



Statsråd Sigbjørn Johnsen, Finansdepartementet, postmottak@fin.dep.no
Statsråd Liv Signe Navarsete, Kommunal- og regionaldepartementet, postmottak@krd.dep.no
Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa, Samferdselsdepartementet, postmottak@sd.dep.no
Statsråd Trond Giske, Nærings- og handelsdepartementet, postmottak@nhd.dep.no
Statsråd Erik Solheim, Miljøverndepartementet, postmottak@md.dep.no

Oslo, 2. mars 2010

Innspill til statsbudsjett 2011 – Godstransport på veg

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) vil rette søkelys mot noen forhold som vi ber Regjeringen vurdere i forbindelse med utarbeidelsen av statsbudsjettet for 2011. Det gjenstår mange viktige oppgaver som kan gjøre godstransporten på veg mer effektiv, sikker og miljøvennlig. Generelt mener NLF at man må legge til rette for at godstransportmidlenes sterke sider blir best mulig utnyttet, samt at det må legges til rette for et best mulig samspill mellom dem. NLF mener også at det må legges vekt på positive virkemidler for å få enda mer miljøvennlig godstransport på veg.

Nedenfor følger en oppsummering av NLFs synspunkter på offentlige rammebetingelser som berører lastebilnæringen. Dette gjelder

1. Konkurransvilkår
2. Arbeidsmiljø
3. Kontroll og håndheving av regelverk
4. Veger og ferjer
5. Klimakur 2020

1. Konkurransvilkår

NLFs konjunkturundersøkelse 2009 viser at lastebilnæringen – som er en småbedriftsnæring – sliter med dårlig inntjening og liten egenkapital sammenlignet med andre ikke-finansielle virksomheter i fastlands-Norge. Både gjennomsnittlig driftsresultat og egenkapital er omkring halvparten av andre ikke-finansielle virksomheter. Konkurransvridende forhold i favør at utenlandske lastebiler bidrar til å forsterke problemet med dårlig inntjening. NLF er av den klare oppfatning at effektene av finanskrisen ikke er over for eksportrettet næringsliv eller i bygg- og anleggssektoren.

Omregistreringsavgift

I Sverige og Danmark betales det ved omregistrering et behandlingsgebyr på noen hundrelapper. Omregistreringsavgiften for et ett år gammelt vogntog i Norge er ca 60 000 kr. En fjerning av omregistreringsavgiften ville vært et egnet virkemiddel til å stimulere til anskaffelse av nyere, brukte lastebiler og vogntog i stedet for å kjøpe nytt eller beholde det gamle. Både bedrifts- og samfunnsøkonomisk ville dette vært positivt. NLF mener derfor at omregistreringsavgiften må harmoniseres med tilsvarende avgifter i Sverige og Danmark. Dette må gjøres gjeldende for biler med en totalvekt over 3 500 kg og tilhengere/semitrailere med en egenvekt over 2 000 kg. Provenytapet fra lastebilnæringen er av oss beregnet til 10 millioner kroner.

Autodieselavgift

Dieselskostnaden er i dag, sammen med lønn og kapitalkostnader, den største kostnadskomponenten knyttet til driften av en lastebil. Avhengig av transporten som utføres, utgjør den fra 25 til 30 prosent av de samlede kostnader. Sammenlignet med nabolandene ligger den samlede dieselavgiften i Norge 12 prosent over Sverige, 22 prosent over Danmark og 25 prosent over Finland. Polen har om lag det samme avgiftsnivå som Danmark, mens de baltiske land har avgifter omtrent på samme nivå som Finland. Det norske avgiftsnivået fører til at transportkostnadene blir høyere enn i nabolandene, og norske lastebilbedrifter klarer ikke å hevde seg i konkurransen. Årlig provenytap fra lastebilnæringen ved en reduksjon til det svenske avgiftsnivået er av oss beregnet til 60 millioner kroner. På sikt mener vi at den norske autodieselavgiften må reduseres til minimumsnivået i Europa.

NLF er også kjent med at EU igjen setter søkelys på autodieselavgiften ved at et forslag om en egen avgift på ”profesjonell diesel” er tatt opp. Hensikten er å skille næringstransport fra privat transport, for å kunne behandle disse forskjellig avgiftsmessig. NLF mener at norske myndigheter bør forberede seg på dette, slik at det kan gjennomføres raskt i Norge hvis det blir vedtatt. Dette er viktig for å skape like konkurransevilkår i Norge og utlandet når det gjelder skatter og avgifter.

”Avgiftsfri” diesel

I St.prp. nr. 1 Skatte-, avgifts- og tollvedtak (2006-2007) uttalte Finansdepartementet at man ”vil i samråd med næringen søke å fremskaffe nærmere dokumentasjon om urettmessig bruk av merket diesel”. NLF har ennå ikke mottatt noen signaler om at så skjer.

Salget av ”avgiftsfri” diesel har økt kraftig de senere årene, og det antas at ulovlig bruk fortsetter å øke. Fra 2005 til 2008 ligger økning på rundt 23 prosent. Mye tyder også på at verken politiet eller Tollvesenet har ”kapasitet” til å kontrollere ulovlig fylling av denne dieselen. Beregninger foretatt av NLF viser at provenytapet knyttet til utenlandske transportører vil kunne ligge rundt 80 til 100 millioner kroner.

NLF forlanger at Regjeringen gjør noe for å begrense tilgjengeligheten på ”avgiftsfri” diesel og at kontrollene intensiveres. Dette for stoppe misbruk og derav konkurransevridding. NLF mener at pumper for ”avgiftsfri” diesel må fjernes fra bensinstasjoner og at den kun skal kunne finnes på tanker hos maskinentreprenører, gård- og skogbrukere. Aller helst burde det bare finnes én type diesel på markedet, og at man bruker avgifts-/ refusjonssystemet for spesialordninger som for eksempel lavere merverdiavgiftssats.

Avskrivning

Avskrivningssatsen skal i prinsippet gjenspeile reelt økonomisk verdifall, som så langt som mulig tilsvarer den faktiske virkelighet. Dagens avskrivningssats i gruppe C er 20 prosent,

mens den er 25-30 prosent i Sverige og Danmark. Den norske satsen gjenspeiler ikke reelt økonomisk verdifall. NLF mener at dagens sats bør heves til 25 prosent, og at det samtidig gis anledning til å nedskrive til null det femte året. (slik som i Sverige) Provenytapet fra lastebilnæringen er av oss beregnet til 40 millioner kroner. NLF mener at om det gis adgang til en restverdedskrivning, så vil ikke det komme i konflikt med myndighetenes mål om et enkelt og hensiktsmessig system for avskrivninger.

For å underbygge forslaget, vil vi referere fra en medlemsundersøkelse NLF gjennomførte i januar 2008. Det ble blant annet ble spurt om levetiden til lastebilene har blitt kortere de siste fem årene, og om etter hvor mange år lastebilene skiftes ut. Det ble også stilt spørsmål om salgsverdien i prosent av prisen til en ny lastebil (restverdien), og antall kjørte kilometer på utskiftingstidspunktet. Undersøkelsen viser at levetiden for lastebilene har blitt kortere i løpet av de siste fem årene, og lastebilene skiftes i stor grad ut før utløpet av det femte året eller tidligere. Salgsverdien ved utskifting ligger på 20 prosent eller lavere, og utkjørt distanse er ca 500 000 km. Dette viser at dagens avskrivningsregler ikke fanger opp det faktiske verdifallet til lastebilene.

Formuesskatt

NLF deltar i ”Alliansen for norsk privat eierskap”, der målet er å fjerne formuesskatten på arbeidende kapital. Denne skatten betales uavhengig av bedriftenes inntektsgrunnlag og likviditet, og svekker dermed konkurransevnen. Det er også en viss tendens til at kapitalen i bedriftene styres mot investeringer i hus og hytter i stedet for i utviklingsvirksomhet i bedriftene. Alliansen har formulert et forslag til endringer i skatteloven som innebærer at næringsvirksomhet får fritak for formuesskatt på arbeidende kapital, dvs eiendeler som driftsmidler, varebeholdning, kundefordringer og driftslikviditet.

Arveavgift

NLF ønsker et betinget fritak for arveavgift ved generasjonsskifte i familieeide bedrifter. Familieeide bedrifter står for ca halvparten av verdiskapningen i Norge og disse bedriftene har aktive eiere som yter alt for at bedriften skal drives så godt som mulig. Slike familiebedrifter er ofte av stor betydning for lokalsamfunnene i Norge. Forslaget vil ikke ha store provenymessige konsekvenser for staten, i følge Finansdepartementet. For den enkelte arving som vurderer hvorvidt familiebedriften skal drives videre, vil derimot arveavgiftskravet kunne spille en avgjørende rolle for hva man velger å gjøre.

Det er viktig å legge til rette for at disse bedriftene ikke blir nedlagt ved generasjonsskifter. Slik dagens regler er utformet må mange ta ut utbytte fra bedriften for å dekke arveavgiften. Dette kan føre til at arvingene avstår fra å overta bedriften. Uansett vil det å ta ut utbytte for å dekke arveavgiften svekke bedriftens økonomi, og dermed grunnlaget for videre drift.

EU har også fokus på at rammebetingelsene skal legge til rette for generasjonsskifter. Gunstig arveavgift er ett av tiltakene som foreslås. Kommisjonen har anbefalt medlemslandene å legge til rette for generasjonsskifte i familiebedrifter. Det fremsatte forslag er således i tråd med EUs anbefalinger.

2. Arbeidsmiljø

Veg og arbeidsmiljø

NLF har påpekt overfor Arbeidstilsynet at enkelte vegstrekninger i Norge er av en slik forfatning at de ikke oppfyller kravene til fullt forsvarlig arbeidsmiljø for lastebilsjåfører. Vi

har også registrert at trafikkulykker der lastebiler er involvert ikke anses som arbeidsulykker når de skjer på det offentlige vegnettet.

NLF får stadig henvendelser fra lastebilsjåfører som forteller at de er redde for å kjøre på veger med dårlig vinterdrift eller veger som ikke er forsvarlig vedlikeholdt. Vegen er en del av det fysiske arbeidsmiljøet til sjåførene, og dersom kjøringen medfører engstelse, mener NLF at det berører det psykosomatiske arbeidsmiljøet. Vi mener derfor at relevante myndigheter må ha rett og plikt til å pålegge utbedring av uakseptabel vegstandard når denne ikke gir fullt forsvarlig arbeidsmiljøet. I ytterste konsekvens vil det bety vegstengning, selv om det er det siste vi skulle ønske oss.

NLF mener også at trafikkulykker med lastebilsjåfører involvert i større grad må anses som arbeidsulykker.

Døgnhvileplasser

NLF er inneforstått med at det er satt av midler i Nasjonal Transportplans handlingsprogram 2010-2013 til oppgradering og bygging av døgnhvileplasser for tungtrafikken, men vi mener beløpet er for lite – totalt 80 millioner kr over fire år. Det er svært viktig at Statens vegvesen holder trykket opp i dette arbeidet både av hensyn til trafikksikkerhet og arbeidsmiljø.

Sosial dumping

NLF og Norsk Transportarbeiderforbund har innledet et samarbeid for å ta opp kampen mot det økende problemet med sosial dumping og utnyttelse av arbeidskraft fra lavkostland. Norske transportbedrifter mister i dag oppdrag til transportører som bruker utenlandsk arbeidskraft på elendige lønns- og arbeidsvilkår. En slik kynisk utnyttelse av arbeidstakere bør ikke få lov til å gjøre noen til vinner i konkurransen om oppdragene. Men hensynet til konkurranse er en ting. Vi kan heller ikke se passivt på at krav til profitt går foran hensynet til trygge arbeidsforhold, miljø og trafikksikkerhet.

”Misbruket” av utenlandsk arbeidskraft skjer på forskjellig vis, blant annet ved at norske bedrifter ansetter utenlandske sjåfører på de dårligst betalte turene. Fra medlemmer hører vi om de såkalte ”1000 euro-sjåførene”. Det er utenlandske sjåfører, som bor i bilene over lengre tid og som arbeider for 1 000 euro i måneden. Vanlig sjåførlønn i Norge er på 3 – 4 ganger så mye. Det er åpenbart at dette må gå ut over både helse, miljø og sikkerhet. En bedriftsleder med respekt for sin bedrift og sine ansatte vil gå motsatt vei. En slik bedriftsleder vil være knallhard i sine krav til sikker og økonomisk kjøring, god kundebehandling og god behandling av kjøretøyet. Og selv i vanskelige tider vil han akseptere at dette må han betale for. Dette gjelder også oppdragsgivere og speditører.

Det er både uetisk og uansvarlig å bedrive denne typen forskjellsbehandling av ansatte. Skal vi komme noen vei, må også myndighetene på banen. Derfor spør vi om følgende:

- Hvilke krav kan norske myndigheter stille til utenlandske transportbedrifter som tar på seg oppdrag i Norge?
- Hvordan ser myndighetene på muligheten til å styrke kontrollene på dette området?

3. Kontroll og håndheving av regelverk

Norsk godstransportnæring opplever sterk konkurranse fra utenlandske godstransportfirmaer. Ulovlig kabotasje i Norge er et voksende problem. Fra 1. november 2009 innførte Samferdselsdepartementet en ny og klarer definisjon av kabotasje, hvor kjernen er tre kabotaseturer innen sju dager. For at dette skal få tilsiktet effekt, må det følges opp med kontroll og reaksjoner. Da trengs klare retningslinjer for kontrollvirksomheten, noe som ikke finnes i dag. Kan det være en idé å innføre en slags omvendt bevisbyrde, dvs at de utenlandske transportørene må bevise at transporten er i henhold til kabotasjereguleringene?

NLF har registrert at det er mer kontroll av tunge kjøretøy ved grenseovergangene og ved internasjonale ferjeanløp, samt når føreforholdene tilsier det. Det er viktig at politiet og vegvesenet tar i bruk de sanksjoner som står til rådighet ved brudd på de norske reglene, herunder nedlegging av bruksforbud og å ta pant i kjøretøy som sikkerhet for at bøter eller andre betalingskrav blir innfridd. Hvis dette gjennomføres, kommer Norge mer på linje med andre lands sanksjoner.

I dag kan utenlandske godstransportører på lovlig vis passere helautomatiske bomstasjoner uten AutoPASS-brikke. Det er opp til bompengeselskapene i ettertid å innkreve pengene, noe som er umulig når transportørene ikke lar seg oppspore. NLF krever at det innføres en ordning der alle kjøretøy – norske som utenlandske – over 3 500 kg totalvekt må ha AutoPASS-brikke for å kjøre i Norge, samt at det må stilles sikkerhet i kredittkort.

4. Veger og ferjer

Riksveger og riksvegferjer

NLF vil på det sterkeste fraråde at Regjeringen går bort fra løftene i Nasjonal Transportplan 2010-2019 om å bruke 100 milliarder kroner ekstra på veg og jernbane i 10-årsperioden sammenlignet med veg- og jernbanerammene i planen for 2006-2015.

NLF forventer at det lages en samlet plan for innhenting av vedlikeholdsetterslepet på hele vegnettet i Norge. Det må bevilges midler slik at vedlikeholdsetterslepet kan innhentes innen 2020.

Storbrukerkortet er viktig for lastebilnæringen, fordi det løser mange praktiske problemer knyttet til korrekt merverdiavgregning for ferjebetaling, og det innebærer enkle rutiner for fakturering og betaling. Man unngår også at sjåførene må medbringe store kontantsummer for å fylle på verdikortet. Rabattsatsen på verdikortet er 50 prosent, mens det er 30 prosent på storbrukerkortet (for lastebiler). Dette gjør at selv om storbrukerkortet er mest attraktivt av praktiske grunner, så må mange i lastebilnæringen velge verdikortet pga rabattsatsen. Vi mener at rabatten på storbrukerkortet må bli lik den på verdikortet. Dersom det ikke er mulig, må det lages administrative ordninger som gjør at verdikortet blir mer praktisk i bruk. (særlig nettbetalingsordninger) Det må også bli slik at man må kunne beregne merverdiavgift uten å ta vare på alle kvitteringer fra ferjeturene.

NLF er fornøyd med at det nå er i ferd med å innføres et nasjonalt ferjekort som skal brukes på de 18 riksvegferjesambandene i Norge. Det beste hadde likevel vært å bruke AutoPASS også på riksvegferjene, slik som på sambandet Flakk-Rørvik. NLF forventer at myndighetene tar opp igjen arbeidet med "AutoPASS Samordnet Betaling - ferje og bom" ved at man ser på konsekvenser for takster og tilskudd av å legge bort forutsetningen om provenyentalitet, dvs

at staten ikke skal få økte kostnader pga nytt riksregulativ for ferjetakster. Dette bør vurderes som like aktuelt som gratis bruk av ferjer.

Fylkesveger og fylkesvegferjer

NLF frykter at det etter hvert vil komme fylkesvise løsninger som vil gjøre det mer uforutsigbart og tungvint å drive profesjonell yrkestransport på veg. Vi nevner muligheten for ulik vinterdriftsstandard for veg som krysser fylkesgrenser, oppsplittet ansvar for trafikantinformasjon og variasjoner i ferjetilbudet. Det må snarest innføres nasjonale standarder som sikrer mest mulig lik fylkesvegstandard over det ganske land.

NLF mener det er bekymringsfullt at fylkene selv skal bestemme hvorvidt de vil ta i bruk et nasjonalt ferjekort på sine ferjer. NLF mener at fylkene må pålegges å ta i bruk det nasjonale ferjekortet på sine 105 ferjesamband. Når AutoPASS etter hvert kommer på riksvegferjene, må fylkene også pålegges å ta i bruk AutoPASS på fylkesvegferjene.

NLF vil minne om at vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene er anslagsvis på 22 milliarder kroner, og økende. Rammetilskuddet må av den grunn økes, men det må i tilfelle gis føringer om at midlene skal brukes til vegvedlikehold.

Det må lages årlige oversikter som viser midler brukt til drift, vedlikehold og investeringer på nye og gamle fylkesveger fordelt på vegstrekninger eller fylker, prisjustert. Dette for å følge utviklingen fra år til år.

5. Klimakur 2020

NLF har siden 2007 vært med i prosjektet ”Klimaveien – samfunnsdugnad for reduserte CO₂-utslipp”. Vår utfordring har vært å komme med innspill til hvordan lastebilnæringen kan bidra til å redusere sine klimagassutslipp. NLF har til grunn at lastebilenes bidrag til utslipsreduksjoner skal relateres til deres andel av klimagassutslippene.

Totale, norske utslipp av klimagasser var 43,1 mill tonn i 2005¹. Av dette forårsaket vegtrafikken 9,6 millioner tonn, dvs 22,3 prosent. Lastebiler med totalvekt over 3,5 tonn står for utslipp av 1,8 millioner tonn CO₂. Dette tilsvarer 4,3 prosent av de nasjonale utslippene. Det er dette tallet vi har tatt utgangspunkt i hittil.

Dersom utslippene fra lastebilene skal reduseres med 10 prosent, kan et regnestykke illustrere hva som må til for hvert enkelt kjøretøy. Først noen forutsetninger². En liter vanlig diesel gir 2,7 kg CO₂. Et fullastet vogntog på motorveg bruker ca 35 liter/100 km. Et vogntog som kjører 120 000 km pr år slipper da ut ca 113 tonn CO₂. En 10 prosent reduksjon i utslippene, innebærer at vogntoget skal slippe ut ca 102 tonn CO₂. Da må gjennomsnittlig forbruk pr 100 km reduseres med 3,5 liter, eller 0,35 liter pr mil. Potensialet for reduksjon er i følge Volvo som følger (eksempler):

- Dersom hastigheten senkes fra 90 km/t til 80 km/t, reduseres drivstoff-forbruket med 6 prosent.
- Dersom lastebilen ikke gjennomgår regelmessig service og/eller bruker uoriginale deler, øker drivstoff-forbruket med 10 prosent.
- 10 stopp og akselerasjoner pr 10 km øker drivstoff-forbruket med 130 prosent.

¹ Kilde: Tabell fra SSB mottatt 21.11.2007.

² Kilde: www.volvo.com/trucks, 6.11.2007.

Drivstoff-forbruket kan også reduseres ved ”mykere” kjøring, dvs minst mulig gasspådrag, utnyttelse av rulleeffekten i nedoverbakker, mindre giring og kraftige oppbremsinger osv.

NLF har gjennomført flere tiltak for å redusere drivstoff-forbruket med gjennomsnittlig 10 prosent:

- Brosjyre om ”økokjøring” (kjøretips).
- Informert om økonomiske konsekvenser av lavere drivstoff-forbruk.
- Oppfordret til mindre tomgangs- og tomkjøring.
- Oppfordret til opplæring for å planlegge kjøringen bedre.
- Informert om betydningen av riktig lufttrykk, rene biler, godt vedlikehold.
- Prøvd å få flere til å innføre bransjestandarden ”Kvalitet og miljø på vei”.


Ut over dette kan myndighetene selv bidra med lage bedre veger, slik at drivstoff-forbruket reduseres pga bedre kurvatur, mindre stigninger, bredere veger osv. Rett og slett få bedre flyt i trafikken. Bedre drift og vedlikehold vil også være svært effektivt for å redusere drivstoff-forbruket. Volvo har beregnet at snø i vegbanen, som øker rullemotstanden, gir opptil 20 prosent økt drivstoff-forbruk.

Vi registrerer ellers med tilfredshet at det er et stort potensiale for reduserte utslipp av klimagasser som følge av bruk av biodrivstoff og innfasing av ny kjøretøy- og motorteknologi. Sannsynligvis vil bruk av biodiesel B30 – produsert av fornybart råstoff – være det mest virkningsfulle enkelttiltak for å redusere CO₂-utslippene fra lastebiler. For å få lastebilnæringen til å bruke B30, må avgiftsmekanismen brukes. Dette fordi bruk av biodiesel gir høyere kostnader til drift og vedlikehold av lastebilene sammenlignet med fossil diesel.

NLF vil avslutningsvis oppfordre myndighetene til å innføre tidsdifferensierte takster i bomringene rundt byene. Kjøkjøring med mye start og stopp er svært miljøbelastende, jf tallene fra Volvo ovenfor. Tidsdifferensierte takster vil også redusere antall personbiler på vegene i rushtiden, og vil følgelig bidra positivt når det gjelder å redusere CO₂-utslippene. Bedre flyt i trafikken gir også mindre CO₂-utslipp.

Med hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Olav Slaatsveen
Adm. direktør

Terje Grytbakk
Fagsjef veg og samferdsel