30 pst. NLF mener at dagens sats må heves til 25 pst., og at det samtidig gis anledning til å nedskrive transportmateriellet til null det femte året.

Lovlig og ulovlig kabotasje – manglende kontroller

Dagens situasjon med stadig økende konkurranse fra utenlandske transportører på det innenlandske markedet både i form av lovlig og ulovlig kabotasje utgjør en alvorlig trussel mot en livskraftig norsk lastebilnæring. Dagens regelverk innebærer at utenlandske lastebiler kan utføre tre innenlandske transporter i Norge i løpet av sju dager etter at bilen kommer til Norge med en internasjonal transport. Hensikten med dette har vært å redusere tomkjøring og gjøre det mulig å foreta posisjonering av bilene før en ny internasjonal transport. Dette støtter NLF fullt ut. Men slik regelverket praktiseres i dag, innebærer det at mange kabotasjetransporter utføres i feil retning og således ikke uten videre kan sies å redusere tomkjøringen. Videre er det grunn til å anta at det foretas mange innenlandske transporter som bryter med regelverket mht til antall dager og turer. NLF mener derfor at dette regelverket omgås i betydelig grad. Myndighetenes kontroll og håndheving av regelverket må derfor styrkes.

EU-kommisjonen har tidligere varslet en ytterligere liberalisering av de innenlandske transportmarkeder i Europa fra 2014. Dette forslaget er foreløpig satt på vent etter at det er avdekket uverdige lønns- og arbeidsforhold for utenlandske lastebileiere og deres sjåførere, og fremkommet mange eksempler på at utenlandske transportører søker lykken i Norge og andre nordiske og Vest-Europeiske land, grunnet store forskjeller i lønnsnivå i lastebilnæringen på tvers av Europa. Det er samtidig dokumentert at mange av sjåførene i de utenlandske bilene ikke tilbys arbeids- og sosiale vilkår som er til å leve med i Norge.

Sammen med våre nordiske søsterorganisasjoner, andre lastebilorganisasjoner i Vest-Europa, og arbeidstakernes organisasjoner har NLF argumentert for at dette tilsier at en ytterligere liberalisering ikke er mulig. Vi har også bedt våre myndigheter sørge for at det gripes tak i dette problemet slik at sjåførene tilbys levelige vilkår og slik at utslagene av sosial dumping opphører. Disse forholdene understreker viktigheten av å få på plass en håndheving av dagens regelverk for kabotasje, før man i det hele tatt vurderer liberalisering.

Dette anses kanskje ikke først og fremst å være en problemstilling for finanskomiteen, men vi oppfatter likevel at dette er en så viktig sak at den fortjener finanskomiteens oppmerksomhet. NLF gjentar derfor det kravet vi fremmet i høringen med finanskomiteen i fjor og krever at det på budsjettet for 2014 øremerkes en bevilgning til kontroll av transportbransjen.

Begrunnelsen for en slik bevilgning er at det er nødvendig for å sikre like konkurransevilkår, og at dagens situasjon medfører tapte skatteinntekter, moms og bompenger i Norge. Transportselskaper som utfører lovlig kabotasje, registrerer ofte

ikke sin virksomhet i mva-registeret. Slik registrering skal skje når omsetningen overstiger kr 50 000. Videre er det klare indikasjoner på at det foregår ulovlig kabotasje i Norge i et betydelig omfang. Denne virksomheten bidrar til skatteunndragelse. Innenlands transportvirksomhet skal utføres av transportselskaper etablert i landet til norske lønns- og arbeidsvilkår, slik at det betales skatt og arbeidsgiveravgift, og merverdiavgift av omsetningen. Et hvert transportselskap kan innenfor EUs regelverk etablere seg i Norge og utføre lovlig innenlands virksomhet. Slike etableringer vil NLF ønske velkommen fordi virksomheten da vil bidra til fellesskapet og innordne seg den norske (nordiske modellen).

I Danmark ble det i 2012 bevilget 10. mill. kroner øremerket til kontroll av transportbransjen for å få bukt med de uverdige forholdene. Midlene er øremerket til politiets kontroll av kabotasje og det er ansatt 10 personer i Rikspolitiet for å utføre disse kontrollene. Dette beløpet ble øket til 17,5 mill. kroner i 2013. Det er i Finanslovforslaget 2014 foreslått et årlig beløp på 75 mill. kroner til arbeidet mot sosial dumping. Det arbeides for at 15 mill. kroner skal settes av til politiets kontroller, mens Enhetslisten arbeider for å doble dette beløpet til 30 mill. kroner. NLF krever at det også i Norge øremerkes midler til dette formålet.

Lav standard og langsom utbygging og forfeilet finansiering av det norske riksvegnettet.

Positivt med økte rammer

NLF registrerer at rammene til samferdsel foreslås øket til 45,234 mrd. kr. eller 16,3 prosent fra saldert 2013-budsjett. Av dette får vegformål 22,742 mrd. kr., en økning på 8,1 prosent (vel 1,7 mrd. kr). Dette er isolert sett bra, men når vi ser det opp mot oppfyllingsgrad av NTP 2014-2017, blir bildet noe annerledes, da det bare gir 21,1 prosent i forhold til oppfylling av de mål som er satt for første fireårsperiode. NLF mener derfor at Komiteen må øke de generelle rammer slik at målene i NTP kan nås.

NLF konstaterer for øvrig at oppfyllingsgraden i forhold til NTP varierer en del på de enkelte områder. Dette er uheldig. Vi mener det er grunn til å tro at en jevnere fordeling av midler i NTP-perioden ville ha sikret en gjennomgående høyere oppfyllingsgrad.

Drift og vedlikehold prioriteres

NLF er tilfreds med at drift og vedlikehold prioriteres, men vi er misfornøyd med at det bare er mulig å opprettholde dagens standard, som er for dårlig. Vi merker oss imidlertid at departementet legger opp til en noe høyere standard for vinterdrift, vegoppmerking og drenering i kontrakter som trådte i kraft 1. september 2013 og som vil komme i kontrakter fra 1. september 2014. Etter vår mening er dette nødvendig.

Det er vel kjent at forhold knyttet til vegen er medvirkende årsak til om lag 30 pst. av dødsulykkene. Derfor mener NLF det er bra at den nye regjeringen i sin plattform har sagt at den vil starte arbeidet med å innhente vedlikeholdsetterslepet på infrastruktur.

NLF etterlyser mer effektiv drift og utbygging av veger. Etterslepet må tas igjen i løpet av 10-15 år. Og for å få det til, trengs en forpliktende plan med finansiering for utbedring av riks- og fylkesvegene. Denne planen må også omfatte raskere breddeutvidelse. På grunnlag av denne planen må det lages et program for å gjennomføre planen med en tidsramme på 10 – 15 år.

Et velfungerende vegnett er så viktig for verdiskapingen i Norge at NLF prioriterer vedlikehold, fremkommelighet og oppgradering av vegnettet foran store fjordkrysningsprosjekt.

Nyanlegg må bygges effektivt og etter trafikkmengde

NLF har registrert oppslag i media at deler av vegnettet ikke tåler trafikkbelastningen. Det hevdes at spesielt tungtrafikken ødelegger vegene. Endring i klima og værforhold betyr også mye. Vegenes manglende evne til å tåle belastningen blir brukt som argument for å redusere tungtrafikken.

Alle politiske partier i Norge mener det er viktig med en politikk som gjør det mulig å bo og produsere varer over hele landet. Store deler av landets viktige eksportvarer, for eksempel fisk, produseres i distrikts-Norge og transport er helt avgjørende for bedriftenes konkurransevne og verdiskapingen i Norge.

Varenes verdi fremkommer først når forbrukerne har fått tilgang til varene. Det betyr at dersom vi ønsker verdiskaping, må transportsystemet og transportmulighetene bidra til at forbrukerne får tilgang til de varer som det er behov for. Et godt, tjenlig vegnett er avgjørende for dette og er derfor en av hovedfaktorene for økt verdiskaping. Dersom vegnettet ikke tåler den reelle trafikkmengden, må det reises spørsmål ved om dimensjoneringen er god nok. Nye veger må bygges for å tåle belastningen av fremtidig trafikk. Derfor må prosjekteringen og bygging av nye veger være basert både på den aktuelle bruken, den reelle trafikkveksten og forventede klimaendringer.

NLF merker seg med tilfredshet at departementet setter fokus på effektiv vegbygging. Etter vår mening har også Stortinget et ansvar for dette ved å vedta bygging og finansiering av større prosjekter som kan bygges fortløpende. Signalene fra den nye regjeringen om et vegfond er positive og kan bidra til raskere utbygging, forutsatt at fondet blir stort nok og at det settes inn effektive grep for å redusere planleggingstiden for nye veger.

Tanken om et utbyggingsselskap er nytt og spennende. Også dette er positivt fordi det er et bevis på at man aktivt søker å finne nye måter å løse dagens problemer på.

Fylkesvegnettet må ikke glemmes

Da store deler av vegnettet ble overført til fylkeskommunene, ble det vedtatt en rentekompensasjonsordning for å gjøre det lettere for fylkene å få tilgang til nødvendig kapital for å håndtere de oppgaver de fikk som vegeier. Staten påtok seg også ansvaret for byggherrekostnadene for drift og vedlikehold på fylkesvegnettet. Nå foreslås 355

mill. kroner til byggherrekostnader for fylkesvegnettet i 2014 og rentekompensasjonsordningen avvikles fra og med 2014.

NLF vil minne om fylkesvegnettets store betydning for verdiskapingen i Norge. Mer enn 1/3 av næringstransportene går på fylkesvegene, og de fleste bedrifter har en fylkesveg nærmere enn en riksveg.

Etter vår mening har staten et ansvar også for fylkesveggenes kvalitet og standard, ikke bare for byggherrekostnadene. Fylkesvegnettet er under press og har et stort vedlikeholdsetterslep. Staten må bidra til at også dette fjernes. Fylkene må sikres midler slik at vegnettet ikke kvalitetsmessig blir delt i en A og B-klasse, der fylkesvegnettet blir i B-klassen. Vegfondet som er bebudet, må være så stort at også fylkeskommunene kan få tilskudd.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Per Madsen
Forbundsleder



Jan-Terje Mentzoni
Viseadm. direktør