

www.lastebil.no



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

ÅRS BERET NING

2015
NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

VÅR VISJON:
**NORSK GODSTRANSPORT
PÅ VEI FÅR FULL AKSEPT FOR
SIN NYTTE FOR SAMFUNNET**



” Lastebilen er på veien for å gjøre en jobb for øvrig næringsliv og folk flest i landet vårt.



INNHOLD

| | |
|---|----|
| 2015 – ET GODT ARBEIDSÅR Forbundslederen | 2 |
| DET GRØNNE SKIFTET Administrerende direktør | 4 |
| 1 NLF-ÅRET I BILDER Uformell oppsummering | 6 |
| 2 LASTEBILNÆRINGEN Konjunkturundersøkelsen 2015/16 – Klima og Miljø – Ulykkesstatistikk | 12 |
| 3 MEDLEMSSERVICE Medlemsavtalene – NLF-advokatene – Medlemsbladet NLF-Magasinet – Aktiviteter 2015 – Medlemssatsing | 20 |
| 4 KOMMUNIKASJON NLF i mediebildet – NLFs nettsted www.lastebil.no – Sosiale medier – Facebook – Nyhetsbrev | 28 |
| 5 MYNDIGHETSKONTAKT Tre-parts bransjesamarbeid – Kabotasjeregister – Allmenngjøring – Transportpoliti – Nasjonal transportplan – godsanalysen – Statsbudsjettet for 2016 – Andre viktige saker i året – Høringsuttalelser | 32 |
| 6 FAGGRUPPENE Anlegg, vei og brøyting – Distribusjon, langtransport og ADR – Bilgerging – Tømmer, landbruk og levende dyr – Teknisk gruppe, inkludert spesialtransport – Varebil | 42 |
| 7 RÅDGIVNING Helse, miljø og sikkerhet – Bransjestandarden Kvalitet og miljø på vei – Trafikksikkerhet og skadeforebyggende arbeid | 46 |
| 8 SAMARBEID OG ALLIANSER Internasjonalt samarbeid – Nasjonalt samarbeid – Samarbeid i bestemte saker eller prosjekter – NLA – NVF – IRU – TIR – TS Forum Norge | 49 |
| 9 NLF ARBEIDSGIVER Tariffutvalget – Generelt | 52 |
| 10 SAMFUNNMESSIG ARBEID Kollegahjelpen – Venner på veien | 54 |
| 11 STATUS Hovedkontoret – Region I-VII – Organisasjonen – Representantskapet – Valg- og organisasjonskomiteen – Revisjon av vedtektene | 56 |
| 12 ÅRSREGNSKAP OG REVISJON Resultatregnskap – Balanse – Noter – Revisors beretning – Årsberetning 2015 | 73 |

2015 – ET GODT ARBEIDSÅR

Det gamle året ligger midt i vår toårige landsmøteperiode. Da er rammevilkårene for organisasjonen forutsigbare gjennom de landsmøtevedtatte handlingsplanene og rammebudsjettet. Det store bildet var at to hovedområder skilte seg ut.

For det første at det næringspolitiske arbeidet går godt, med tellende resultater på store og små prosjekter og fremdrift i de prosesser som tar riktig lang tid.

For det andre med en økonomiutviklingen de siste par årene som ikke har vært slik vi hadde planlagt og ønsket, med underskudd i våre regnskaper to år på rad. Ved inngangen til 2015 måtte en snuoperasjon til for å få forbundets økonomi på plass igjen. Knallharde prioriteringer mellom det absolutt nødvendige og det som man så gjerne skulle ha gjort, ble hverdagen først og fremst for administrasjonen. Dette resulterte i at økonomistyring og rapportering har fått et helt annet fokus, med en kontroll og kvalitet som sikret oss en resultatoppfølging som forbundsstyret kunne stole på. Det ble vår aller viktigste enkeltoppgave i 2015.

Ved utgangen av året kunne vi konstatere at vi har lyktes, resultatene av tøffe prioriteringer og tydelig kostnadskontroll har brakt oss dit vi ønsker. Forbundets kontroll over økonomien er gjenvunnet og den økonomiske plattformen er på et fornuftig nivå. Det betyr at vi har gjenvunnet den økonomiske handlefriheten som en næringsorganisasjon som vår må ha, for å kunne spille den rollen som medlemmene forventer og som er nedfelt i gjeldende handlingsplan fra siste landsmøte i 2014. Jeg kan ikke få understreket

sterkt nok hvor viktig dette er for oss, som en fremover lent, aktiv og dynamisk næringsorganisasjon for norsk gods-transport.

Av de store oppgavene vi ellers har jobbet med i 2015 er NLF Arbeidsgiver et sentralt område. Det er en del av forbundets virksomhet, men fremstår som en selvstendig arbeidsgiverorganisasjon, fordi arbeidsgiveroppgavene på mange måter er litt atypiske i forhold til de andre oppgavene vi er opptatt av og jobber med. NLF Arbeidsgivers posisjon er blitt kraftig styrket gjennom året, og vedtak som allmenngjøring av sjåførlønningene har rettet mer oppmerksomhet mot NLF Arbeidsgivers betydning og oppgaver. Vi forventer en videre økt oppslutning om tariff-samarbeidet.

Midtveis i 2015 var det klart for lansering av NLF Varebil, etter et initiativ fra vår lokalavdeling i Kongsberg – Eiker, og som vi jobbet med over ett år med forberedelser før lansering. På bakgrunn av den erkjennelse at de mindre gods-bilene med grønne skilt også er godstransportører på lik linje med de større lastebilene, er det viktig at vi jobber for en standard- og omdømmeheving av denne delen av bransjen. Dette på bakgrunn at fraværet av myndighetskrav for de minste gods-bilene ikke uventet fører til «cowboy»-til-

stander i deler av dette segmentet. Det er vi ikke tjent med og kan heller ikke akseptere som en ansvarlig organisasjon for godstransporten.

Et annet viktig prosjekt som har hatt mye oppmerksomhet i annet halvår 2015, er arbeidet med nye vedtekter for NLF. I erkjennelsen av den utvikling forbundet har hatt mot en stadig med profesjonell aktør som organisasjon, må vi ta inn over oss at behovet for endringer i vedtektene blir større for at det hele skal henge sammen. Dette gjelder ikke minst behovet for reelt å opprettholde posisjonen som en medlemsstyrt organisasjon, som senest ble bekreftet gjennom tydelige vedtak på landsmøtet i 2012. Arbeidet med nye vedtekter vil pågå frem til landsmøtet i Alta i juni 2016.

NLF er tuftet på tre stolper; næringspolitikk, markedsaktivitet og kompetanse. Våre samarbeidsavtaler er fortsatt utrolig viktige. De eldste avtalene har meget betydelige markedsandeler blant våre medlemmer, det er jeg stolt av og meget fornøyd med. Men også avtalene av nyere dato viser en utvikling i riktig retning. Alle disse avtalene er så viktige for hver og en av oss, som prisdannende innenfor hvert sitt område, og som finansieringskilde for forbundets virksomhet. Der har de helt avgjørende betydning, uten disse avtalenes eksistens ville medlemskontingenten vært mer enn doblet for å kunne opprettholde dagens aktivitetsnivå i NLF. Så fortsett å bruke våre samarbeidspartnere, enda mer!

Kompetanse er en forutsetning for all næringsvirksomhet. Vår bransje utvikler seg hurtig og vi må alle som bedriftsledere i små og større virksomheter utvikle oss minst i takt og helst i forkant av dette. En ting er de pålagte etterutdanningskursene som sjåførene - et fornuftig innhold og tilbud over hele landet er viktig for oss. Men enda viktigere er kompetansebygging av mellomledere og bedriftsledere i våre medlemsbedrifter. Dette har vi tatt på så stort alvor at vi fant det riktig å gå inn på eiersiden hos vår kompetanse-

leverandør, for å ha påvirkningsmulighet, styring og kontroll med denne virksomheten. Her ligger mye av nøkkelen til overlevelse for norsk godstransportbransje, og med litt lenger perspektiv vil vi se at dette var et riktig og avgjørende grep for medlemmene av NLF.

De ytre utfordringene for vår næring, først og fremst på miljøsidan, fikk ytterligere et forsterket fokus gjennom valgkampen før lokalvalgene sist høst og i tiden etter, ikke minst i de store byene. Våre tekniske løsninger, med stadig med drivstoffgjerrige biler med Euro VI-teknologi og med tilgang på 2. generasjons biodiesel HVO, er et fantastisk bidrag til et forbedret lokalt miljø og reduserte CO₂-utslipp. Hovedutfordringen er kommunikasjon av dette budskapet, og her har vår fylkesavdeling i hovedstaden gått foran på en forbilledlig måte.

Mange andre områder av vår virksomhet, som fremkommelighet, trafikkikkerhet og omdømme, skulle i denne sammenheng vært viet større oppmerksomhet. Men jeg må likevel berømme det arbeid som hele organisasjonen har bidratt med i prosjektet «Venner på veien», i barneskolen over hele landet. Trafikkikkerhet og omdømmebygging i ett, fantastisk bra!

Så til slutt, tusen takk til ansatte og tillitsvalgte over hele landet, for en helstøpt innsats i et meget krevende år med et resultat vi er meget fornøyd med, og stolte av!

Vi er et skritt nærmere vår visjon om samfunnets aksept for betydningen av vår virksomhet!



Per Madsen
Forbundsleder Norges Lastebileier-Forbund



” NLF er tuftet på tre stolper; næringspolitikk, markedsaktivitet og kompetanse.

DET GRØNNE SKIFTET

Året vi har bak oss har mer enn noe annet markert at debatten om samferdselspolitikken og transportpolitikken har endret seg. Fra asfalt, hestekrefter og diesel handler det nå om NO_x, CO₂, utslippsreduksjoner og alternative drivstoff.

For halvannet år siden kom en rapport som slo fast at lastebiltransporten aldri kunne bli miljøvennlig. I dag er den rapporten nok et bevis på at en ikke skal tro på alt som kommer fra såkalt forskerhold.

NLF har som en av våre sentrale verdier at vi skal bidra til bærekraft. Næringen skal ta sin del av ansvaret for at det vi overlater til kommende generasjoner er i balanse. Dette samfunnsansvaret har blitt mer og mer tydelig det siste året. Transportnæringen må og skal ta sin del av ansvaret. Det betyr at NLF også på dette området går i front og tar ansvar på vegne av transportnæringen.

I løpet av det siste året har NLF foretatt ett taktskifte. Vi arbeider like hardt med rammebetingelser, adgang til markedet, tekniske spørsmål, kabotasje og kontroller som vi alltid har gjort. Men det er kommet en sak i tillegg; lastebilen som en del av løsningen på våre miljø- og klimautfordringer, ikke som en del av problemet.

Det lar seg ikke bortforklare at transportnæringen står for en høy andel av både miljø- og klimautslipp. Men det er utslipp av nødvendighet – ikke av hygge. Det finnes ikke et eneste nyttkjøretøy som kjører rundt og forurenses for moro skyld. Lastebilen er på veien for å gjøre en jobb for øvrig næringsliv og folk flest i landet vårt. Uten lastebiltransport vil samfunnet stoppe opp i løpet av svært kort tid. Politiske festtaler om bane og sjø er og forblir festtaler. Det godset som kan gå på sjø og bane går der allerede. Godsanalysen, som kom før jul i 2015, slo fast at overføringspotensialet fra veg til sjø og bane er forsvinnende liten. Så også av den store veksten som ligger foran oss.

Det meste av godset som lastebiler og varebiler frakter, finnes det ingen alternative transportløsninger for – verken i dag eller i fremtiden. Mengden transportert gods vil

også øke kraftig i årene fremover, både fordi vi handler mer og forventer at varene er i butikk eller på døra mye raskere enn tidligere, men også forbi det forventes en kraftig vekst i befolkningen i tiårene fremover. Derfor må og skal vi fortsette å være på veien. Samfunnet er og forblir helt avhengig av oss.

Derfor må vår næring bli en del av løsningen på morgendagens utfordringer, og ikke fortsette å være en del av problemet. Det er min påstand at vi er på god vei til å bli nettopp det. Godstransport med NLF-biler er kollektivtransport god som noen. Vi fyller opp bilene og bringer godset til mottaker på den mest effektive måten, både økonomisk og bærekraftig. Utviklingen vi har sett på motorsiden, fra Euro 0 til Euro VI, har vært formidabel. Fra å være en utslippsversting er vi nå på god vei til å bli nullutslippsbiler hva gjelder lokal forurensing. I 2016 kan vi bruke 600 lastebiler der vi ved Euro 0-teknologi brukte én. Det har vært en fantastisk reise – og vår næring kan være stolt av vårt viktige bidrag til renere luft i byer og tettsteder i landet vårt!

Vi har også for alvor fått et nytt «mirakelvann» på tanken i år. Det kalles HVO 100 og er en syntetisk biodiesel som ser ut til å fungere optimalt under alle forhold. Fyller vi tanken med dette, reduserer vi CO₂-utslippene med opptil 85 prosent i forhold til konvensjonell diesel. Vår påstand er at om en bruker Euro VI-motorer og syntetisk biodiesel, er vi så nær nullutslippsvisjonen at det rent kostnadmessig ser lite lønnsomt ut å utvikle andre alternativer. Sjansen for at det skal bli bedre og like effektivt er svært liten.

Men her er det dessverre en hake. Det produseres ikke nok syntetisk biodiesel til å dekke behovet. Det er langt igjen før vi når dit. Kanskje gjør vi det aldri. En ting er å



”Kundene må etterspørre grønn kvalitetstransport, og være villig til å betale for det.

produsere drivstoffet – det skal også produseres til en konkurransedyktig pris. Uansett er det viktig at myndighetene, ikke minst i oppfølgingen av Grønn skattekommisjon – legger til rette for at alternative drivstofftyper får et avgiftsregime som gjør at det blir økonomisk lønnsomt å produsere, og økonomisk lønnsomt å bruke.

Dette handler ikke bare om transportørene. Det handler først om fremst om kundene våre. De må etterspørre grønn kvalitetstransport, og være villig til å betale for det. Vår næring er i fremste rekke når det gjelder å ta i bruk ny teknologi – og for oss er det ikke først og fremst viktig om bilen går på diesel eller strøm, men at den går slik at vi får gjort jobben til avtalt tid og avtalt pris. Dette er det våre kunder som styrer. Vi kan påvirke, noe vi også gjør, men når alternativet til vår grønne kvalitetstransport er østeuropeisk gråtransport, er vårt handlingsrom begrenset.

Det er dette fremtiden handler om. Å ansvarliggjøre innkjøpere av transport. De må bli langt mer kvalitetsbevisst og mye grønnere når de foretar sine innkjøp. Våre medlemsbedrifter er klar til å levere grønn kvalitetstransport når våre kunder vil ha det. Slik vi har vært siden 1935.

NLF er således også inne i en omstilling. På vei inn i en tid da alt vi gjør blir målt utfra bærekrafts- kriterier. Det er en tid vi er klare for. Sammen med våre kunder og sammen med alle våre dyktige medarbeidere og samarbeidspartnere. Det grønne skiftet er over oss. La det føre til et skifte også i etterspørsel – ikke bare i festtaler.

Geir A. Mo
Administrerende direktør

NLF-ÅRET I BILDER

2015 markerte nok et år med rivende utvikling for NLF. Høydepunktene var mange og disse ble godt dokumentert og profilert i NLFs interne og eksterne kanaler. Her kan du se et lite utvalg.



NLF VAREBIL: En av de viktigste nysatsingene i 2015 var NLF Varebil. Nå kan godstransportører som bruker kjøretøy med vekt under 3500 kilo også få tilgang til de samme medlemsfordelene som lastebil-folket. Foto: Tore Bendiksen



REKRUTTERING: Det jobbes stadig med rekruttering mot bransjen. Her fra yrkesmessen i Tromsø.



REGIONSJEF PÅ SEGWAY: Odd Hugo Pedersen.



DDE: innledet Vegkonferansen og presenterte en gammel hit med modernisert tekst.



TRAFIKKSIKKERHETSDAG I BERGEN: NLF var tilstede på Festplassen for å lære bergenserne hvordan de tryggest mulig kan ferdes i trafikken.

NLF-ÅRET I BILDER

TELLEAKSJONEN



TRANSPORTMESSA 2015



NLF-ÅRET I BILDER

«VENNER PÅ VEIEN»



Gol barneskole.



Eiken skole.



Frosta skole.



Gudeberg skole.



Gudeberg skole.



Laanke skole.



Gyllenberg skole.



Hele gjengen.



Hernes skole.



Frosta skole.



En er liten og en er stor. Venner på veien.



Hernes skole.



Laanke skole.



Moltemyr skole.



Frosta skole, Arendal.



Primus motor, Tore Velten.



Sysle skole.



Venner på veien.



” Lastebilnæringen er en næring i vekst og denne veksten vil fortsette i årene som kommer.

LASTEBILNÆRINGEN

Lastebilnæringen er en næring i vekst og denne veksten vil fortsette i årene som kommer. NTP Godsanalyse, som ble lagt frem i august 2015 av transportetatene og Avinor som ledd i utarbeidelsen av den neste nasjonale transportplan, bekrefter dette.

Godstransport på vei har styrket seg og tatt markedsandeler fra både jernbane og sjø de siste årene. Forventninger basert på befolkningsøkning og økonomisk vekst i de kommende år, tilsier at lastebilnæringen vil måtte dekke et betydelig økt transportbehov. Samtidig har godstransport på vei utfordringer knyttet til lokale og globale utslipp. Utviklingen av motorteknologi har imidlertid vist at lastebilnæringen kan og vil ta denne utfordringen, og utslippsmålinger viser at problemer knyttet til lokale utslipp langt på vei er løst. Når det gjelder klima er det stor spenning knyttet til tilgang av biodrivstoff fremstilt av avfall og planterester. Dersom man lykkes og får produsert tilstrek-

kelige mengder, kan også transportnæringens utfordringer med klimagassutslipp finne sin løsning. Alternative drivstoffer vil også være viktig for å nå klimamålene.

Rammevilkårene for godstransport på vei utformes i stor grad i EU, og det er derfor stor spenning knyttet til hvilke forslag den nye EU-kommisjonen vil legge frem, etter at den gjennom hele 2015 har evaluert dagens regelverk. Den nye kommisjonen er tydelig på at videre utvikling av det indre marked på transportområdet i større grad må ta hensyn til de ulike sosiale forholdene i Europa.

KONJUNKTURUNDERSØKELSEN 2015/2016

NLFs konjunkturundersøkelsen for 2015/2016 er den åttende i rekken. Det kom besvarelser fra 840 bedrifter, som er noe lavere enn året før, men gir en tilfredsstillende svarandel på 31 pst.

viser undersøkelse for 2015/2016 en bransje i vekst – dog noe svakere enn tidligere, men mest av alt viser den at mye er ved det gamle i næringen.

Konjunkturundersøkelsen viser både status i næringen, hvordan den er sammensatt og hvilke utfordringer og forventninger bedriftene. Den gir også et bilde av den økonomiske utviklingen i næringen, dels basert på tall fra 2014. For mer informasjon om undersøkelsen henvises det til egen trykksak – NLFs konjunkturundersøkelse 2015/2016.

Det er ikke de store endringen å spore fra ett år til ett annet i undersøkelsen. Overordnet

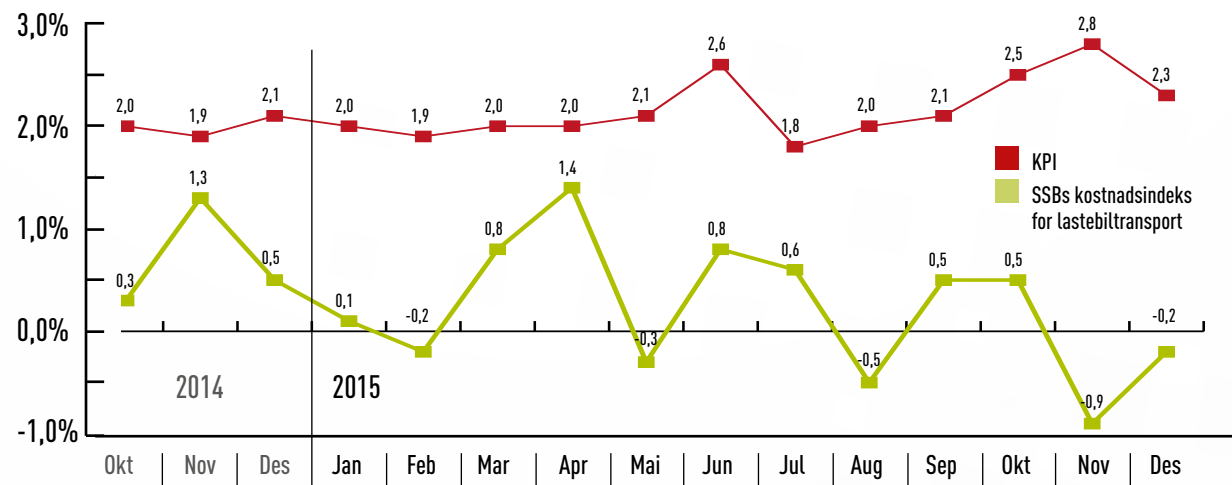


Kostnadsutviklingen

Lastebilnæringen opplevde i 2014 en betydelig reduksjon i kostnadsveksten, og denne fortsatte lav i 2015. Flere måneder har hatt nedgang i kostnadene sammenlignet med sam-

me måned året før. Drivervoren i kostnadsutviklingen for lastebiltransport er en kraftig nedgang i drivstoffprisene

FIGUR 1. Totalkostnaden for lastebiltransport. Pst-ending fra samme måned året før

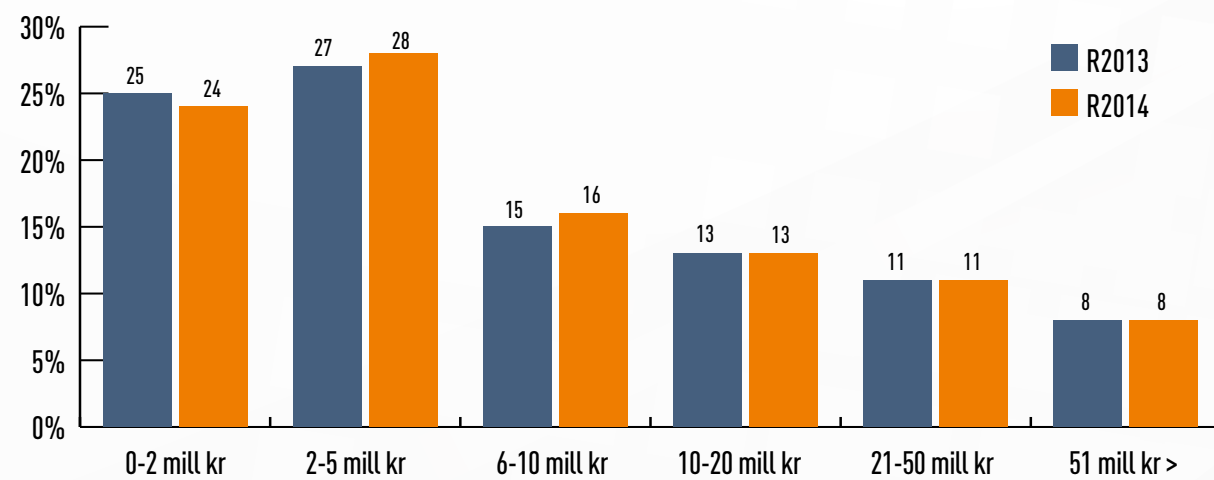


Omsetning

Undersøkelsen viser at gjennomsnittlige driftsinntekter i bedriftene i 2014 var stabil sammenlignet med 2013. Andelen småbedrifter (mindre enn 10 mill kr i omsetning)

er 68, som må ansees som høyt. Andelen har holdt seg stabilt høyt de siste årene.

FIGUR 2. Driftsinntekter 2013-2014

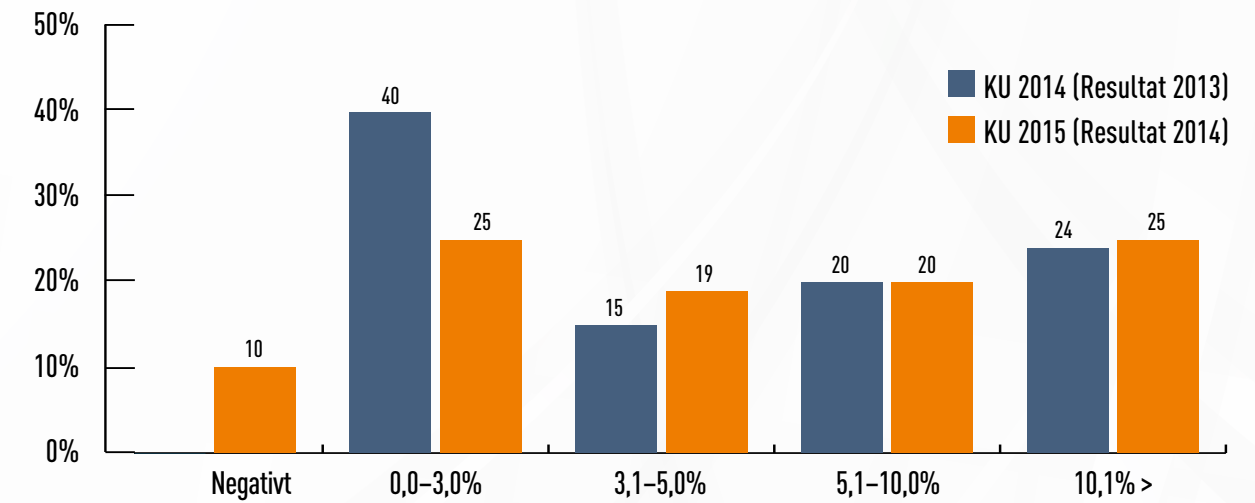


Driftsresultat

Undersøkelsen viser, som tidligere, at driftsresultatet (før skatt og finansielle poster) i bransjen utvikler seg ulikt. Det er en svak tendens til at de med høyt driftsresultat forbedrer

seg litt. Det er bekymringsfullt at 10 pst av bedriftene har negativt driftsresultat, og 1 av 3 som hadde negativt driftsresultat i 2014 hadde også negativ egenkapital samme år.

FIGUR 3. Driftsresultat 2013-2014

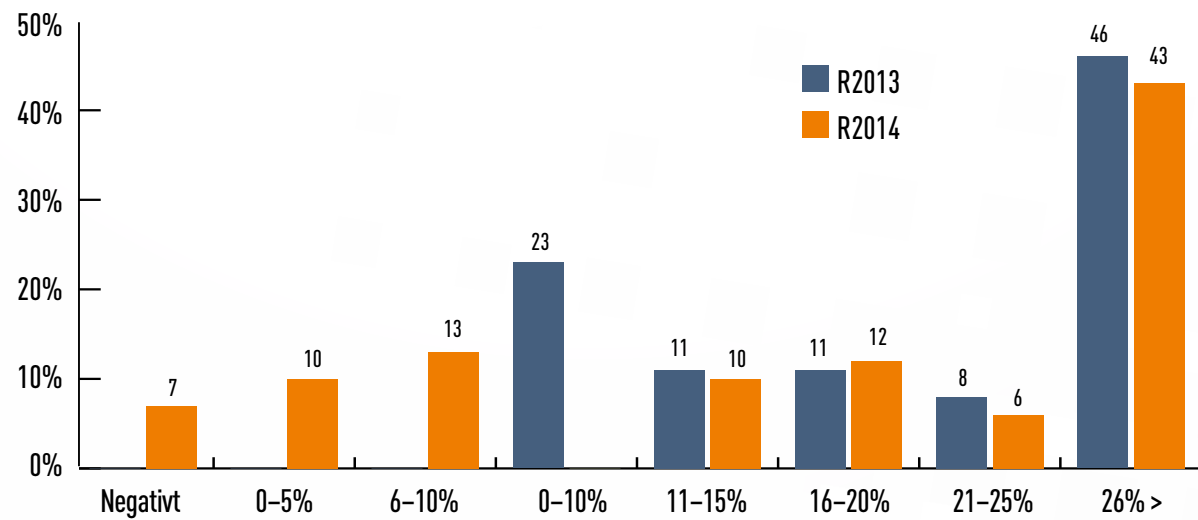


Egenkapitalandel

Undersøkelsen viser at egenkapitalandelen (av sum gjeld og egenkapital) ser ut til å være noe lavere i 2014 enn 2013. Det er en økning i andelen bedrifter som har egenkapitalandel under 25 pst (spesielt under 10 pst) - fra 54 pst i 2013

til 57 pst i 2014. Tilsvarende synker andelen bedrifter som har egenkapitalandel over 25 pst - fra 46 pst i 2013 til 43 pst i 2014. Halvparten av de som hadde negativ egenkapital i 2014 hadde også negativt driftsresultat samme år.

FIGUR 4. Egenkapitalandel 2013-2014

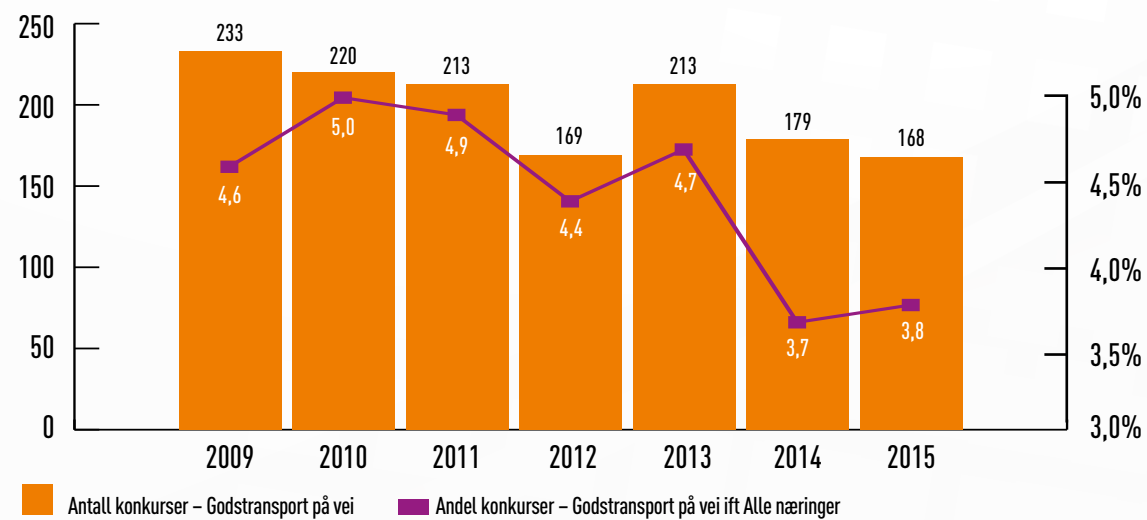


Konkursåpninger

Det er ikke spurt om konkursåpninger i undersøkelsen. Tall fra SSB over åpne konkurser for godstransport på vei for perioden 2009 til 2015 viser at antallet konkurser synker jevnt. I 2009 var det 233 konkursåpninger, mens det

i 2015 var 168 - en reduksjon på 28 pst. Godstransport på vei sin andel av konkursåpninger i alle næringer er også synkende, fra 4,6 pst i 2009 til 3,8 pst i 2015.

FIGUR 5. Konkursåpninger 2009-2015



Kilde: SSB Tabell 10790: Åpnede konkurser, etter konkurstype og 5-siffer næring (SN2007) (K)

Åpnede konkurser: Foretakskonkurser, ekskl. enkeltpersonforetak + Personlige konkurser, inkl. enkeltpersonforetak

Markedsandeler

SSB publiserer tall for transportmengde, transportarbeid og markedsandeler for nasjonal leie- og egentransport.

Siste tilgjengelige 12-måneders periode er juli 2014-juni 2015, som er sammenlignet med juli 2013-juni 2014.

TABELL 1. SSB statistikk lastebilundersøkelsen

| | Transportmengde (mill tonn) | | | Transportarbeid (mill tonnk) | | | Tomkjøringsandel | | | Snitt transportlengde (km) | | |
|---------------------------------|-----------------------------|---------------------|---------|------------------------------|---------------------|---------|--|---------------------|---------|----------------------------|---------------------|---------|
| | H2 2013- H1 2014 | H2 2014- H1 2015 | Endring | H2 2013- H1 2014 | H2 2014- H1 2015 | Endring | H2 2013- H1 2014 | H2 2014- H1 2015 | Endring | H2 2013- H1 2014 | H2 2014- H1 2015 | Endring |
| Nasjonal leie- og egentransport | 279,6 | 292,1 | 4,5% | 18 837 | 19 607 | 4,1% | 26,0% | 26,4% | 1,4% | 67,4 | 67,1 | -0,4% |
| Leietransport | 166,2 | 170,1 | 2,3% | 14 462 | 14 870 | 2,8% | 24,6% | 24,4% | -0,7% | 87,0 | 87,4 | 0,5% |
| Egentransport | 113,4 | 122,0 | 7,6% | 4 375 | 4 737 | 8,3% | 29,0% | 30,4% | 5,0% | 38,6 | 38,8 | 0,7% |
| Nasjonale markedsandeler | H2 2013- H1 2014 | H2 2014- H1 2015 | Endring | H2 2013- H1 2014 | H2 2014- H1 2015 | Endring | SSB - lastebilundersøkelsen 2. halvår 2014 - 1. halvår 2015 i forhold til 2. halvår 2013 - 1. halvår 2014 Nasjonal leie- og egentransport - godsbiler med nyttelast over 3,5 tonn | | | | | |
| Leietransport | 59,4% | 58,2% | -2,0% | 76,8% | 75,8% | -1,2% | | | | | | |
| Egentransport | 40,6% | 41,8% | 3,0% | 23,2% | 24,2% | 4,0% | | | | | | |

Kilde: SSB Tabell 03650 Lastebilundersøkelsen. Nasjonal og internasjonal i leie- og egentransport. Transportytelser

Statistikken viser en vridning i de nasjonale markedsandelene, på bekostning av leietransport. Egentransport øker med hensyn til transportert mengde (+ 7,6 pst) og transportarbeid (+ 8,3 pst). Dette indikerer som tidligere at leietransport står i en sterk konkurranse ikke bare mot jernbane, skip og utenlandsk tilfeldig og systematisk kabotasjekjøring, men også mot en stadig sterkere nasjonal egentransportnæring.

Statistikk viser at tomkjøringsandelen for egentransportnæringen er høy, og øker sterkt, til et meget høyt nivå (30,4 pst), mens tomkjøringsandelen for leietransporten går noe ned, til 24,4 pst. Det indikerer at leietransport er mer miljøeffektiv (utslipp, støy, trengsel osv) enn egentransporten, alt annet likt. Statistikken viser også at veksten i transportert mengde øker om lag dobbelt så mye (12,5 mill tonn pr år) sammenlignet med potensialet for overføring fra vei til sjø og bane som NTP Godsanalysen fant (5 - 7 mill tonn pr år), «dersom sterke tiltak settes i verk».



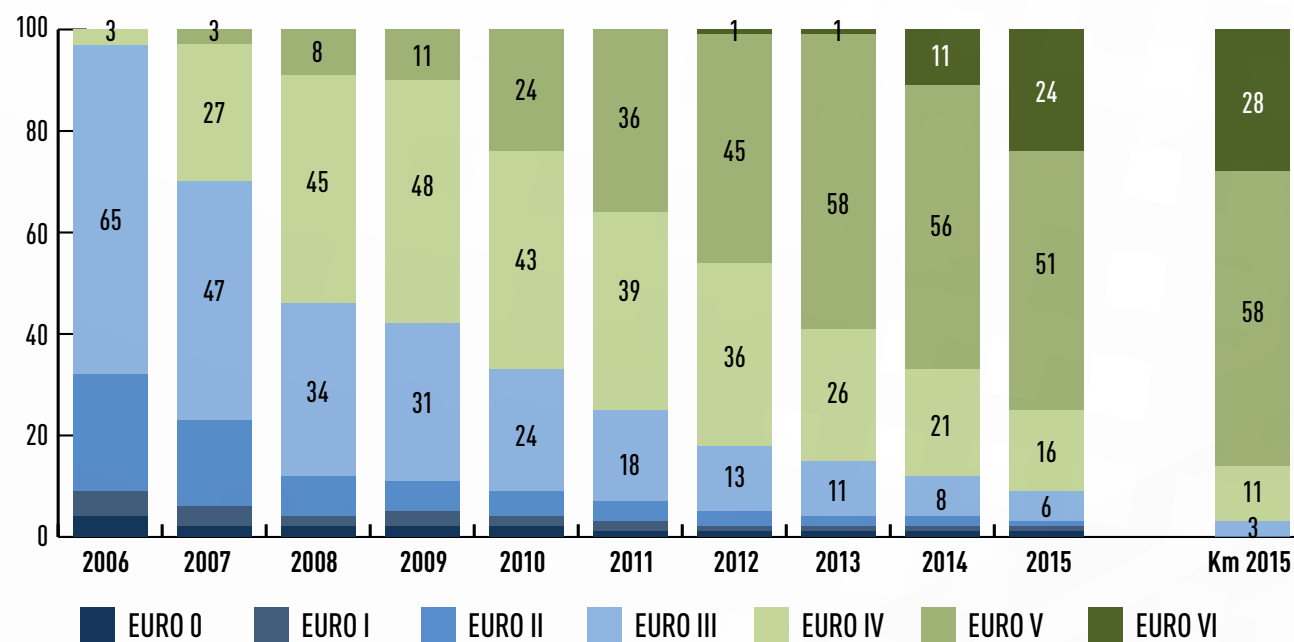
KLIMA OG MILJØ

Siden EU første gang innførte krav til utslipp fra tunge kjøretøy i 1993 (Euro I) og til i dag (Euro VI fra 1.1.2014) har det skjedd en dramatisk skjerping i kravene til de lokale utslippene fra forbrenningsmotorer. Kravene omhandler maksimale utslipp av NO_x, PM, HC og CO. Disse strenge kravene har lastebil- og motorprodusentene i hele perioden tilpasset seg og de faktiske utslippene har til dels vært betydelig lavere enn kravene skulle tilsi. Dette er senest bekreftet i undersøkelser TØI har foretatt ved VTT i Finland.



NLFs årlige undersøkelse blant medlemmene om hvilke Euro-motorer som er i lastebilene ble foretatt i oktober 2015. Det kom svar fra 718 bedrifter, som gir en svarandel på 26 pst. Undersøkelsen viser at det allerede under 2 år etter at kravet om Euro VI i nye biler kom, har 24 pst av bilene Euro VI-motor. Andelen Euro V og VI er hele 75 pst. Andelen kjørte km er tilsvarende 28 pst med Euro VI og 86 pst med Euro V og VI.

FIGUR 6. Andel av bilpark pr Euro-klasse 2006-2015, og andel av kjørte km pr Euro-klasse 2015



Det er viktig for NLF å få fram budskapet om lastebilens utvikling med hensyn til miljøpåvirkning til politikere, byråkrater, media og samfunnet for øvrig. Det viser seg at kunnskapen om lastebilens miljøpåvirkning er preget av gamle fakta og holdninger. NLF har derfor utgitt et eget Temahefte Miljø, inkludert en liten brosjyre med kortversjonen. Hensikten er å fortelle hvilken rolle lastebilen har,

og vil ha fremover, hva NLF står for og jobber mot, og fakta knyttet til den dramatiske utviklingen det har vært på motorteknologi de siste årene. Det er også viktig å få fram at NLFs medlemmer tar miljøansvar gjennom å skifte ut til moderne renseteknologi raskt, og betydelig raskere enn bilparken for øvrig.

Det er et stadig større fokus på klima- og miljøspørsmål generelt, og hvilken rolle nyttetransporten har spesielt. Det synes som at budskapet om lastebilens rolle og miljøpåvirkning er i ferd med å bli bedre forstått blant politikere, myndigheter, media og samfunnet for øvrig. Det har i løpet av året også kommet en bevisstgjøring av lastebilens rolle i et moderne, klima- og miljøvennlig samfunn, og i hvilken grad det er realistisk med overføring av gods fra vei til sjø og bane. En av konklusjonene i NTP Godsanalysen, som del av grunnlaget for revidering av NTP for perioden 2018-2029, er «at 5-7 millioner tonn kan overføres fra vegtransport til tog eller skip, dersom sterke tiltak settes i verk». Som tabell 1 viser, er det totale godsvolumet på om lag 290 mill tonn, og veksten kun siste året er det dobbelte av anslått potensial. Konklusjonen i NTP Godsanalysen er et riktig steg på vei mot en realitetsorientering, og gir et godt grunnlag for å diskutere framtidige rammebetingelser og rolle for nyttetransporten.

NLF har til nå fokusert mest på miljøspørsmålene. Med Euro VI-kravene er miljøproblemene knyttet til nytte-transport med lastebil stort sett løst, også for trafikk i storbyene. Euro-kravene har ikke grenser for CO₂-utslipp, men lastebilene har i de siste 30-40 årene hatt en reduksjon i forbruk på om lag 40 pst (pr km), samtidig som nytte-

lasten har økt. Det betyr at drivstofforbruk og CO₂-utslipp målt pr tonnkm er betydelig redusert. Lastebilprodusentene antyder ytterligere 10 pst reduksjon de neste 4-5 årene som følge av flere førerstøttesystem og mer utbredt bruk av kjørecomputere osv.

Fra oktober 2015 ble CO₂-avgiften på biodiesel tatt bort, og dermed er 2. generasjons biodiesel blitt mer konkurransedyktig på pris sammenlignet med fossilt diesel. De fleste lastebilprodusentene har, eller er i ferd med å godkjenne sine motorer for dette drivstoffet. Godkjenningen varierer med bilmerke og Euro-klasse. Dette har resultert i en fornyet interesse for bruk av 2. generasjons biodiesel. NLF og Statoil har inngått ny avtale (2015) hvor fokuset på fornybart drivstoff er stort. Det forventes at Statoil vil tilby HVO100 som sitt 2. generasjons biodiesel på stadig flere stasjoner, slik at de av NLFs medlemmer som kan benytte dette drivstoffet får muligheten til det. Drivstoffet reduserer CO₂-utslippene netto med 65-85 pst, avhengig av produksjon og råstoff, i et livsløpsperspektiv, sammenlignet med fossilt diesel. CO₂-utslippet fra eksosrøret er som for fossilt diesel, men besparelsen skyldes at det organiske og vegetabiliske råstoffet som benyttes, ikke tilfører atmosfæren ny CO₂. Utfordringen knyttet til utstrakt bruk av 2. generasjon biodiesel er produksjonskapasitet, og foreløpig også fyllestasjoner.

ULYKKESTATISTIKK

Statistikken for 2015 viser at det ble drept 123 personer i trafikken, som er en nedgang på 16 pst sammenlignet med 2014 (kilde SSB pr januar 2016). Endelige tall for 2015 foreligger i mai/juni 2016.

Antall ulykker med vogntog der personer ble drept eller skadd, har hatt en nedgang fra 150 til 129, som er en nedgang på 14 pst. Antall omkomne er uendret i 2015, med 17 personer.

NLF jobber systematisk med skadeforebyggende arbeid i medlemsbedriftene gjennom Dugnad for færre skader (DFFS), som er et samarbeidsprosjekt mellom NLF og If. NLF har også programmet På riktig side som er med på å få ned ulykkene blant medlemsbedriftene. Mer om Dugnad for færre skader og På riktig side i kapittel 7 Rådgivning.

TABELL 2. Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker med vogntog* innblandet

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|------------------------|------|------|------|------|
| Ulykker i alt: | 237 | 233 | 150 | 129 |
| Personer skadd: | 290 | 287 | 174 | 157 |
| Personer drept: | 16 | 20 | 17 | 17 |

*) Lastebil med påhengsvogn, lastebil med slepvogn og trekkbil med semitrailer.
Kilde: Statistisk Sentralbyrå.

MEDLEMSSERVICE

Det næringspolitiske arbeidet til NLF vil alltid være den viktigste brikken i det totale tilbudet til NLFs medlemmer, men for å komplettere tilbudet er medlemsavtalene også svært viktig.

MEDLEMSAVTALENE

NLF har derfor inngått en rekke avtaler med ulike leverandører som gir medlemmene gode betingelser og priser på tjenester og produkter som er viktige for den daglige driften. Svært viktige ved inngåelse av denne typer avtaler er bedriftenes evne og vilje til i sammen med NLF å utvikle produkter og tjenester som skal styrke NLFs medlemmer i konkurransen i et stadig tøffere marked. Det legges også stor vekt på at avtalene skal være attraktive for medlemmenes ansatte.

Her følger en omtale av de viktigste avtalene per 31.12.2015.

Forsikring

NLF og If har vært avtalepartnere siden 1974. God rådgivning og gode skadeoppgjør i kombinasjon med riktig dekning til konkurransedyktige priser er grunnpillarer i avtalen. Her er NLF Garantien et viktig moment og er et helt unikt konsept som sikrer NLFs medlemmer den riktige dekning. Eneste forutsetningen for denne garantien er at avtalen er inngått med en NLF-spesialist. Hvis forsikringen kjøpes gjennom megler, vil ikke denne garantien gjelde. For å sikre at samarbeidet er til nytte for begge parter og at avtalens formål oppfylles, er det etablert tre sentrale samarbeidsfora:

- Samarbeidsutvalget
- Produktutvalget
- Skadeutvalget

Samarbeidsutvalget møtes minst en gang i året, og her deltar NLFs forbundsstyre og øverste administrative ledelse sammen med Ifs øvre ledelse. Produktutvalget og Skadeutvalget møtes ved behov. Produktutvalget drøfter utformingen av forsikringsløsningene og -produktene, mens Skadeutvalget tar opp saker hvor det oppstår uenighet om skadeoppgjør.

Både NLF og If er opptatt av å videreutvikle medlems-

fordelene i avtalen, og særlig på områder som kan bedre trafikkikkerhet og omdømme både for næringen og for den enkelte transportør legges det ned mye ressurser. Programmet På riktig side er en viktig satsing på dette feltet, og er videreutviklet kraftig den siste tiden. Bedrifter som knytter seg til programmet oppnår sikkerhetsrabatter på sine forsikringer i If. En annen viktig aktivitet som If og NLF har jobbet med de siste årene, er det skadeforebyggende programmet Dugnad for færre skader. Mange bedrifter i NLF har hatt stor nytte av å delta i dette programmet, og arbeidet vil fortsette med uforminsket kraft. Se omtale av På riktig side og Dugnad for færre skader i kapittel 7 Rådgivning.

Utviklingen for avtalen i 2015 var meget god på alle områder. Særlig viste skadetallene på motor en positiv trend. Det er et viktig mål både for NLF og If at denne positive utviklingen fortsetter i 2016.

Et stort arbeid med å videreutvikle produktene som tilbys NLF medlemmer er også i gang. Resultatet av dette arbeidet vil gradvis bli lansert utover i 2016.

Etter at samarbeidsavtalen mellom NLF og If i 2012 også ble utvidet med If Pensjon, er If nå en foretrukket leverandør av alle typer forsikringer som er aktuelle for transportbedriftene i NLF.

Pensjonsforsikring

NLF har en avtale med If som omfatter den kollektive innskuddspensjonen (OPT), som bedriftene lovmessig må dekke for sine ansatte. Avtalen har fått navnet If Pensjon. Forsikringen omfatter sparing til alderspensjon, innskuddsfritak ved ervervsuførhet, uførepensjon ved ervervsuførhet, barnpensjon og forvaltning av ansattes pensjonsmidler gjennom forvaltningskonseptet Danica. Der bestemmer bedriften selv fondsutvalget som tilbys den ansatte.



” Det legges vekt på at avtalene skal være attraktive for medlemmenes ansatte.

Drivstoff

I 2015 har NLF gjennomført en stor anbudsrunde på levering av drivstoff, smøremidler, kjemiprodukter og Ad-Blue. Statoil viste seg igjen som det klare førstevalget og en ny femårsavtale ble tegnet i desember. Det er forventninger til at denne avtalen vil ha store betydninger for hele transportbransjen de neste fem årene. Ikke minst er det lagt vekt på utviklingen av fornybart drivstoff som Statoil i avtalen forplikter seg til å være en forkjemper for. Ett av hovedmålene med avtalen er at så mye som mulig av NLF-medlemmenes drivstoff-forbruk de neste fem årene skal være fornybart.

Samarbeidet med Statoil ivaretas på flere nivåer i NLFs organisasjon. På sentralt hold møtes NLFs forbundsstyre og Statoils ledelse en gang i året for å drøfte utviklingen. Samarbeidsutvalget – etablert i 2010 – møtes flere ganger i året for å behandle både prinsipielle og praktiske spørsmål knyttet til avtalen.

Matkonseptet Truck Deal ble innført i 2012, og vil fortsette i 2016 med utvidet meny. Dette er et konsept kun for NLFs medlemmer. Konseptet Truckers Club har fått en noe tung start, og det er viktig at dette markedsføres godt og tas i bruk av NLFs medlemmer slik at Statoil kan fortsette å etablere stasjoner i dette nettverket. Konseptet er utviklet i nært samarbeid med NLF.

Vi oppnådde også i 2015 en omsetningsøkning over Statoil-avtalen.

Telefoni

NLF har en rammeavtale med Telenor som gjør at NLFs medlemmer får rabatter på fasttelefoni, mobiltelefoni og internett. NLF og Telenor drøfter fortløpende om tjenestetilbudet er riktig i forhold til de behov NLFs medlemmer har samt pris på tjenestene.

Omsetningen over avtalen med Telenor fortsatte å øke i 2015. Det er meget god oppslutning om avtalen blant nye medlemmer.

Telefoni-markedet er i stor forandring, og det arbeides med nye konsepter som vil bli lansert i 2016.

Finansiering

NLF har avtale med Nordea Finans som tilbyr NLFs medlemmer og deres ansatte best mulig finansieringsløsninger og -vilkår. Nordea Finans har lokale representanter i alle regioner. Dermed har de gode muligheter til å være tett på medlemmene og identifisere deres finansieringsbehov. Nordea Finans legger stor vekt på at deres rådgivere skal ha meget god kompetanse på transportbransjen.

Det er etablert et markedsråd med deltakere fra NLF og Nordea Finans. Rådet er et forum for utveksling av kunnskap og informasjon. Her drøftes aktuelle problemstillinger om finansiering og lastebilnæringen, og hvordan samarbeidet fungerer. Aktiviteter som skal motivere medlemmene til å benytte samarbeidsavtalen, produktutvikling, kampanjer og lignende diskuteres og iverksettes etter nærmere avtale. Markedsrådet møtes 4 ganger i året.



Omsetningen over avtalen med Nordea Finans øker jevnt og trutt. Avtalen er nå etter hvert godt kjent blant NLFs medlemmer og flere benytter seg av avtalens fordeler.

Dekk

NLFs avtale med Dekkmann skal gi NLFs medlemmer gode priser på dekk. Omsetningen over avtalen har ikke fått den utviklingen man har ønsket, men 2015 ble et år i riktig retning.

Det er satset mye på økt lokal kontakt mellom Dekkmann-avdelingene og NLFs medlemmer, noe som viser seg å gi positive resultater. Dekkmann tilbyr i dag meget gunstige betingelser på de fleste dekkmerker og på service, men det viktigste er totalkonseptet til Dekkmann. Det er store besparelser å hente for de som vet å benytte dette konseptet på rett måte.

Dekkmann-avtalen er en av avtalene som også har en meget gunstig privatdel for medlemmenes ansatte.

Kompetanse

En viktig oppgave for NLF er profesjonalisering av bransjen. I dette arbeidet er tilførsel av kunnskap i alle ledd meget viktig, fra sjåfør til bedriftsleder. I mange av NLFs medlemsbedrifter er dette også samme person, noe som stiller store krav til kunnskap på mange områder. For å ivareta dette arbeidet har NLF inngått avtale med landets

største kompetansemiljø på området, Transportkompetanse Haugesund. Transportkompetanse har et velutviklet tilbud til transportbedrifter og det er utviklet eksklusive tilbud til NLFs medlemmer.

For å ivareta dette arbeidet på en best mulig måte har NLF Senteret kjøpt 12,5 pst av aksjene i Transportkompetanse Haugesund. Det gir NLF muligheten til å ha hånda på rattet i utvikling av Norges fremste kompetansemiljø for transportbransjen.

Bilglass

NLFs nye avtale med Hurtigruta Carglass har blitt godt mottatt. Med sin 24 t vakttelefon både i Norge og utlandet dekkes dagens behov på en god måte.

Verktøy og utstyr

Avtale mellom Würth Norge AS og NLF om levering av utstyr og verktøy til NLFs medlemmer er videreført. Avtalen trådte i kraft 2013 og omfatter utstyr, kjemikalier, verktøy, verneutstyr, innredninger og lagersystemer, samt opplæring.

Andre medlemsavtaler

NLF har siden 1995 hatt avtale med Flom Kjetting AS om rabatterte produkter for medlemmene. Avtalen sikrer NLFs medlemmer fordelaktige priser på bilkjettinger, løfteutstyr og lastesikring.

Pr 31.12.2015 tilbys NLFs medlemmer fordelaktige betingelser også hos følgende leverandører:

| | |
|---------------------------|---|
| TOYOTA MATERIAL HANDLING: | Materialhåndteringsutstyr, palletruck, jekketraller |
| MPX: | Elektronisk utstyr, inkl. alarmløsning |
| THON HOTEL: | Overnatting, kurs og konferanser |
| ADECCO: | Kompetente vikarsjåfører |
| SOLVENT: | Egeninkassoløsninger |
| VAROMA: | Kaffe og andre drikkeprodukter |



NLF-ADVOKATENE

NLF-advokatene har i året 2015 bestått av fire advokater på heltid. Disse har vært tilknyttet NLF i tilsammen rundt 40 år. Advokatene er tilgjengelige gjennom et eget telefonnummer (415 44 300), også utenfor kontortid. Medlemmene i NLF tar oftest kontakt pr. telefon eller epost, og får råd og veiledning der og da. Når en sak er for omfattende eller komplisert til å la seg løse over telefon, er det naturlig at det aktuelle medlemmet velger å la NLF-advokatene følge opp saken videre. NLF-advokatene har registrert 595 slike saker.

NLF-advokatene blir stadig oftere benyttet til gjennomgang av avtaler før de inngås, og i forbindelse med forhandling eller reforhandling av avtaler. I tillegg er det en økning i antall arbeidsrettssaker/oppsigelse/avskjed, noe som ofte skyldes feil saksbehandling i forkant. Andre rettsområder som NLF-advokatene ofte er involvert i på vegne av medlemmene, er:

- Strafferett/veitrafikk
- Kjøpsrett
- Avtaler
- Kontrakter
- Godsansvar
- Offentlige anskaffelser
- Forvaltningsrett
- Arbeidsrett

NLF-advokatene har flere års erfaring og spisskompetanse innen de områdene som lastebileierne etterspør hjelp om. NLF-advokatene bistår også medlemmer – og ansatte hos medlemmer – i saker vedrørende veitrafikk, for eksempel rettssaker knyttet til ulykker/dødsulykker og førerkort-saker. I tillegg bistår advokatene i andre privatrettslige spørsmål som for eksempel skifte/generasjonsskifte og arverett. Advokatene bistår i økende grad også i selskapsrettslige spørsmål og saker knyttet til fast eiendom. Dette er en ytterligere forbedring av tilbudet for medlemmene.

NLF-advokatene har et godt samarbeid med øvrige fagpersoner i NLF, og spesielt teknisk og økonomisk avdeling. I tillegg er det et nært samarbeid med jurister i de øvrige nordiske landene om spørsmål rundt kjøre- og hviletidsbestemmelsene og annet internasjonalt regelverk.

I NLFs medlemsundersøkelse som ble gjennomført på nyåret 2015, hadde 47 pst av de spurte medlemmene benyttet seg av NLF-advokatene. Medlemmene ble bedt om deres vurderinger vedrørende tjenester og arbeid som NLF-advokatene utførte for dem i 2014. NLF-advokatene har generelt sett et svært godt renommé. På en skala fra 1 til 6 hvor 6 er best, er tilfredsheten i snitt 4,8. NLF-advokatene scorer høyt på alt fra hvordan medlemmer ble møtt ved opprettelse av kontakt til resultatet av det totale arbeidet. Det er meget positivt at denne viktige tjenesten oppfattes på en slik inkluderende og profesjonell måte.



MEDLEMSBLADET NLF-MAGASINET

Det nye NLF-Magasinet har nå eksistert i sin nye form i snart tre år. Magasinet har med sin tydeligere profil, blitt et viktig media i transport-Norge. Innholdet i NLF-Magasinet er organisert i seksjoner. Disse er:

- Nyheter og aktuelt
- Flere aktuelle hovedsaker
- Underholdningsstoff med prøvekjøringer og tester av nye lastebiler, vogntog og varebiler
- Regionenes nye profil innebærer egen side med hovedsaker, notiser samt bilder. Slik får alle medlemmer, uavhengig av region, et innblikk i hva som skjer i andre regioner
- Det er innført faste «gule kontaktsider», samt at jubilentene får mer oppmerksomhet
- Mot slutten av NLF Magasinet presenteres alltid en «gladsak»

Redaktøren har ansvaret for nyheter til medlemsbladet og NLFs nettsider, som nå er slått sammen til én enhet. Andre bidragsyttere er regionene, freelancere og noen fra hovedkontoret.

NLF-Magasinet er nå et godt synlig medlemsblad i et opplag på 11.000. Det sendes ut til NLFs medlemmer og deres ansatte, samt forskjellige offentlige etater og kontorer, media, veikroer og bilverksteder. Tall fra NLFs medlemsundersøkelse – gjennomført i februar/mars 2015 – viser at NLF-Magasinet i snitt leses av 3,5 personer per blad. Videre viser undersøkelsen at i snitt leser to av tre medlemmer halvparten eller mer av medlemsbladet, mens en av tre sier de kikker gjennom bladet. Halvparten av utgavene leses også i snitt av 1-4 personer i tillegg til mottaker, og nesten 10 pst leses av inntil ni personer.



AKTIVITETER 2015

Arendalsuka

Som et ledd i NLFs politiske arbeid deltok forbundet med stand under Arendalsuka i perioden 12.–18. august. Deltakelsen var et samarbeidsprosjekt mellom Region IV og hovedkontoret. Arendalsuka fikk veldig god dekning i media, ikke minst på grunn av den sterke deltagelsen av toppolitikere. NLF deltok med stand alle dager og var meget bra representert med medlemmer, folk fra tillitsmannsapparatet, forbundsstyret og administrasjonen. NLF gjennomførte samtaler med politisk ledelse både nasjonalt og regionalt og fikk presentert næringens utfordringer på en god og konstruktiv måte. NLF arrangerte blant annet et medlemsmøte hvor samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen deltok. Over 50 NLF-medlemmer var tilstede.

Transportmessa, Hellerud

NLF deltok på Transportmessa på Hellerud sammen med hovedsamarbeidspartnerne. Messa, som ble arrangert på Gardermoen i 2014, ble relativt dårlig besøkt fordi flere av de store bilimportørene valgte å ikke delta. På messa ble prosjektet NLF Varebil presentert.

Oslo Motor Show

22.-24. oktober var det duket for Oslo Motor Show 2015 på Norges Varemesse på Lillestrøm. Over 40.000 besøkende var innom messen på disse tre dagene, og NLF fikk knyttet mange nye kontakter. Mange medlemmer var også innom og var veldig positive til NLFs synlighet og tilstedeværelse. Et populært innslag også på Oslo Motor Show var lastebilsimulatoren til NLF, og den ble flittig brukt.

Rekruttering

Rekruttering av nye sjåfører er et viktig arbeid for NLF. Dette arbeidet foregår på mange ulike arenaer. Sammen med opplæringskontorene jobber NLF systematisk med informasjon mot elever i videregående skole for å informere om utdanningsløpet for å bli yrkessjåfører.

Det arbeides også tett med NAV i flere deler av landet for å rekruttere yrkessjåfører. Nytt av året er besøk NLF gjør på ungdomskoler for å markedsføre transportfag blant en gruppe som har liten kjennskap til bransjen.

Dyrsku'n i Seljord

Av de nesten 90.000 besøkende og utstillere på Dyrsku'n 2015 fikk NLF besøk av gjester som enten er medlemmer hos NLF, eller er interessert i å bli det, eller som ganske enkelt er interessert i å vite hva NLF gjør. Representanter fra NLFs hovedsamarbeidspartnere deltok på standen, og bidro til å presentere bredden i NLFs tilbud til næringen.

Transport & Logistikk

Transport & Logistikk-messen er en viktig arena som NLF har deltatt på i flere år. Også i år var NLF tilstede med en stand på messen, hvor blant annet den profilerte NLF-varebilen med simulator var.



MEDLEMSSATSING

www.lastebil.no

Etter lansering av nye nettsider er det stadig flere medlemsbedrifter som tar i bruk muligheten for egen hjemmeside og registrering av ansatte og biler med all tilleggsinformasjon. I løsningen ligger også et helt nytt medlemsregister og

Varebilprosjektet

NLF Varebil ble lansert på Transportmessa på Hellerud. Dette er et nytt område for NLF, og rekrutteringsarbeidet er tidkrevende. Pr 31.12.2015 er det registrert 755 varebiler i NLFs medlemsregister.

Refleksens dag

Trafikksikkerhet står øverst på NLFs agenda. I forbindelse med den årlige refleksens dag i oktober deltok flere av NLFs lokalavdelinger rundt i Norge med utdeling av reflekser. Utdeling av reflekser er også en aktivitet i NLF året rundt i forbindelse med andre aktiviteter det deltas på.

KMV-løsning som gir store muligheter for utvikling av nyttige verktøy for alle medlemmer i NLF.

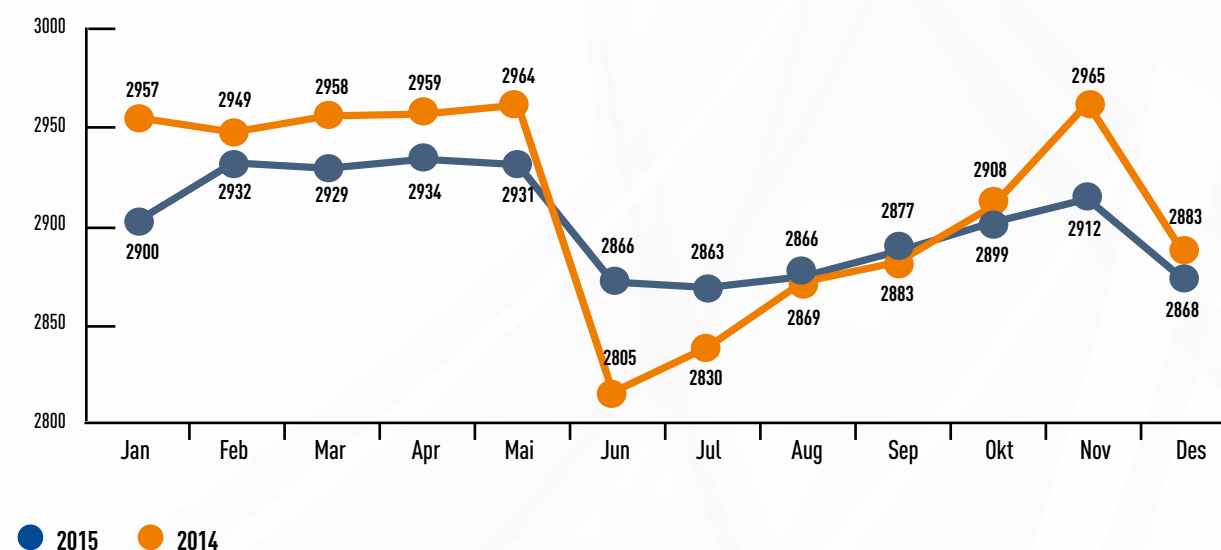
Les mer om utviklingen av lastebil.no under kapittel 4 Kommunikasjon.

Medlemsutvikling

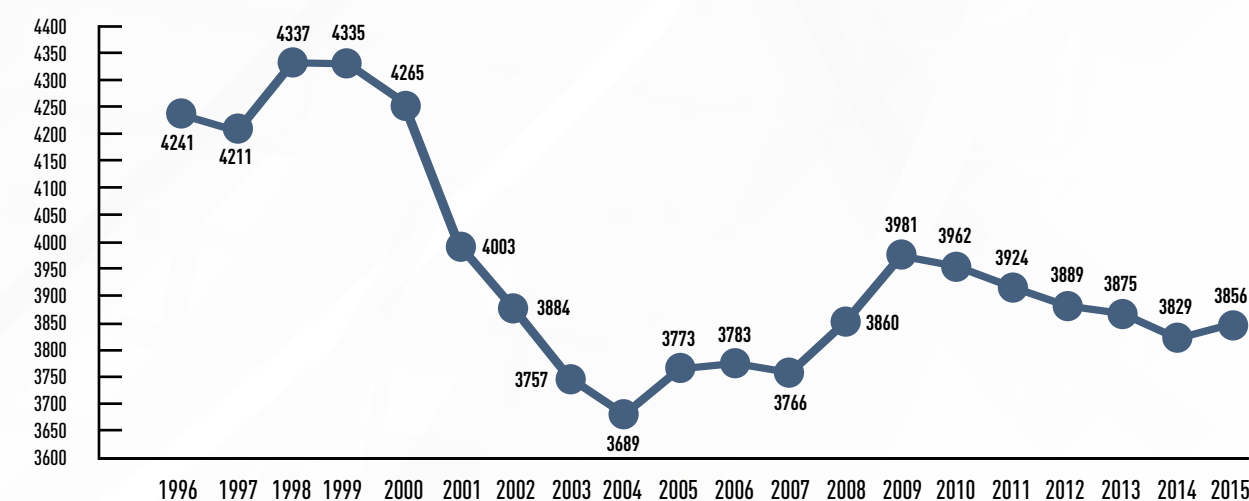
Antall medlemmer i 2015 var 3.856. Dette er en liten oppgang fra 2014 hvor medlemsantallet var 3.829. Antall hovedmedlemmer har imidlertid gått ned fra 2.883 til 2.868. Dette skyldes i hovedsak de strukturelle endringene i transportbransjen, som enkelt kan forklares med at det er en vridning mot større enheter. Det er meget

viktig for NLF å opprettholde medlemsantallet, men like viktig er økningen i antall lastebiler. Ved årsskifte var det registrert 12.163 biler i medlemsregisteret, men det antas, ut fra undersøkelser som gjøres, at dette er ca. 2/3-deler av de bilene som driftes av NLFs medlemmer. Det vil si at antall biler i NLFs medlemsmasse med stor sikkerhet ligger over 18.000.

FIGUR 7. Utvikling hovedmedlemmer



FIGUR 8. Utvikling alle medlemmer



Vervekampanje

Aktiviteten med verving har ikke vært like stor gjennom hele 2015, men i oktober ble det satt i gang en kampanje

som ga ca. 50 nye medlemmer. Denne kampanjen fortsetter inn i 2016.

KOMMUNIKASJON

Året 2015 har i stor grad vært preget av proaktivt arbeid mot mediene. Mer tid settes av til innsalgssarbeid og produksjon av saker som kan brukes for å fremme konkrete NLF-synspunkter.

I tillegg er administrerende direktør lett tilgjengelig og selv aktiv for å fremme journalistiske saker. Kommunikasjonsarbeid er en stadig viktigere del av det næringspolitiske arbeidet og medfølgende saksbehandling, faglige vurderinger og faktainnhenting i forbindelse med større politiske saker. Flere leserinnlegg og kronikker er levert og publisert i løpet av året, og disse har slått godt an. Det er positivt for næringen at NLF bruker mer ressurser på å bygge relasjoner til media, både for

å spre kunnskap om næringens utfordringer og behov, og for å få mediene til å publisere saker NLF ønsker oppmerksomhet om. Saker fra lastebil.no og NLF Magasinet blir stadig sitert og brukt som kilde i andre mediesaker.

Det ble sendt ut 14 pressemeldinger fra NLF i 2015. I tillegg ble det sendt ut flere meldinger til fagpressen om saker og nyheter av mer bransjefaglig art.

NLF I MEDIEBILDET

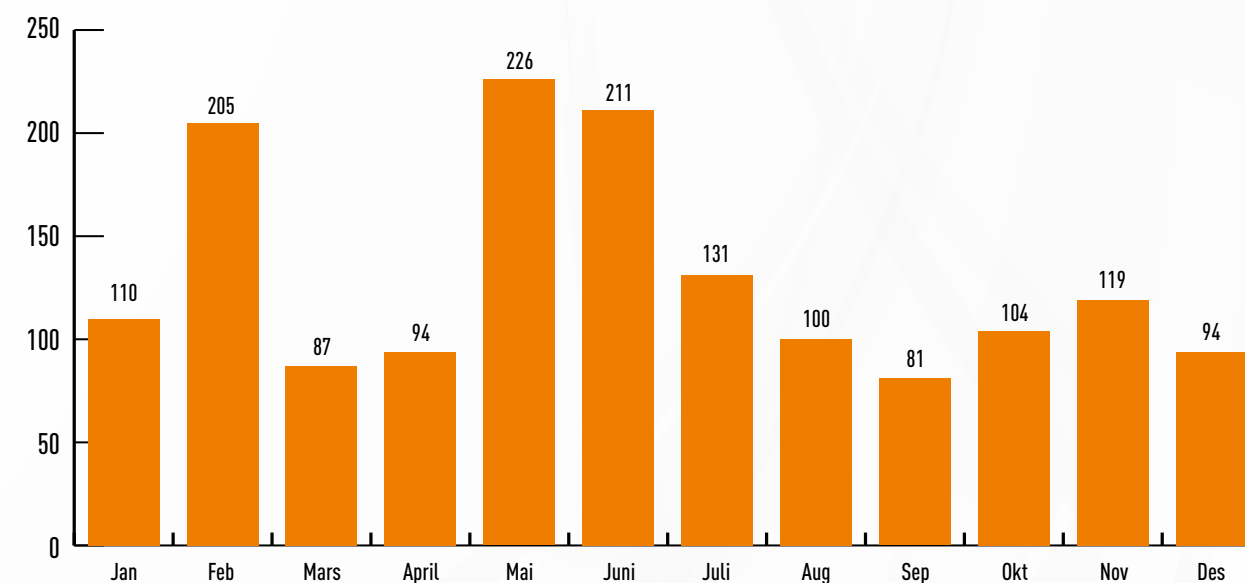
Det merkes at NLF er relevante og synlige. I alle store nyhetssaker som omhandler godstransport, blir NLF forespurt om meninger og informasjon. Aktivt innsalg av ulike saker fra NLFs side har gjort sitt til at folk flest nå vet forskjellen på kabotasje og sabotasje. Det har vært en sterk pågang fra fagpresse og fra medier med regional og riksdekkende gjennomslagskraft. NLF brukes mer og mer som kilde til informasjon om alt som har med godstransport å gjøre.

NLF kjøper mediekliptjeneste fra Retriever Norge AS. Tjenesten innebærer at NLF to ganger daglig får oversendt

en oversikt over mediebildet basert på utvalgte søkeord. Tjenesten fungerer godt, og er et helt nødvendig verktøy for effektivt kommunikasjonsarbeid.

I 2015 ble navnet Norges Lastebileier-Forbund (eller varianter av dette) omtalt i 1.562 artikler i forskjellige medier. Størst utslag så vi i mai (226 artikler) da NLF regelmessig ble sitert i sammenheng med oppretting av det nye veiselskapet. Allerede i februar var NLF synlig i media i kampen rundt innføring av minstelønnskrav for å motarbeide sosial dumping, som ble gjennomført 1. juli i fjor.

FIGUR 9. Dekning over tid 2015 – Norges Lastebileier-Forbund. Kilde: Google Analytics



NLFS NETTSTED WWW.LASTEBIL.NO

lastebil.no hadde en sterk inngang på året, men for hele 2015 ble det en nedgang i antall besøk i forhold til 2014. I 2015 hadde vi besøk av 436.662 lesere sammenliknet med 546.927 i 2014, en reduksjon på 20 pst. Nedgangen skyldes hovedsakelig omlegging i bemanning internt i kommunikasjonsavdelingen. Fra desember 2015 ble staben imidlertid økt, noe som også gjorde utslag på besøkstallene i årets siste måned. Fra 2016 blir det utarbeidet en mer helhetlig digital strategi som også inkluderer aktiv bruk av levende bilder.

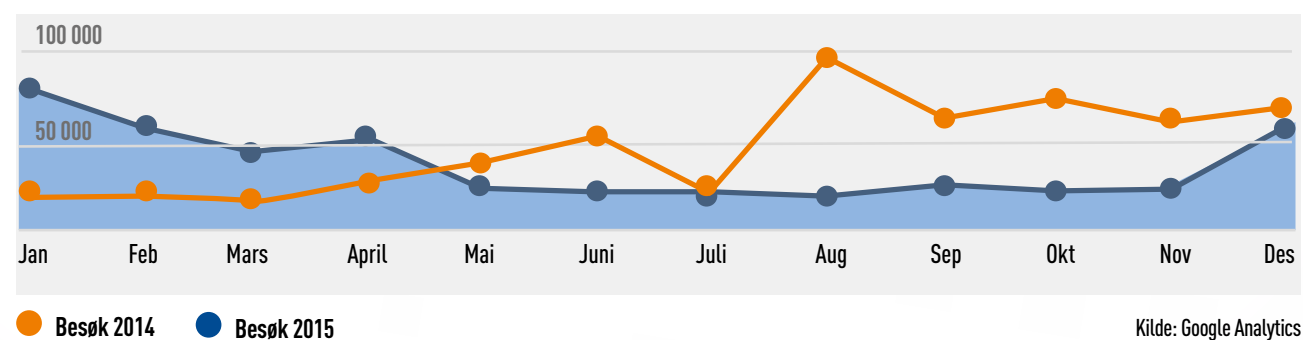
Januar var den beste måned, med saker som «Sjåføren fikk sparken» og «Bøtelegger på feil grunnlag». Den mest leste saken kom riktignok i desember, med tittelen «Fotoboks knipset tømmerbil i 164 km/t».

Trafikk til nettsider gjennom ulike enheter

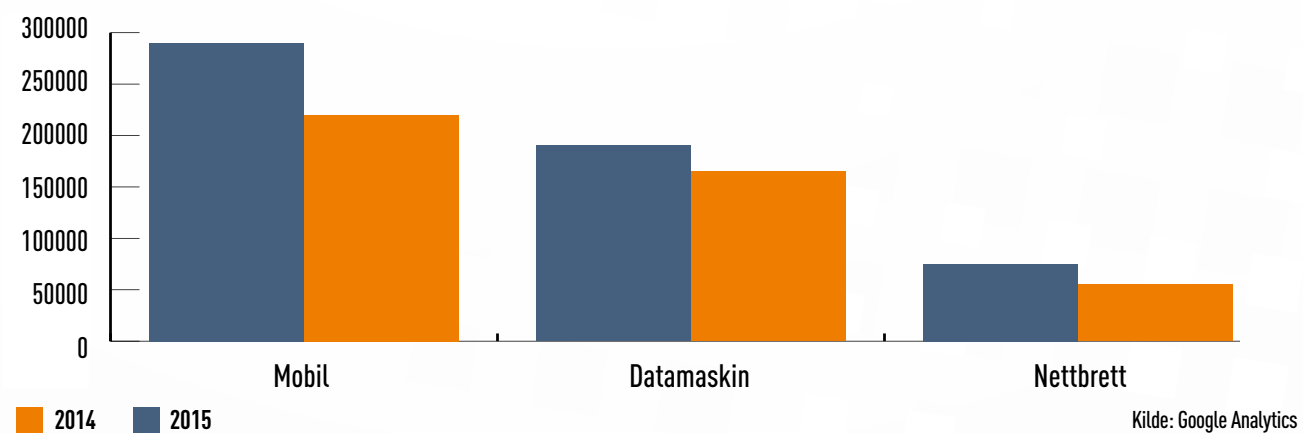
I 2014 benyttet mesteparten av leserne som besøkte nettsiden datamaskiner. I 2014 var det en stor økning i bruk av mobiltelefoner, som ble ledende blant leserne.

” Lastebilnæringen er en næring i vekst og denne veksten vil fortsette i årene som kommer.

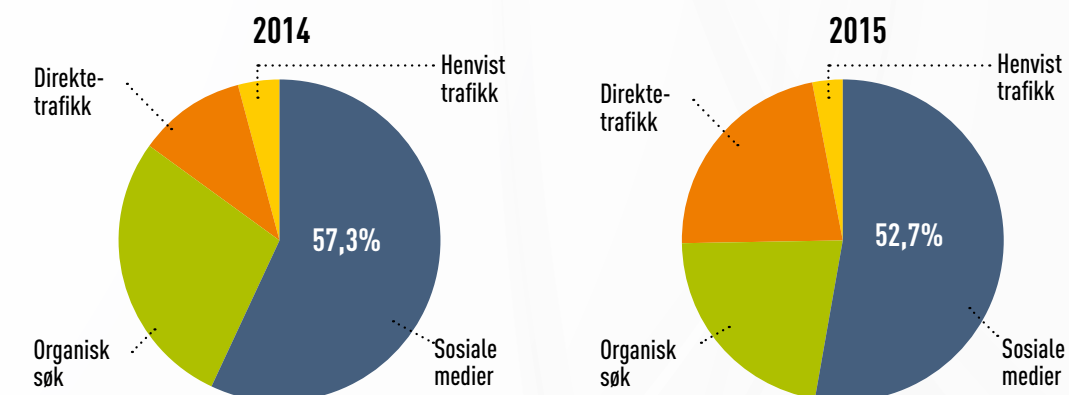
FIGUR 10. Månedlig besøk på www.lastebil.no i 2014 og 2015



FIGUR 11. Trafikk til lastebil.no gjennom ulike enheter i 2014 og 2015



FIGUR 12. Trafikk til lastebil.no gjennom ulike kanaler i 2014 og 2015



Kilde: Google Analytics

2014 ble året da nettbrukervanene hos nordmenn virkelig endret seg fra stasjonære og bærbare datamaskiner til mobiltelefon. Fra 2014 til 2015 har derimot trendene ikke endret seg stort. Omtrent halvparten av trafikken til laste-

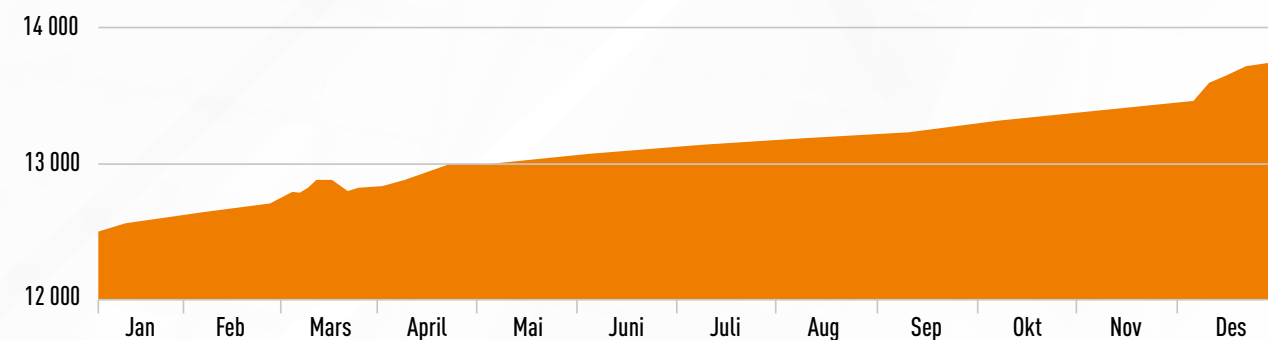
bil.no foregår fortsatt på mobilen, mens det har vært en økning i besøk på bakgrunn av organiske søkeord knyttet til NLF og lastebilnæringen.

SOSIALE MEDIER – FACEBOOK

I 2015 fortsatte trenden med å kanalisere trafikk fra Facebook inn til lastebil.no. Ved siden av unikt stoff, ble det også hyppig publisert innhold fra eksterne kilder på NLFs Facebook-side. Facebook-siden har hatt en jevn økning i antall «likes». Ved utgangen av 2014 var det omtrent 12.500

personer som likte siden, og ved utgangen av 2015 var dette økt til 13.700. Ved omleggingen av strategien for sosiale medier i begynnelsen av desember fikk siden en betydelig oppgang på over 300 likes på en måned. Trenden fortsetter i 2016.

FIGUR 13. Totalt antall «likes» på NLFs Facebook-side i 2015



Kilde: Utklipp fra Facebook

NYHETS BREV

Det ble sendt ut 12 nyhetsbrev fra NLF sentralt til medlemmene. Forbundskontoret sendte ut nyhetsbrev på e-post annenhver uke til ansatte, forbundsstyret, fylkesledere og region- og distriktssjefer. Sistnevnte har sendt det videre til

sine medlemslister. Nyhetsbrevet inneholder siste nytt om hva forbundskontoret beskjeftiger seg med, status for ulike saker og prosjekter, NLF i mediebildet osv.



” Identifisere, systematisere og analysere relevante utfordringer.

MYNDIGHETSKONTAKT

Tre-parts bransjesamarbeid for transport ble startet opp i 2014. Hensikten er at arbeidsgiverne og arbeidstakerne sammen med Arbeidstilsynet, skal identifisere, systematisere og analysere relevante utfordringer i bransjen og bli enige om tiltak for å bedre forholdene.

TRE-PARTS BRANSJESAMARBEID

Viseadministrerende direktør Jan-Terje Mentzoni deltar i dette arbeidet fra NLF. En rapport utarbeidet av Fafo og TØI tidlig i 2015 ga et godt grunnlag for arbeidet. Partene har blant annet blitt enige om at det skal utformes en kampanje om norske kjøreforhold og særnorske regler som det er viktig å kjenne til ved transportoppdrag i Norge. Kampanjen vil bli startet opp i 2016.

Som ledd i arbeidet rapporteres det jevnlig til politisk ledelse i Arbeids- og sosialdepartementet. Det arrangeres derfor halvårslige møter hvor bransjeprogramgruppen orienterer om status i arbeidet. I disse møtene tas også opp problemstillinger som bransjeprogramgruppen ikke kan løse, men som krever politisk behandling og vedtak.

KABOTASJEREGISTER

Det er enighet i bransjeprogramgruppen om at det bør etableres et register, som dels kan brukes som grunnlag for Arbeidstilsynets kontroll av Tariffnemndas allmenngjøringsvedtak, og som grunnlag til å fremskaffe informasjon om kabotasjekjøring i Norge, samt i hvilken grad det utføres transporter i henhold til EUs kombinertdirektiv. NLF stod bak forslaget om et eget kabotasjeregister der tran-

sportkjøper skal registrere alle kabotasjeturer. Dette registeret tar utgangspunkt i Håndhevingsdirektivet, som har fokus på hvordan Utestasjoningsdirektivets bestemmelser skal kontrolleres og håndheves. Forslaget ble behandlet i kabotasjerapporten som ble utarbeidet for Samferdselsdepartementet i 2014. Det var ikke flertall for et slikt register og Samferdselsdepartementet mente en slik løsning virker unaturlig. Forslaget er derfor foreløpig ikke fulgt opp. Forslaget fra bransjeprogramgruppen i trepartssamarbeidet kan eventuelt bøte på den manglende oppfølgingen av et eget kabotasjeregister.

ALLMENNGJØRING

Etter en grundig høringsprosess, hvor blant annet NLF valgte å støtte forslaget om allmenngjøring av lønns- og arbeidsvilkår i transportbransjen, ble allmenngjøringen iverksatt fra 1. juli 2015. Dette betyr at det nå er fastsatt en minstelønn pr time og en minstesats for diett som primært gjelder for langtransport. Bestemmelsene gjelder for all innenriks godstransport på vei i Norge, og derfor for kabotasjekjøring og kombinerte transporter. Bestemmelsene gjelder for norske og utenlandske transportbedrifter med biler over 3,5 tons totalvekt. Forslaget om et register hjemlet i bestemmelsene i Håndhevingsdirektivet vil lette Arbeidstilsynets kontroll av allmenngjøringsvedtaket.



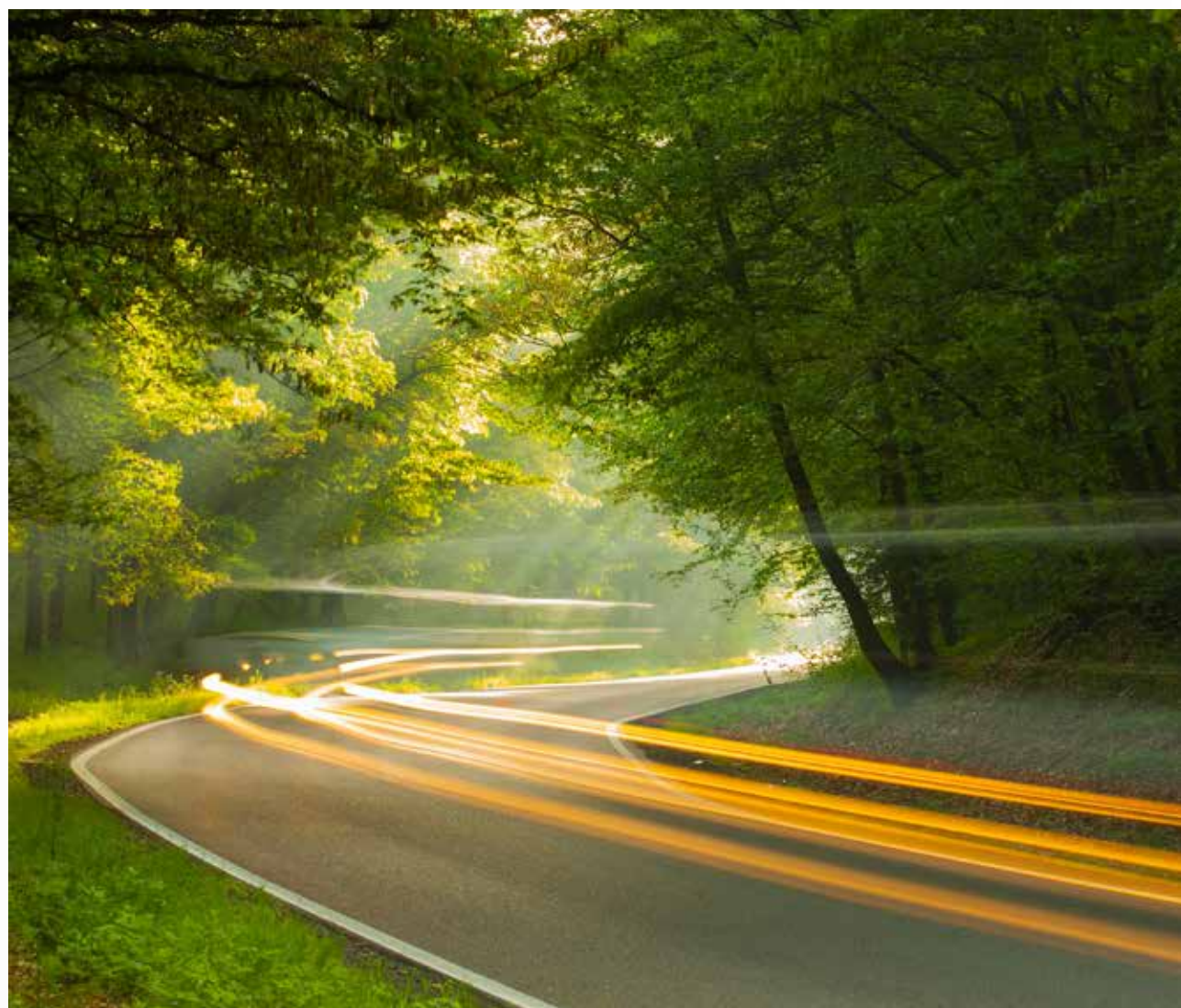
TRANSPORTPOLITI

NLF har foreslått å etablere en felles operativ og administrativ kontrollenhet (arbeidstittel Transportpoliti), for å samordne kontrollinnsatsen til de fem kontrollatene Statens vegvesen, Tollvesen, Skatt, Arbeidstilsyn og Politi. Hensikten er å sikre tilstrekkelig faglig kompetanse og nødvendig bred myndighet til sanksjonering «der og da», med relevante gebyr, forenklet forelegg eller påtalekompetanse, spesielt i utekontrollene. Det skal også sikre nødvendig utredning og etterforskning rettet mot bedriftene hvor det avdekkes uregelmessigheter. Oppgaven bør være å planlegge og gjennomføre effektive og samordnede kontroller både langs vei og i bedrift, og med tilhørende konsekvent sanksjonering av brudd på lover og regler.

NLF har foreslått Transportpolitiet i ulike anledninger overfor myndigheter og politikere. Fra politisk hold på

Stortinget er det støtte for dette forslaget. Under spørretimen på Stortinget 20. mai 2015 kom Arbeiderpartiet med en oppfordring til samferdselsministeren om lage et «bransjeprogram» for godstransporten der forskjellige kontrollorganer samarbeider, både nasjonalt og internasjonalt.

Dermed er det liten tvil om at et vesentlig flertall på Stortinget ser ut til å være enige med NLFs forslag om et Transportpoliti. At det i forbindelse med statsbudsjettet for 2016 ble lagt frem forslag fra Statens vegvesen om å opprette en egen krimenhet for å komme de illegale elementene i transportbransjen til livs, må også kunne ses som et viktig steg i retning av et organisert transportpoliti.



NASJONAL TRANSPORTPLAN – GODSANALYSEN

I forbindelse med revisjon av Nasjonal Transportplan (NTP) for 2014-2023 ble det redegjort for behovet av å gjennomføre en bred samfunnsanalyse av godstransporten. Dette er gjort i forkant av kommende revisjonen av NTP for 2018-2029. Hensikten har vært å etablere et oppdatert kunnskapsgrunnlag for transportetatens og Avinors arbeid med godstransport. Målet er å bidra til sikrere, mer miljøvennlig og samfunnsøkonomisk effektiv transport av gods. Overføring av gods fra vei til sjø og jernbane tilrettelegges der det bygger opp under målet.

NLF har fulgt prosessen med godsanalysen gjennom deltakelse i referansegrupperarbeid. I august 2015 la styringsgruppen for transportetatens og Avinors arbeid med NTP fram godsanalysen, og arbeidet vil følges opp i arbeidet disse gjør med en godsstrategi i NTP 2018-2029, i pågående konseptvalgutredning for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet, samt i arbeidet i hver etat.

Godsanalysen oppsummerer med 6 hovedfunn:

- Transport av gods må bli sikrere, mer miljøvennlig og effektiv for alle transportformer**
 Overføring av gods løser ikke klimaproblemene alene. Hvert transportmiddel må forbedre seg for å nå nasjonale og globale mål. Offentlige aktører bør spille en mer sentral rolle for å øve innflytelse på transportutviklingen – som eier av infrastruktur og foretak, som regulatorer og transportkjøpere.
- Liten konkurranse mellom transportformene**
 90 pst av veitransportens godsmengder er korte transporter knyttet til bygge- og anleggsarbeider og lokale varetransporter. Av årlig 270 mill tonn gods fraktet på veinettet, kan andre transportformer være mulig for om lag 20 mill tonn. 5-7 mill tonn kan overføres fra vei til sjø eller bane, dersom sterke tiltak settes i verk, og overføringspotensialet er mer beskjedent dersom samfunnsøkonomisk lønnsomhet legges til grunn.
- Lastebilens og flytransportens økte konkurransekraft henger sammen med mer hast og mer handel mot øst**
 Veitransporten har vunnet terreng som følge av endringer i hva vi handler, hvem vi handler med, grad av sentrallagring, samt lastebilens anvendelighet og fleksibilitet, med en stor grad av stabilitet i næringers tilknytning til transportmidler.
- Desentralisert terminalstruktur med god arealtilgang gir størst volum på sjø og bane**
 Mange terminaler gir stor flatedekning og størst volum på sjø og bane, samt reduserte transportkostnader for næringslivet. Lave innhentings- og distribusjonskostnader og effektive terminaler er avgjørende for konkurransekraften til kombinerte transport (sjø/bane/vei). Dagens arealstrategier tilrettelegger for effektiv transport på vei, med god tilgang til attraktive tomter nær hovedveinettet. Etablering av jernbane- og havneterminaler møter større arealkonflikter og begrensninger.
- For jernbanen er sikring av dagens transport den viktigste oppgaven**
 Driftssikkerhet og effektivitet er viktig for å holde på dagens kunder, og unngå å tape for veitransport, som ofte er alternativet. Det kreves store investeringer i terminaler og banenett, i tillegg til økt nivå på drift og vedlikehold.
- Sterk vekst for alle transportformer, men sterkest for lastebilen**
 Ved å gjøre veitransporten dyrere og få sjø- og banetransporten billigere og med mer effektive terminaler, kan forventet transportvekst på vei halveres. Utbedring av riksveinettet og åpning av innenriksmarkedet for fri konkurranse og for modulvogntog vil styrke veitransportens konkurransekraft. Bruksavgifter rettet mot langtransport på vei synes å være virkemidlet med mest dempende effekt på veksten i veitransporten.

Konklusjonene i den brede samfunnsanalysen av godstransport bidrar til en realitetsorientering av mulig overføring fra vei til sjø og bane, og må gjenspeiles i de politiske

og økonomiske prioriteringene som gjøres på med hensyn til investering, drift og vedlikehold av infrastruktur i NTP 2018-2029.

STATSBUDSJETTET FOR 2016

Regjeringen Solberg la i oktober fram sitt forslag til statsbudsjett for 2016.

NLF deltok i høringene knyttet til behandlingen av budsjettene i Transport- og kommunikasjonskomiteen, Finanskomiteen og Justiskomiteen. I tillegg har NLF hatt møter med fraksjonene i Transport- og kommunikasjonskomiteen til Høyre og Fremskrittspartiet og Arbeiderpartiet.

Samferdselsdepartementets budsjett

Overordnet var NLF positive til Samferdselsdepartementets forslag til budsjett som hadde en økning i rammene på

nesten 5 mrd kr i forhold til revidert budsjett for 2015. NLF var spesielt positive til prioriteringene av bevilgningene til veiformål, inklusiv de ekstraordinære konjunkturtiltakene som ble foreslått innenfor veisektoren, samt fortsatt satsing på å redusere noe på vedlikeholdsetterlepet på riks- og fylkesveiene.

I høringen ble det lagt vekt på behovet for plan for vedlikehold av riks- og fylkesveiene, kabotasjeproblemene og samordnet og styrket kontrollvirksomhet – Transportpoliti, og forhåndsbetaling av bombrikken.

NLF ga innspill på følgende tema til høringen i Transport- og kommunikasjonskomiteen:

- Plan for vedlikehold: etterlyser mer forutsigbar og forpliktende langsiktig plan for arbeidet, organisert gjennom et eget vedlikeholdsselskap. Ber også om å vurdere tilbakeføring av de viktigste fylkesveiene til staten, for å sikre riktig fokus og prioritering.
- Kabotasje: etterlyser en mer offensiv holdning til ulovlig kabotasje, og etterlyser tiltak, midler eller andre prioriteringer knyttet til viktige betingelser for like konkurransevilkår.
- Samordnet kontroll ved grensepassering og langs vei – Transportpoliti: tar igjen opp behovet for samordning og styrking av kontrollvirksomheten som de fem ulike kontrollinstansene utøver mot transportbransjen. Disse kontrollinstansene er Statens vegvesen, Tollvesen, Skatt, Arbeidstilsyn og politi, og foreslås bygget opp rundt Utrykningspolitiets tungbilgruppe.
- Forhåndsbetaling av bombrikke: påpeker igjen manglende krav om forhåndsbetaling knyttet til avtalen om obligatorisk bombrikke. NLF er bekymret for utsettelsen av løsning som følge av at Grindgut-prosjektet ble stoppet sommeren 2015, og krever at det vurderes om dette kan ordnes gjennom eksisterende løsninger ved hjelp av kredittkort, dieselkort, bankgaranti eller annen ordning.
- Kjøp av riksveiferjetjenester – anbud med krav om skumanlegg: påpeker behovet for krav om skumanlegg i nye ferjeanbud, slik at kapasiteten på ferjene som transporterer ADR-gods ikke blir redusert.
- Døgnhvileplasser for tungtransporten: påpeker at det planlagte antallet på 80 døgnhvileplasser er et minimum, og at utbyggings-takten bør forseres, det vil si ferdigstilling av alle 80 vedtatte døgnhvileplasser i god tid før 2023.
- Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesveiene: er tilfreds med at vedlikeholdsetterlepet på fylkesveier blir redusert, og påpeker at også fylkesveinettet bør få standardkrav. Se også Plan for vedlikehold ovenfor.
- Trafikksikkerhetstiltak: påpeker behovet for vinterførerkort for utenlandske sjåfører, intensivering av kontroller gjennom foreslått Transportpoliti, forsert utbedring av flaskehals og breddeutvidelse inkludert gul midtstripe og midtrekkverk.
- Utbyggings-selskap for vei: påpeker behovet for solid finansiering av tildelt portefølje, og ønsker større bruk av statlig reguleringsplan i prosjekter med nasjonal og stor regional betydning.
- Utvikling av veinett for modulvogntog: påpeker behovet for midler til mindre utbedringer og fjerning av flaskehals og fremkommelighetsproblem, samt etablering av nødvendige omstillingsplasser, slik at veinettet for modulvogntog kan utnyttes optimalt.

Finansdepartementets budsjett

I høringen ble det lagt vekt på behovet for å løse kabotasje-

problemene og en samordnet og styrket kontrollvirksomhet – Transportpoliti.

NLF ga innspill på følgende tema til høringen i Finanskomiteen:

- Påpeker nødvendigheten av å fortsette satsningen på infrastruktur, både ved nybygging og utbedring og vedlikehold.
- Like konkurransevilkår: påpeker viktigheten av håndhevelse av lover og regler for å få til like konkurransevilkår og sosialt akseptable arbeidsvilkår.
- Samordnet kontroll ved grensepasseringer og langs vei – Transportpoliti: se omtale under Samferdselsdepartementet. Ber om at Finanskomiteen tar et snarlig initiativ ovenfor Justis- og Transport- og kommunikasjonskomiteen, med mål om en hurtig utredning for å klarlegge hvordan dette kan organiseres.
- Forhåndsbetalt obligatorisk brikke: se omtale under Samferdselsdepartementet.
- Fritak for formueskatt på arbeidende kapital: Viser til at NLF er med i Alliansen for norsk, privat eierskap, og støtter fullt opp om den justerte modellen som er foreslått.
- Avskrivingssetser: påpeker at avskrivingssetserne for transportmateriell bør heves til 25 pst og nedskrives til null det femte året, for å harmonisere setserne bedre med våre naboland.

Justisdepartementets budsjett

I høringen ble det lagt vekt på behovet for å løse kabotasje-

problemene og en samordnet og styrket kontrollvirksomhet – Transportpoliti, se omtale under Samferdselsdepartementet.



ANDRE VIKTIGE SAKER I ÅRET

Forhåndsbetalt obligatorisk bombrikke

NLF har siden 2007 arbeidet for å innføre obligatorisk bombrikke for alle tunge kjøretøy. For å sikre like konkurransevilkår har det vært særdeles viktig å få på plass en løsning som sikrer at alle betaler.

Skuffelsen var derfor stor da ny forskrift med påbud om bruk av elektronisk betalingsenhet i motorvogner over 3500 kilo ble fastsatt i statsråd 10. oktober 2014, uten påkrevd betalingsløsning. Det viktigste – en obligatorisk ordning var imidlertid på plass.

Det viste seg imidlertid at nye utfordringer ventet. Da den obligatoriske ordningen ble iverksatt ved årsskiftet 2014/15, ble en rekke norske lastebiler stoppet, og Statens vegvesen hevdet å ha avslørt at norske lastebiler var registrert som lette biler i stedet for tunge biler for å spare bompenger. Det viste seg fort at det var betydelige svakheter i systemene, og det ble lagt frem dokumentasjon som viste at feilen var det bomselskapene som stod ansvarlig for. Bøtelagte NLF-medlemmer kunne legge frem skriftlige Auto-PASS-bekreftelser på gyldige bombrikker for tung bil. Likevel var lastebilene definert som lett bil, altså personbil, i Statens vegvesens datasystemer. NLF krevde umiddelbart at myndighetene måtte rydde opp i det kaoset som oppstod som følge av at kontrollørene skrev ut bøter på feil grunnlag, for deretter å henge ut en hel næring som juksere.

NLFs ledelse hadde gjennom 2015 jevnlig møter med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet hvor NLF ga klart uttrykk for utålmodighet når det gjelder en betalingsløsning for obligatorisk bombrikke. I disse møtene ble det varslet at en betalingsløsning skulle baseres på Grindgut-prosjektet, og at dette tidligst kunne innføres høsten 2015. Grindgut-prosjektet ble stoppet sommeren 2015. Dermed stod myndighetene på bar bakke mht betalingsløsning.

Mot slutten av året ble det på nytt avholdt et møte i departementet. NLF viste da til at det allerede finnes betalingsløsninger som forenkler hverdagen for transportbedriftene, for eksempel Statoils løsning, og har lagt vekt på at disse ordningene må opprettholdes. Det ble også vist til at andre land innenfor EU innfører bompengesystem hvor betalingen kan skje både på forhånd (via kreditt- og drivstoffkort) i tillegg til ordinær etterskuddsbetaling, helt i tråd med de krav NLF har stilt til den norske løsningen. På denne måten sikres betaling fra alle ved at det betales med kreditt- eller drivstoffkort, hvor kortutsteder står for inndriving av skyldig beløp.

Når dette skrives er vi inne i det andre året med obligatorisk brikke, og NLF vil opprettholde trykket overfor Samferdselsdepartementet for å få informasjon om alle faktisk betaler, og for å få på plass en tilfredsstillende betalingsløsning som også gjør det enkelt for brukerne å gjøre opp for seg.

Modulvogntog – kriterier for veinettet

Vegdirektoratet sendte på høring kriterier for fastsettelse av nye strekninger og sporingskrav for modulvogntog, som NLF svarte på. NLF krevde et størst mulig veinett åpnet for modulvogntog, men innser at mange av veiene ikke er bygget for dagens vogntog. NLF ønsker samtidig at reglene (veilistene) skal være enklest mulig å forholde seg til. Dette gir oss en rekke utfordringer, som er lite kjent utenfor Norge.

For å sikre god fremkommelighet foreslår NLF et nytt krav om at modulvogntog skal ha trekkvogn med minst 3 aksler og akselløft eller tandemboggi.

NLF ønsker at sporingskravet settes tilbake til tidligere 12,5/2 meter, tilsvarende som for tømmervogntogene. Dette vil gjøre regelverket enklere og i harmoni med våre naboland. Kombinasjoner av modulvogntog som ikke tilfredsstiller dette sporingskravet (type C), må likevel kunne kjøres på et hovedveinett.

” NLF har siden 2007 arbeidet for å innføre obligatorisk bombrikke for alle tunge kjøretøy.





HØRINGSUTTALELSER

NLF har fremmet sine synspunkter i følgende høringer og brev i 2015:

- Konseptvalgutredningen for kryssing av Oslofjorden - Statens vegvesen, Region Øst – februar 2015
- Forslag til lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport og for grensesnittet mot andre transportformer (ITS- loven) samt utkast til forskrifter - Vegdirektoratet – februar 2015
- Forslag til endring i forskrift om bruk av kjøretøy paragraf 5-5 nr. 2 bokstav d nr. 4 (spøringskrav for modulvogn), samt endring av praksis for fastsettelse av nye vegstrekninger for modulvogntog – Vegdirektoratet – februar 2015
- Omlegging av årsavgiften til en avgift på trafikksikringer – Finansdepartementet – februar 2015
- Endring av førerkortforskriften vedlegg 1 om helsekrav - Vegdirektoratet – mars 2015
- Utkast til forskrift om allmenngjøring av godsbilavtalen 2014-2016 – Tariffnemda – mars 2015
- Revidert håndbok N302 Vegoppmerking – Vegdirektoratet – mars 2015
- Utredning om forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet - Vegdirektoratet – mai 2015
- Tillatt høyde på slepevogn i tømmervogntog over 19,50 meter – Vegdirektoratet – mai 2015
- Forslag til revidert læreplan for Vg1 Service og samferdsel – Utdanningsdirektoratet – juni 2015
- Revidering av forskrift 20. januar 2012 nr. 85 om faste grenser for påvirkning av andre stoffer enn alkohol m.m. – Samferdselsdepartementet – juli 2015
- Endring av tollforskriften vedrørende provianteringsregler - Toll- og avgiftsdirektoratet – juli 2015
- Overføring av forvaltningsoppgaver til Skatteetaten, herunder ny ordning for merverdiavgift ved innførsel – Finansdepartement – august 2015
- Implementering av rammeforordningene (EU) nr. 167/2013 og (EU) nr. 168/2013 m.m. Forslag til to nye forskrifter m.m. – Vegdirektoratet – september 2015
- Forslag til endringer i kriteriene for sykling mot kjøreretningen i envegsregulerte gater – Vegdirektoratet – september 2015
- Forslag til gjennomføring av forhøyet avskrivingsatts for vogntog, lastebiler og busser – Finansdepartementet – september 2015
- Revidert håndbok N500 Vegtunneler – Vegdirektoratet – september 2015
- Implementering av Europaparlamentets- og rådsforordning (EU) 2015/758 – Vegdirektoratet – september 2015
- Utkast til forskrifter om gjennomføring av delegert Kommisjonsforordning (EU) nr. 886/2013 og nr. 885/2013, forordninger iht. ITS-direktivet 2010/40/EU – Vegdirektoratet – oktober 2015
- Forslag til endring av vedlegg 1 til førerkortforskriften – kapittel 12 – helsekrav ved diabetes – Vegdirektoratet – oktober 2015
- Tilleggsforordning til forordning (EU) nr. 1071/2009 – klassifisering av alvorlige overtredelser som kan føre til tap av godandel for transportører – Samferdselsdepartementet – oktober 2015
- Riksregulativ for ferjetakster 2016 – forslag til presiseringer – Vegdirektoratet – november 2015
- Forslag om økte gebyrsatser for kjøring med overlast m.m. – Vegdirektoratet – desember 2015
- Endring i forskrift 1. april om landtransport av farlig gods (landtransportforskriften) - Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap – desember 2015
- Forslag til gebyrendringer i 7 forskrifter knyttet til kjøretøy og førerkort m.m. – Vegdirektoratet – desember 2015



” Faggruppene skal blant annet delta i det offentlige rom gjennom debatt.

FAGGRUPPENE

I løpet av 2015 er det besluttet å opprette en ny faggruppe for varebiler i tillegg til de som allerede er opprettet, etter at en arbeidsgruppe hadde vurdert hvordan NLF skal arbeide mot den delen av transportnæringen som utfører sine tjenester med biler med totalvekt under 3,5 tonn.

Bakgrunnen var at det i flere EU-land er startet et arbeid for å få regulert også denne delen av transportnæringen. Det forventes derfor at EU i sin revisjon av regelverket, som kan bli fremlagt sent i 2016 eller tidlig i 2017, vil kunne komme med forslag som gjelder slike lettere biler. Se nærmere omtale av Varebilgruppen nedenfor.

Faggruppens mandat er utarbeidet av forbundsstyret. NLFs faggrupper skal blant annet:

1. Bidra i forbundets arbeid med offentlige høringer
2. Ta initiativ og legge frem forslag som kan bedre rammebetingelsene for forbundets medlemmer
3. Være en faglig ressurs og informere organisasjonen om forhold innenfor faggruppens område
4. Delta i det offentlige rom gjennom debatt, foredrag og på annen måte bidra til markedsføring av forbundet
5. Utarbeide faglig program og stå som faglig arrangør av ett seminar hvert år innenfor faggruppens område

FAGGRUPPE FOR ANLEGG, VEI OG BRØYTING

| | | |
|-------------------|----------------------|----------------|
| Leder: | Sverre-Jan Rønneberg | Forbundsstyret |
| Medlemmer: | Egil Nicolaysen | Region I |
| | Henrik Ånerud | Region II |
| | Torfinn Brenna | Region III |
| | Tor Bjarne Asheim | Region IV |
| | Bjørn Rivenes | Region V |
| | Arnt Egil Aune | Region VI |
| | Arnold Hauan | Region VII |

Fagansvarlig i administrasjonen har vært seniorrådgiver Thorleif Foss.

Faggruppen har hatt ett møte i 2015, hvor blant annet planlegging av høst-seminaret ble gjort. Det ble ikke avholdt møte i forbindelse med seminaret i september i manglende på innmeldte saker.

Lørdag 19.9. arrangert faggruppen seminar i Oslo, med tema innenfor gruppens fagområde. Det var om lag 40 per-

soner påmeldt, i tillegg til faggruppen og foredragsholdere. Det er utfordrende å finne nye, interessante tema innenfor snevre deler av bransjen, som samtidig skal engasjere alle deltakerne i størst mulig grad. På programmet sto, som tidligere, aktuelle temaer knyttet til lastebil drift generelt og anlegg, vei og brøyting spesielt. Det er særlig stor interesse fra en del deltaker knyttet til vintervedlikehold. Det var innlegg både fra interne NLF-krefter og eksterne, spesielt Vegdirektoratet.

Faggruppen hadde forventet en større deltakelsen på seminaret, selv om det var noen flere enn året før. Evalueringen viser at deltakerne var godt fornøyd med presentasjonene, med et gjennomsnitt på 4,4 på en skala fra 1 til 6. De interne presentasjonene fikk gjennomgående bedre tilbakemeldinger enn de eksterne. Dette kan delvis skyldes noe knapp tid til presentasjoner og diskusjoner. Det ble derfor gitt mulighet til å sende inn skriftlige spørsmål til representanter fra Vegdirektoratet i etterkant, og svarene ble distribuert alle. Det er utfordrende å finne tid og sted som passer flest mulig, i en hektisk arbeidshverdag og med en del andre aktiviteter på den aktuelle årstiden.

Den årlige spørreundersøkelse i regi av faggruppen knyttet til opplevd vintervedlikehold ble gjennomført i mai. Undersøkelsen viser at tilfredsheten med vintervedlikeholdet denne gangen er mer nyansert enn i 2014. Spesielt kommer brøytekapasiteten ved store snøfall dårligere ut enn 2014. Resultatene av undersøkelsen er oversendt Statens vegvesen.

Faggruppens medlemmer er NLFs representant blant annet i Statens vegvesen sitt Bransjenettverk for vinterdrift, hvor det er avholdt 3 møter i 2015. Hensikten med nettverket er å skape interesse for og styrke faglig samarbeid og samhandling mellom de ulike aktører innenfor vinterdriften slik at det gir økt kompetanse og faglig utvikling. Dette skal bidra til å styrke vinterdriften og forbedre sikkerhet, framkommelighet og miljø på vinterveiene. Bransjenettverket har behandlet en rekke spørsmål knyttet til vinter-

driften, som omfatter alt fra opplæring, ulike prosjekter, drifts- og erfaringsutveksling, HMS og kontrakter.

Faggruppen er også representert i Statens vegvesens SIK-prosjekt (skandinavisk infrastrukturkompetanse), med bidrag knyttet til utarbeidelse av spørsmål til vinterdriftsprøve, som nå er obligatorisk for de som skal drive med vinterdrift. Det har vært avholdt tre møter i 2015.

FAGGRUPPE FOR DISTRIBUSJON, LANGTRANSPORT OG ADR

| | | |
|-------------------|---------------------|----------------|
| Leder: | Kjell Haugland | Forbundsstyret |
| Medlemmer: | Bård Solberg | Region I |
| | Ørjan Bråthen | Region II |
| | John Erik Kjettorp | Region III |
| | Børre Leirvik | Region IV |
| | Nils Anders Larsen | Region V |
| | Oddbjørn Kristensen | Region VI |
| | Rune Holmen | Region VII |

Fagansvarlig i administrasjonen har vært viseadministrerende direktør Jan-Terje Mentzoni, med faglig støtte fra regionsjef Reidar Retterholt (distribusjon) og kvalitetsleder Inge Børli (ADR).

Faggruppen har fått seg forelagt en rekke spørsmål om transport av farlig gods i løpet av året, blant annet knyttet til ferger med og uten slukkeanlegg.

Det har ikke vært avholdt møter i faggruppen i løpet av 2015. Nytt seminar planlegges våren 2016.

FAGGRUPPE FOR BILBERGING

| | | |
|-------------------|---------------------|----------------|
| Leder: | Alv Ervik | Forbundsstyret |
| Medlemmer: | Geir Homlung | Region I |
| | Olaug Hamre | Region V |
| | Ann Kristin Forsdal | Region VI |
| | Gøran Karlsen | Region VII |

Fagansvarlig i administrasjonen har vært regionsjef J.Kristian Bjerke, med fag- og administrativ støtte fra bedriftsrådgiver Kjetil Meaas og markedsdirektør Kjell Olafsrud.

Faggruppen har avholdt to møter i 2015, hvorav ett per telefon/Lync.

Hovedtemaet gjennom året har vært forholdet mellom NLFs medlemsbedrifter og deres oppdragsgivere - Falck, Viking og SOS/NAF. Flere i faggruppen har uttrykt stor misnøye med leverandørenes forretningsbetingelser, også med If. Gruppen tok initiativ til et stort møte for alle ber-

gere tilsluttet NLF, for å diskutere mulige tilnærminger til problemet. På møtet ble det presentert og diskutert ulike fremtidige modeller. Det ble arrangert et oppfølgingsmøte.

Det har vært utfordrende å avklare hvilken rolle NLFs bilbergingsmedlemmer ønsker at forbundet kan og skal spille. Forbundsstyret har derfor bestemt at en ny gruppe settes sammen i 2016, bygget på de samme prinsipper som for NLFs øvrige faggrupper.

FAGGRUPPE FOR TØMMER, LANDBRUK OG LEVENDE DYR

| | | |
|-------------------|---------------------------|----------------|
| Leder: | Øyvind Lilleby | Forbundsstyret |
| Medlemmer: | Egil Haugen | Region I |
| | Kjell Jon Nyløkken | Region II |
| | Ivar Mustvedt | Region III |
| | Dag Grødum | Region IV |
| | Inge Råheim | Region V |
| | Nils Erik Røe | Region VI |
| | Steve Strøm | Region VII |
| | (sluttet i løpet av året) | |

Fagansvarlig i administrasjonen har vært teknisk rådgiver Rune Damm.

Gruppen har gjennomført ett tømmerseminar, hvor temaene blant annet var:

- Hvordan svenskene gjør det?
- RSS på slepvogn
- Lastehøyde og stabilitet
- Kontroll langs vei
- Skogsbilveienes fremkommelighet
- Sikring av last
- Bruk av PDA.

I tillegg ble det i forbindelse med seminaret avholdt møte blant de som driver med tømmer i ressursgruppa.

Tømmergruppen har vært involvert i høring om endring av høydebegrensning for tømmertilhenger. Etter at totalvekt og lengde ble endret for tømmervogntog i 2014, ble det raskt behov for økt volum, og for å endre høyden på tømmertilhenger. Vegdirektoratets forslag om økning av høyden utover 4 meter forutsetter nå at tilhenger er utrustet med elektronisk stabilitetskontroll. Gruppen er positiv til dette.

Levende dyr-gruppen har hatt to møter, med formål å planlegge seminar for de som driver med levende dyr. Seminaret planlegges avholdt våren 2016.

TEKNISK GRUPPE, INKLUDERT SPESIALTRANSPORT

| | | |
|-------------------|-----------------------|----------------|
| Leder: | Jan Yngvar Tømmerholt | Forbundsstyret |
| Medlemmer: | Jan Slettevold | Region I |
| | Jan Petter Abrahamsen | Region III |
| | Kai Werdal | Region IV |

Fagansvarlig i administrasjonen har vært teknisk rådgiver Rune Damm (teknisk) og bedriftsrådgiver Kjetil Meaas (spesialtransport).

Teknisk gruppe har gjennomført flere kontaktmøter med Vegdirektoratet gjennom året, hvor mange av temaene har vært knyttet til vektorer og dimensjoner. Gruppen hadde innlegg på Transportseminaret, med som vanlig stort engasjement fra salen.

Spesialtransport-gruppen gjennomførte ett seminar, hvor temaene dreide seg rundt regelverket for vektorer og dimensjoner for spesialtransport, blant annet at man kan transportere brakker, båter og biler uten dispensasjon. Samlasting av gods blir også enklere i forhold til tidligere. For fullstendig oversikt over regelverket, se forskrift om bruk av kjøretøy.

FAGGRUPPE FOR VAREBIL

I styremøte 10. september 2015 ble det bestemt at det skulle opprettes en egen faggruppe for varebil. Denne faggruppen skal ikke ha deltakere fra alle regioner. I 2015 var en arbeidsgruppe ledet av markedsdirektør Kjell Olafsrud i arbeid for å etablere faggruppen.

FAGGRUPPE FOR VAREBIL

| | | |
|-------------------|--------------------|----------------|
| Leder: | Heidi Daht | Forbundsstyret |
| Medlemmer: | Ulrik Kristensen | Region I |
| | Kurt Moe | Region II |
| | John Erik Kjettorp | Region III |
| | Pål Johannesen | Region V |

Fagansvarlig i administrasjonen har vært bedriftsrådgiver Kjetil Meaas.

Bakgrunnen for at gruppa ble opprettet, var blant annet at EU har begynt å se på all godstransport, også med kjøretøy under 3 500 kg. Det var derfor viktig å etablere en slik gruppe, for å vise at vi er på banen, og ønsker å komme med anbefalinger til myndighetene når slike saker kommer på høring.



RÅDGIVNING

HELSE, MILJØ OG SIKKERHET

Fagansvarlig i administrasjonen er kvalitetsleder Inge Børli.

NLF tilbyr innføring av helse, miljø og sikkerhet (HMS) i medlemsbedriftene på to nivåer:

HMS-system for enbilseiere – uten ansatte

Dette er lagt opp for foretak uten ansatte og er et enkelt håndterlig HMS-system. Det forutsettes imidlertid at foretaket ikke har ansatte eller leier inn vikarer i løpet av året. HMS for enbilseiere finnes på NLFs hjemmeside og er gratis for NLF-medlemmer.

BRANSJESTANDARDEN KVALITET OG MILJØ PÅ VEI

Det fullverdige bedriftsstyringssystemet for Kvalitet og miljø på vei (KMV) er NLFs bransjestandard som inneholder klare krav til kvalitet, miljø og HMS. Systemet er tilpasset medlemsbedrifter over 3 – 4 ansatte. KMV ble opprettet i 1994 og har vært nettbasert siden 2008.

Det er en god dialog med fagansvarlig og KMVs brukere. De gir nyttige tips og tilbakemeldinger, noe som sørger for stadig utvikling av systemet.

Ved utgangen av 2015 hadde 144 medlemmer/transportsektorer innført KMV. I løpet av året har noen falt fra, også på grunn av at bedrifter blir slått sammen eller kjøpt opp.

Med tanke på at NLF har rundt 3 000 aktive bedrifter, er det ikke så mange som har innført KMV-systemet. Det er mye å hente på markedsføringen av KMV, og fremhevingen av fordelene for de som bruker dette verktøyet, må bli bedre.

KMV inngår som en naturlig del av NLFs medlemssystem, som er praktisk og enkelt. KMV er et nyttig verktøy, som for en rimelig pris, kan dokumentere at medlemmene tar HMS og kvalitet- og miljøsikring på alvor.

Sikkerhetsrådgivning

Alle bedrifter som transporterer farlig gods (ADR) må ha en sikkerhetsrådgiver i bedriften. Rådgiveren skal påse at transporten foregår på en forsvarlig måte. Hvis bedriften ikke har denne kompetansen, avtales dette med en ekstern

HMS-system for små bedrifter

Bedrifter som har fra en til tre-fire ansatte har behov for et forenklet HMS-system som er spesialtilpasset transportbedrifter. Systemet er utarbeidet ut fra minstekravene Arbeidstilsynet har satt, og skal fungere tilfredsstillende for mindre bedrifter dersom det følges opp. Ved utgangen av 2015 hadde 78 medlemmer tatt i bruk systemet.

Systemet er elektroniske, men ikke nettbaserte. Det ble jobbet med å få systemet internettbasert, men ble ikke helt ferdig.

rådgiver. Ved utgangen av 2015 var Inge Børli i NLFs administrasjon ADR-sikkerhetsrådgiver for 53 medlemsbedrifter.

ISO 39001 Trafikksikkerhet

I 2015 startet NLF arbeidet med å undersøke hva som kreves av tillegg til KMV for å bli sertifisert etter ISO 39001 Trafikksikkerhet. Teknologisk Institutt ble kontaktet og gikk gjennom KMV, og kom med kommentarer. Tillegget av ikke uoverkommelig.

Det ble sjekket blant medlemmene som hadde innført KMV om de var interessert i å gå videre til ISO-sertifisering. Flere svarte positivt og Ruuds Transport AS ble valgt ut som pilotbedrift. Arbeidet med ISO-sertifisering startet høsten 2015, og det regnes med at bedriften blir sertifisert i løpet av våren 2016.



TRAFIKKSikkerhet OG SKADEFOREBYGGENDE ARBEID

Dugnad for færre skader

Fagansvarlig i administrasjonen er bedriftsrådgiver Kjetil Meaas.

Det er fortsatt mange bedrifter som har ønske om å få være med i Dugnad for færre skader (DFFS), som er et samarbeid mellom NLF og If. Bedriftene besøkes og det holdes sjåførmøter, med foredrag som blant annet omhandler:

- Skadeforebygging – hva kan sjåfører og transportører gjøre?
- Skadeårsaker, andel og hyppighet i bedriften.
- Ulykkesreduksjon – hva kan sjåførene selv gjøre?
- Skadekostnader – hva koster småskader for bedriften?
- Holdninger – avstand, fart og skader.
- Omdømme – både for sjåfører og bedrifter.
- Sikkerhetsmessig, økonomisk og miljømessig gevinst ved jevn hastighet.

Bedriftene kan også få en analyse for å avdekke mulige årsaker til skader. Analysen gjøres ved at sjåførene og ledelsen svarer på en anonym undersøkelse om kjøreadferd. Svarene fra undersøkelsen analyseres, og presenteres på et eget møte med ledelsen med forslag til tiltak for å redusere ulykker og bedre bedriftens omdømme og økonomi.

Fra bedriftene som har foretatt undersøkelse, er tilbakemeldingene positive og de aller fleste har hatt reduksjon i skader.

I 2015 ble det avholdt 14 sjåførmøter i 12 bedrifter. Bedriftsrådgiver deltar også på møter i lokallag, fylkes- og regionmøter med innlegg om skadeforebygging.

NLF Trøndelag har et pilotprosjekt sammen med NAV og Heimdal Sjøfærskole om utdanning av nye sjåfører for tungtransport. Bedriftsrådgiveren har deltatt på kursene i 2015 med innlegg om holdninger og kjøreadferd, i samarbeid med SINTEF. Det samme har vært gjort på Tiller VGS i Trondheim. Det har også vært et tilsvarende prosjekt med NAV og NLF i Region IV.

På riktig side

Trafikksikkerhetsprogrammet «På riktig side» eies og administreres av NLF, og IF er prosjektpartner. Programmet skal bidra til at fartsgrensene overholdes, at ulykkesfrekvensen synker, at sjåførene får en bedre hverdag og at næringens omdømme bedres. Prosjektleder i administrasjonen er Jens Olaf Rud.

Programmet har hatt flere mål for 2015, blant annet oppfølging av transportbedrifter som ser økonomisk vinning med å delta aktivt i På riktig side. Denne interessen er økende og i disse bedriftene gjennomføres det møter med ansatte hvor følgende tema er på agendaen:

- Omdømme – hva kan vi bidra med for at omdømmet til den norske lastebilen skal bli enda bedre?
- Kjøreadferd – hva kan vi bidra med for at hastighet og forbruk reduseres?
- Skadeutvikling – hva kan vi bidra med for at skader reduseres?
- Ansattes fordeler gjennom arbeidsgivers medlemskap i NLF

Et annet prosjekt i programmet har vært å produsere interaktive moduler for bruk i gjennomføringen av programmet ovenfor ansatte i bedriftene som er tilknyttet På riktig side.

Medlemsmøter er også viktige arenaer for å fremme På riktig side. Prosjektleder har vært til stede på flere møter i regionene, og foredrar da om prosjektet og oppnådde resultater.

En annen viktig del av programmet er nettverksbygging med deltagelse i ulike fora hvor det jobbes med omdømme og trafikksikkerhet. Programmet er i løpet av 2015 presentert på messer, utstillinger og nettverksmøter hos blant annet Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Nordisk Vegforum. I 2015 er det også fokusert på vervekampanjer for å få enda flere bedrifter med.

I tillegg til deltagelse på ulike interne møter og messer har det også vært fokusert på:

- Økt ekstern omtale
- Produksjon av lettleseilig informasjonsmaterieil
- E-post-utsendelser
- Artikler i NLF Magasinet

Interessen for programmet er jevnt stigende. Ved utgangen av året er det 214 bedrifter med 2.452 biler som er bekrefte deltagere i prosjektet. Antallet har fortsatt å stige inn i 2016. Tilbakemeldingene fra bedrifter som er med, er positive. De bekrefter at deltagelse i På riktig side har vært en viktig årsak til lavere skadefrekvens og mer økonomisk kjøring.

SAMARBEID OG ALLIANSER

Samarbeid med andre er helt nødvendig for å nå frem i ulike saker. NLF samarbeider derfor med en rekke organisasjoner.

Samfunnet preges av stadig hurtigere endringer og gjør det nødvendig å agere raskere for å kunne ivareta medlemmenes interesser. På enkelte områder samarbeider NLF med andre på svært lang sikt, mens det på noen områder etableres samarbeid av kortere varighet. Noe av samarbeidet og

prosjektene blir nærmere beskrevet nedenfor. Samarbeidet med NLFs samarbeidspartnere, som leverer tjenester og produkter til medlemmene, blir beskrevet i kapittel 03 Medlemservice. NLFs faste allianser og mest brukte samarbeidspartnere i 2014 har vært følgende:

INTERNASJONALT SAMARBEID:

- Nordic Logistics Association - NLA - herunder Dansk Transport og Logistikk, Svensk Åkeriföretag og Finlands Transport och Logistik
- International Road Transport Union - IRU
- Nordisk Vegforum – NVF

NASJONALT SAMARBEID:

- TS-Forum
- Trygg Trafikk
- Statens vegvesen
- Opplysningskontoret for veitrafikken - OFV
- Bilimportørens Landsforening - BIL
- Transportkompetanse – TK (se omtale i Kapittel 3 Medlemservice)

SAMARBEID I BESTEMTE SAKER ELLER PROSJEKTER:

- NHO Logistikk og Transport - NHO LT
- NHO Transport
- Norsk Elektroteknisk Komite - NEK
- Forsikringselskapet If
- Nordea Finans
- Dekkmann
- Statoil
- Telenor
- Asko (Norgesgruppen ASA)
- Norsk transportarbeiderforbund - NTF
- Samarbeidsforum for opplæringsvirksomheter innen transportfag og logistikk i Norge - SOTIN
- NHO
- Virke
- Bedriftsforbundet
- Norges Autoriserte Regnskapsforening - NARF
- Norges Fiskarlag
- Norges Bondelag
- Norges Rederiforbund
- Norges Skogeierforbund
- Norskog
- Maskinentreprenørenes Forbund - MEF
- Statens havarikommisjon for transport
- Yrkestrafikkforbundet – YTF

 NLF samarbeider med en rekke organisasjoner.

Nordic Logistics Association - NLA

En vesentlig del av lastebilnæringens rammebetingelser utformes i Brussel. Derfor fokuserer NLF også på internasjonalt arbeid for å nå frem overfor EU i samarbeid med nordiske søsterorganisasjoner. Dette samarbeidet ble konkretisert i januar 2012 ved opprettelsen av Nordic Logistics Association (NLA), som ble etablert sammen med Sveriges Åkeriföretag (SÅ) og Dansk Transport og Logistik (DTL), med Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL (Finlands Transport og Logistik) som assosiert medlem. Etableringen av NLA i Brussel i 2012 har vært viktig for å komme tettere på beslutningsprosessen i EU.

NLA sørger for den løpende daglige kontakt mot EUs organer og følger tett EUs agenda. I tillegg arbeides det opp mot de nordiske lands delegasjoner i Brussel. Det er likevel ikke mulig for NLA med en liten stab å ivareta interessene til NLF, SÅ og DTL fullt ut dersom dette arbeidet ikke følges tett fra de skandinaviske hovedstedene. Godt arbeid i Brussel fordrer tett involvering fra NLFs side i saker som kommer på agendaen der. På den måten vil informasjon om hva som er viktig for norske lastebileiere bli formidlet til NLA i Brussel og også bli tatt opp i fora der NLF selv er direkte representert.

Årsmøtet i NLA ble holdt i Brussel i begynnelsen av oktober. Der ble det blant annet fokusert den nye EU-kommisjonens arbeid med en ny veipakke og kommisjonens fokus på arbeidsforhold for utestasjonerte arbeidstakere.

NLAs arbeid i Brussel ledes av Søren Hyldstrup Larsen. I tillegg er det på kontoret til enhver tid tilknyttet en eller to traineer som arbeider der i kortere og lengre perioder. NLAs styre består av de administrerende direktørene i SÅ, NLF og DTL. DTLs administrerende direktør er fortsatt styrets leder etter at styret konstituerte seg etter årsmøtet.

Nordisk Vegforum - NVF

Nordisk Vegforum (NVF) er et bransjesamarbeid med til sammen rundt 320 medlemsorganisasjoner fra både offentlig og privat sektor i Norge, Sverige, Danmark, Island, Finland og Færøyene. Hensikten med samarbeidet er å fremme utviklingen innen vei-, veitrafikk og veitransportsektoren, gjennom samarbeid med fagfolk.

Medlemslandene veksler om å lede NVF. Norge har lederkapet i NVF i nåværende 4-årsperiode. NLFs administrerende direktør er styremedlem i NVFs norske avdeling. Styret ledes av veidirektør Terje Moe Gustavsen.

Arbeidet i NVF skjer innenfor en rekke ulike utvalg, med en leder og en sekretær. Arbeidet foregår i fireårsperioder, og avsluttes med kongressen Via Nordica som i 2016 vil bli

holdt i Trondheim. Sverige overtar lederkapet etter kongressen.

NLF har de siste fire årene vært representert i fire norske avdelingsutvalg:

- Kjøretøyer og transporter - Rune Damm og Jan-Petter Abrahamsen
- Kompetanse - temagruppe - Guttorm Tysnes
- Trafikksikkerhet - Jens Olaf Rud
- Transport i byer - Reidar Retterholt

Det er utarbeidet en ny strategi for NVF for perioden 2016-2020. Som ledd i strategien er utvalgsstrukturen endret og antall utvalg er redusert. NLF har støttet en forenkling av utvalgsstrukturen, og har bedt om at det utarbeides tydelige mandater for arbeidet i utvalgene. Dette vil gi et bedre grunnlag for å vurdere hvilke utvalg NLF skal engasjere seg i. Hvilke utvalg NLF skal delta i vil bli besluttet våren 2016.

International Road Transport Union - IRU

Den Internasjonale veitransportunionen (IRU) er en interesseorganisasjon med medlemmer fra land over hele verden. IRU ble etablert i 1948 og Norge var blant landene som var med fra starten. IRU er både engasjert i gods- og persontransportspørsmål og har derfor både lastebilorganisasjoner, bussorganisasjoner og taxiorganisasjoner som medlemmer. I Norge er både NLF, NHO Transport og Norges Taxiforbund medlemmer av IRU.

IRU har sitt hovedsete i Genève og har i tillegg faste delegasjoner i Brussel, Moskva, Istanbul og New York. Delegasjonen i Brussel har som hovedoppgave å arbeide for å påvirke og bidra til at EUs regelverk blir utformet til det beste for næringen.

NLF deltar i generalforsamlingen i IRU i Genève og deltar i Liaison-komiteen som er knyttet opp mot IRUs delegasjon i Brussel. Begge disse organene møtes to ganger årlig. IRU i Brussel og Liaison-komiteen arbeider med spørsmål knyttet opp mot det indre marked i EU og EØS-området. NLF deltar også aktivt i IRUs tekniske komite.

NLFs deltakelse i møtene i 2015 ble noe redusert av hensyn til den økonomiske situasjonen, jf. omtale under kapittel 11 Status.

Transports Internationaux Routiers - TIR

I tillegg til det faglig-politiske arbeidet, er IRU delegert ansvaret for den internasjonale TIR-ordningen fra UNECE (The United Nations Economic Commission for Euro-

pe). TIR-ordningen ble etablert i 1954 da det ble enighet om TIR-konvensjonen. TIR-ordningen er både en tollgarantiordning og et forsendelsesdokument, som letter tollavviklingen ved grensepassering for godstransport.

TIR er en forkortelse for Transports Internationaux Routiers (Internasjonal veitransport) og er et internasjonalt tolltransitt-system. TIR er det eneste universelle transittsystemet som gjør det mulig å forflytte gods fra opprinnelseslandet til destinasjonslandet i forseglede lasteenheter uten at det er nødvendig å foreta fortolling ved landegrensene som passerer. Dette minimerer både de administrative og økonomiske konsekvensene av transportene, og tollavgifter som skal betales er dekket av en internasjonal garanti.

Tidligere ble det utstedt et betydelig antall TIR-carneter av NLF i Norge, men på grunn av norsk lastebilnærings svekkede konkurranseposisjon i internasjonal transport, og Norges deltakelse i EØS-samarbeidet, er det i dag kun et fåtall bedrifter som har TIR-godkjennelse og det utstedes svært få carneter. Det meste av arbeidet er derfor i Norge knyttet til carneter utstedt i andre land.

TS Forum Norge

TS Forum Norge er en interesseorganisasjon for transportentraler og andre transportbedrifter i Norge, og har som målsetting å bygge personlige nettverk mellom ansatte i medlemsbedriftene.

Initiativet for å etablere TS Forum Norge, som NLF var med på, hadde sin bakgrunn i at bileierne hadde behov for en profesjonell driftsorganisering lokalt og for at bileierne skulle få lokale tilknytningspunkter som tar seg av kunde-kontrakter, pristilbud, innkjøpsavtaler, kvalitetssystem mv, slik at lønnsomheten for bileierne styrkes. TS Forum Norge ledes av et valgt styre blant medlemmene. NLF er representert i styret ved forbundsstyrets nestleder, Tore Velten.

NLF har siden etableringen hatt ulike typer samarbeidsavtaler med TS Forum Norge. Samtidig har NLF betydelig formell innflytelse i TS Forum Norge gjennom forumets vedtekter. De siste årene har det vært arbeidet med en vitalisering av samarbeidet mellom NLF og TS Forum Norge. Det ble i 2013 foreslått full integrasjon mellom NLF og TS Forum Norge.

De etterfølgende drøftingene har imidlertid ledet til at det nå er inngått en samarbeidsavtale mellom NLF og TS Forum Norge som slår fast at NLF og TS Forum Norge må stå sammen i arbeidet om næringspolitikk og økonomi for å sikre norsk transportnærings fremtidige konkurransevne. Det løpende næringspolitiske samarbeidet mellom organisasjonene skjer gjennom Norsk Transportforum, som er etablert med egne vedtekter og et eget styre hvor NLF og TS Forum Norge er representert.

Det formelle samarbeidet mellom organisasjonene skjer for øvrig ved at NLF fortsatt er representert i TS Forum Norges generalforsamling og styre, mens TS Forum Norge er representert på NLFs landsmøte og i faggruppene.



NLF ARBEIDSGIVER

Etter valget på årsmøtet i NLF Arbeidsgiver 12.mars 2015 består styre av:

Tariffutvalget

| Bedrift | Representant | Valgperiode |
|--------------------------------|--------------------|-------------|
| Østerhus Transport AS | Hallgeir Barkved | 2015 – 2017 |
| PostNord AS | Einar Løndal | 2015 – 2017 |
| Haukebøe Transport AS | Elling Haukebøe | 2015 – 2017 |
| Gran Taralrud / Hoyer | Odd Jacobsen | 2015 – 2017 |
| Torstein Øvsthus & Sønner AS | Harald Øvsthus | 2014 – 2016 |
| P.E.Kristiansen Transport AS | Sindre Kristiansen | 2014 – 2016 |
| Hans Ivar Slåttøy Transport AS | Kristian Warholm * | 2014 – 2016 |
| YND Transport | Odd Yndestad * | 2014 – 2016 |
| Leder av tariffutvalget | Harald Øvsthus | |
| Nestleder av tariffutvalget | Einar Løndal | |

*tiltrådte Tariffutvalget i 2015

Arbeidsutvalg har bestått av Harald Øvsthus, Einar Løndal, Odd Jacobsen og Sindre Kristiansen (ble valgt som vararepresentant på Tariffutvalgets møte 30.10.2015).

Generelt

NLF Arbeidsgiver hadde per 1.2.2016 i alt 89 medlemmer, mot 83 medlemmer foregående år. Det var om lag 3.000 ansatte i disse bedriftene, mot om lag 2.500 foregående år. Medregnet NLF-bedrifter med medlemskap i NHO Transport utgjorde tariffellesskapet i NLF i alt 108 bedrifter. NLF Arbeidsgiver er den klart største arbeidsgiveror-

ganisasjonen innen lastebilnæringen med hensyn til antall tariffbedrifter. De aller fleste medlemmene er tilsluttet tariffavtalen Godsoverenskomsten.

På Arbeidsgiver- og tariffkonferansen i mars deltok 82 personer, hvilket var ny rekord.

Det ble arrangert tre spesialkurs i regi av NLF Arbeidsgiver, ett i Lokale lønnsoppgjør og to i Arbeidsgivers styringsrett, med til sammen 94 deltakere.

I alt 53 bedrifter søkte og fikk juridisk bistand. I gjennomsnitt fikk hver av disse bedriftene 3,6 timers rådgiving, herunder en del i form av bedriftsbesøk.

Tariffutvalget hadde fem møter. I tillegg møttes Arbeidsutvalget en gang. Temaer som har stått sentralt på Tariffutvalgets dagsorden:

- Allmenngjøring av Godsoverenskomsten (minstelønn og diett)
- Arbeidstidsutvalgets arbeid (se under)
- Tariffrevisjonen 2016
- Spesialkurs for medlemmene
- Mulig lønnsundersøkelse
- Egen tariffavtale for bilbergere
- Forberedelse av Tariff- og arbeidsgiverkonferansen 2016

I kjølvannet av Riksmeklerens protokoll fra tariffrevisjonen 2014 ble det satt ned et eget partssammensatt utvalg med representanter fra NLF, NHO Transport, Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) og Yrkestrafikkforbundet (YTF) for å se på mulighetene for mer fleksible arbeidstidsordninger innen lastebilnæringen. Utvalget hadde to møter i 2015. Seks tariffbedrifter signaliserte at de ønsket å være med på en prøveordning med utvidet arbeidstid, fram til 31. mars 2016.

Tariffmessig var 2015 et år for mellomoppgjør. Resultatene av oppgjøret med hensyn til Godsoverenskomsten ble et tillegg på kr 1,75 per time. Dette er med utgangspunkt i en

definisjon av denne yrkesgruppen som lavtlønnet (85 pst eller mindre enn gjennomsnittslønn for en industriarbeider). Endringen førte til følgende justeringer i minstelønnsatsene i Godsoverenskomsten:

Minstelønnsatser for sjåførere i nærtransport/distribusjon, tariffavtalens del III A:

| | |
|--------|--------------|
| 0-3 år | kr 25 806,16 |
| 3-6 år | kr 26 295,16 |
| 6 år + | kr 26 784,16 |

Sjåførere i langtransport, tariffavtalens del III B:

| | |
|------------|----------|
| Aktiv tid | kr 95,90 |
| Passiv tid | kr 43,16 |

Det ble laget og sendt ut 7 nummer av «Tariffinfo» til tariffellesskapets medlemmer.

Det ble etablert en egen passordbasert intranett-tjeneste for medlemmer i NLF Arbeidsgiver, som blant annet gir tilgang til en del maler.



” NLF Arbeidsgiver er en klart største arbeidsgiverorganisasjonen innen lastebilnæringen med hensyn til antall tariffbedrifter.

SAMFUNNMESSIG ARBEID

KOLLEGAHJELPEN

Kollegahjelpen er et tilbud til lastebileiere og sjåførere som har opplevd trafikkulykker eller andre uønskede hendelser i forbindelse med jobben. Først og fremst er ordningen ment som en medlemservice. NLFs kollegahjelpere bistår likevel ikke-medlemmer etter behov og mulighet.

NLFs tilbud om Kollegahjelp fylte 20 år i 2015 og er i stadig utvikling. Behovet er fortsatt stort, selv om ulykkestallene har gått i riktig retning i Norge de siste årene.

Nokas alarmsentral er operativ døgnet rundt. Telefonnummeret 415 44 400 er viktig for at det skal være enklere for politi og redningsetater å få kontakt med en av de 59 kollegahjelpere rundt om i hele Norge.

Oppgraderingskurs for samtlige kollegahjelpere gjennomføres annethvert år. I 2015 fikk fem nye kollegahjelpere innføring i oppgaven. Det er Endre Krakk fra region IV og Arne Steinar Indrebø, Knut Øvreboten, Andreas Skrede og Frode Børven, alle fra region V.

Kjell Sandvik Jensen, Lars Tore Rogne, Bernt Lars Helgås og Leif Bromseth ga seg etter mange års innsats som kollegahjelpere. Takk for innsatsen!

Kollegahjelpene er alle frivillige og arbeider uten godtgjørelse. Etter alvorlige ulykker eller hendelser blir de kontaktet av lastebileieren, kollegaer på veien, politiet eller AMK-sentralen. Hjelpen består først og fremst i et tilbud om en samtale samt støtte fra en som kjenner yrket. Kollegahjelpere kan imidlertid også bistå med praktisk hjelp og informasjon, samt kontakt med pårørende.

Kollegahjelpene kan også selv ha behov for støtte. Mange er flinke til å snakke med hverandre etter ulykker, samtidig som de er bevisste på sin taushetsplikt. NLF samarbeider med forsikringsselskapet If om psykologisk førstehjelp etter ulykker. Ved noen tilfeller er det nødvendig å koble inn psykolog. Sjømannskirken er samarbeidspartner i utlandet, og bidrar med faglig hjelp på seminarer for kollegahjelpene i Norge.

Det er registrert kollegahjelp etter 40 ulykker i 2015. 12 av ulykkene var dødsulykker, og dette er en nedgang fra 2014.

Vi ser fortsatt at det er mange møteulykker der det er mistanke om selvmord eller forsøk på selvmord.

Mange fylker er aktive og har god oversikt, men fortsatt er det enkelte fylker som ikke rapporterer om hendelser. NLF ser at der Kollegahjelpen er synlig, benyttes ordningen oftere enn i andre regioner.

Flere kollegahjelpere deltar på ulykke-markeringer i sine fylker. Da er det rom for ettertanke. NLFs administrerende direktør Geir A. Mo holdt appell ved lystenningen og tale i Løten Kirke under markeringen i Hedmark.

NLFs regionsjef i Hedmark og Oppland, Guttorm Tysnes, er fagansvarlig for Kollegahjelpen

Eksempler på hjelp som er blitt utført i 2015:

- Hjelp til lastebilsjåfør etter møteulykke der sjåfør av personbil ble alvorlig skadet.
- Samtale og praktisk støtte til sjåfør etter utforkjøring.
- Hjelp til sjåfør etter front mot front-kollisjon der det er mistanke om selvmord.
- Møte med sjåfør på skadested og oppfølging av sjåfør etter kollisjon der en omkom og to ungdommer ble skadet.
- Oppfølging av sjåfør etter at personbil ikke overholdt vikeplikten og to omkom.

” Kollegahjelpen består først og fremst i et tilbud om en samtale samt støtte fra en som kjenner yrket.



VENNER PÅ VEIEN

NLF tar samfunnsansvar. Ikke bare for de store tunge bilene, men også for de myke trafikantene og for at vi skal være «Venner på veien».

Når en lastebil kommer til skolen blir det en helt spesiell undervisningstime i trafiksikkerhet. Med et sterkt ønske om å bedre kunnskapen om lastebilens plass i trafikken har NLF etablert prosjektet «Venner på veien».



«Venner på veien» har som formål å gi skolebarn en innføring i hvordan de bør forholde seg til lastebiler og andre biler i trafikken generelt, og spesielt i området rundt skolen. «Venner på veien» er et landsomfattende prosjekt som er tenkt videreført i mange år. Fra oppstart i andre halvår 2015 har NLFs medlemmer, tillitsvalgte og ansatte gjennomført mer enn 30 skolebesøk rundt omkring i hele landet. Mer enn 1.230 elever og lærere har så langt vært gjennom prosjektet «Venner på veien».

Prosjektet har krevd en enorm innsats fra aktive NLF-ere over hele landet. De fortjener en stor takk for sin innsats så langt. NLF ser frem til fortsettelsen, hvor disse og nye NLF-ere skal ut på skolebesøk for å lære unge trafikanter hvordan de skal oppføre seg i trafikken.

Prosjektet har også en økonomisk side. Uten støtte fra Samferdselsdepartementet, If og Trygg Trafikk, hadde ikke «Venner på veien» vært mulig for å gjennomføre. NLF takker alle som har bidratt til prosjektet «Venner på veien» i 2015 for fantastisk innsats.



STATUS

NLFs administrasjon består av to avdelinger, som er avdeling for politikk og stab og markeds- og informasjonsavdelingen, med ansvar også for regionansatte.

HOVEDKONTORET

Gjennom året ble det gjennomført en del endringer i personalet. Det var nødvendig med besparelser i administrasjonskostnadene – og det ble gjennomført nødvendige tiltak for å oppnå dette. Som følge av dette ble Adnan Qasim sagt opp fra sin stilling som markedsassistent fra 30. mars. Resepsjonsfunksjonen ble besluttet nedlagt og som følge av dette ble resepsjonsmedarbeider Cathrine Arntzen sagt opp fra 31. mai. Sekretærene Anne B. Marsteinstredet og Lill Kornes fikk begge sine stillinger redusert til 80 pst fra 31. mai.

Stig Odenrud sa opp sin stilling som journalist med virkning fra 30. april, mens Tore Bendiksen fratrådte sin stilling som journalist med virkning fra 30. november.

Stein Inge Stølen ble ansatt som ny kommunikasjonsrådgiver fra 1. desember, og Jan Harry Svendsen ble ansatt som ny journalist, med tiltredelse 1. februar 2016.

REGIONENE

Etter svært mange år som distriktsjef i Nordland gikk Herman A. Hansson av med pensjon 30. april. Som ny rådgiver i regionen ble Frank Lauritz Jensen ansatt fra 1. mai.

Ved utgangen av 2015 besto administrasjonen sentralt av:

- Markeds- og informasjonsavdelingen med 7 stillinger med ansvar for marked, NLF Magasinet, web og medlemsregister, regioner og eksternt og intern informasjon.
- Politikk og stab med 8 stillinger, med ansvaret for økonomi, administrasjon, NLF Arbeidsgiver, politikk nasjonalt og internasjonalt, prosjekter og teknisk, samt oppgaver knyttet til de tillitsvalgte organene.
- Administrerende direktør er daglig leder og forbundets ansikt utad, arbeidsgiver og leder av organisasjon og administrasjon, ansvarlig redaktør for forbundets publikasjoner på papir og nett, representant i medier og andre organisasjoner, myndighetskontakt på overordnet nivå og leder av krisestab.

 VÅR VISJON:
Norsk godstransport
på vei får full aksept
for sin nytte for
samfunnet.

REGION I Østfold og Oslo/Akershus

Generelt

- Region I og II arrangerte bransjetreff på Storefjell i månedsskiftet oktober/november. Interessen for treffet var rekordstor og samlet flere hundre medlemmer og andre bransjeaktører, som ga svært gode tilbakemeldinger. Statssekretær Tom Cato Karlsen (FrP) i Samferdselsdepartementet og stortingsrepresentant Sverre Myrli

(AP) deltok, blant andre, med innlegg knyttet til framtiden for transportbransjen. Randi Skau, verdens første kvinne på Mount Everest, inspirerte en fullsatt sal, mens lattersalvene satt løst da Østfoldkomikeren Atle Jensen slo seg løs som «typisk» lastebileier. Utstillerne meldte om godt besøk og veldig fin stemning. Arrangementet bidrar godt økonomisk i et anstrengt fylkeslags økonomi.

Næringspolitisk

- NLF Oslo/Akershus fokuserer på miljø og ønsker å være en seriøs og relevant samarbeidspartner for myndigheter og miljøorganisasjoner.
- Fylkesleder Oslo/Akershus og regionsjef har hatt jevnlig kontakt med forrige og ny byråd for miljø og samferdsel. Innspillene fra NLF har så langt blitt tatt på alvor av de folkevalgte.
- Regionsjef har deltatt på flere arrangementer i regi av miljøstiftelsen ZERO, blant annet på ZERO-konferansen, samt temamøte om grønn samferdsel.
- Regionsjefen var innleder på Losby-konferansen og tilbakemeldingene var svært gode.
- Arbeidet med døgnhvileplasser går altfor sakte, og det er eksempler at døgnhvileplasser blir stengt. Døgnhvileplassen på Svartskogtoppen i Oppegård kommune ble regelmessig benyttet av sjåfører på lange og korte transportoppdrag. Da Statens vegvesen uten forvarsel stengte hvileplassen, som følge av misbruk fra utenlandske statsborgere, protesterte NLF. Etter avis- og brevskriverier, samt et møte mellom Statens vegvesen og NLF ved forbundsstyremedlem Jan Yngvar Tømmerholt og regionsjef, ble plassen gjenåpnet.
- I forkant av kommune- og fylkestingsvalget la styret i NLF Oslo/Akershus opp til jevnlig kontakt med fylkenes politikere. Hensikten var å markere NLF som en ansvarlig, offensiv og seriøs næringspolitisk interesseorganisasjon, at NLF og transportnæringen er viktig for samfunnet og at NLF vil være konstruktive bidragsytere i miljøarbeidet.
- NLF Oslo og Akershus inviterte til folkemøte i Lillestrøm få uker før valget, hvor fylkesordfører i Akershus Anette Solli fra Høyre, gruppeleder i Oslo FrP Carl I. Hagen, stortingsrepresentant Ola Elvestuen fra Venstre, stortingsrepresentant og leder i Akershus AP Sverre Myrli og bystyrerepresentant Sunniva Holmås fra Oslo SV stilte, i tillegg til representanter fra MDG og SP.

Andre saker

- NLF Østfold gjennomførte lærlingedag i samarbeid med Opplæringskontoret, som et viktig bidra til rekruttering til en næring med høy gjennomsnittsalder. Elever fra videregående skoler i Østfold og søndre Akershus ble invitert til foredrag, utstilling og lunsj ved Inspiria vitensenter i Sarpsborg. Arrangementet ble godt mottatt, og flere medlemsbedrifter fikk besøk fra skoleklasser og enkeltelever i etterkant. Styret planlegger å gjenta opplegget, og takker alle bidragsytere fra NLF.
- Den viktige planprosessen for ny bro over Glomma i Fredrikstad er i gang. NLF avdeling Østfold har deltatt i informasjons- og idemøte i regi av Fredrikstad kommune, Statens vegvesen og Asplan VIAK. På forespørsel har regionsjefen blitt med i referansegruppen for det videre arbeidet, for å spille inn tanker og meninger, og styret er orientert om fremdriftsplan og alternativer.



Region II Hedmark og Oppland

Generelt

- Regionen II arrangerte høstseminar sammen med region I. Nærmere 500 personer deltok på Storefjell, og arrangementet fikk kun positive tilbakemeldinger.
- Kollegahjelpen har gitt støtte i forbindelse med 17 ulykker, enten her i fylket eller medlemsbedrifter som har hatt hendelser på andre veier.
- Den nasjonale telleaksjonen ble gjennomført for andre gang, på fem ulike steder i regionen. Tellingen viser at 37,5 pst av bilene var utenlandske, som er på samme nivå som i 2013.
- Venner på veien ble gjennomført på seks ulike skoler i Hedmark og Oppland, med trafikklek med lekebiler inne, rollespill rundt lastebilen, blindsonedemonstrasjon og refleksbruk i et mørkt bomberom. Det gleder oss at resten av landet følger etter.
- Odal Lastebileierforening arrangerte Lastebilens dag.
- Lærlingedag ble arrangert i samarbeid med opplæringskontorene. 150 ungdommer deltok.
- Møter og seminar med Statens vegvesen angående tungbilkontroll og ulykker.

Næringspolitisk

- Regionen har kommentert en rekke høringer.
- NLF Hedmark og Oppland deltok aktivt i valgkampen og arrangerte sammen med Vegforum Innlandet åpne møter med toppkandidatene i begge fylker.
- Regionen har hatt stor fokus på fylkesveier. Partiene er enige om å prioritere Fv24 i Hedmark og Fv33 i Oppland.
- Regionsjef Guttorm Tysnes er valgt til leder i Vegforum Innlandet.
- Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen har vært på befaringsreise både på E16 og Rv3 i 2015. NLF har hatt en sentral rolle i utformingen av programmet. Lastebil er brukt på deler av turen.
- Østerdal Lastebileierforening inviterte statssekretær Bård Hoksrud på befaringsreise på Rv3, med spesielt fokus på Lonåsen.
- Regionsjefen har møtt Opplandsbenken på Stortinget og diskutert samferdsel sammen med fylkesordfører og ordførere i Oppland.
- Regionsjefen har møtte administrerende direktør Ingrid Dahl Hovland i Nye Veier AS to ganger og diskutert E6-utbyggingen.
- NLF Hedmark og Oppland jobber sammen med Vegforum Innlandet aktivt for veiutbygging i regionen.

Andre saker

- NLF har vært pådriver for det nye TAKO-senteret på Rudshøgda i Ringsaker som ble offisielt åpnet januar 2016. Ni personer som jobber med transport, anlegg, kompetanse og opplæring er samlet i det tidligere Prøysenhuset.
- Regionen jobber fortsatt mye med verving. Etter flere år med god økning, var medlemstallet for regionen stabilt i 2015.
- Regionen er med i samarbeidsgruppe for varelevering i Hamarregionen. Utfordringer i forbindelse med varemottakene er gruppas viktigste arbeidsområde.
- Administrerende direktør Geir A. Mo fikk en lærerik dag om tømmerkjøring og fylkesveier under et besøk hos Valdres Lastebileierforening.
- I mer enn 20 år har vi hatt samarbeid med Vårlandsåkarne og Mittåkarne. Møtene gir nyttig dialog om utfordringer på begge sider av grensen.

Region III Buskerud, Vestfold og Telemark

Generelt

- Løpende kontakt med Statens vegvesen i alle tre fylkene. Innspill fra tillitsvalgte og medlemmer, ris og ros tas opp med henvendelser pr e-post eller telefon, eller ved de årlige informasjonsmøter med avdelingsdirektørene og deres staber. Dårlig vintervedlikehold, trange rundkjøringer og sviktende veigrunn er noen av stikkordene. Mangelfull skilting er et annet tilbakevendende tema.
- Kontakt med kommunale myndigheter om konkrete veier har blitt tatt (f.eks. om utsmykning av rundkjøringene på E134 i Eiker).
- Regionens tillitsvalgte og administrasjon har deltatt på en rekke konferanser og seminarer i regi av Statens vegvesen eller fylkeskommunene, blant annet om valg av alternativer for hovedveier øst-vest, havne- og terminalvurderinger, konseptvalgutredninger om blant annet Rv7, E16 og E18. Regionen har også vært aktiv med på Statens vegvesens bystrategikonferanser og ROS-seminarer (risiko- og sårbarhetsanalyse) i forkant av bru- og tunnelarbeider på E18.
- Dyrsku'n deltakelsen i Seljord (andre helg i september) har blitt tradisjon som møtested for NLF-folk fra store deler av Øst- og Sør-Norge. Dette er et fellesarrangement for region III og IV og hovedsamarbeidspartnerne. Fylkenes tillitsvalgte stiller godt opp og betjener standen en eller flere dager. På årets stand deltok dessuten både forbundsleder Per Madsen og administrerende direktør Geir A. Mo.
- Trafikksikkerhetsaspektet vektlegges i all utadrettet virksomhet, for eksempel i uttalelser gjennom pressen.
- Kontakt mot de politiske miljøene i regionen har blitt ivarettatt som før. NLF fikk mulighet til å komme med synspunkter underveis i et par av fylkespartienes arbeid med fylkespolitiske partiprogrammer. Videre ble brev sendt i etterkant av valget til alle nyvalgte i politisk ledelse og opposisjon i de nye fylkestingene med ønske om løpende kontakt.

Næringspolitisk

- Jevnlig kontakt med NHO prioriteres. I Telemark er NLFs regionsjef medlem av NHOs transportutvalg.
- Pressekontakt vektlegges i alle fylker. Både tillitsvalgte og regionsjef slipper relativt ofte til i presse og radio og TV lokalt om aktuelle saker, og NLFs virksomhet får ikke skjev eller negativ omtale.

Andre saker

- Diskusjonene om lokallagsstrukturen har så langt ført til at man i Vestfold har fått to nye lokallag. NLF Horten Tønsberg består av de tidligere lokallagene i disse byene. I nordre del av fylket har i løpet av vinteren 2015-16 lokallagene i Sande-Svelvik, Våle-Ramnes og Holmestrand blitt oppløst og inngår i et nytt lag kalt NLF Nordre Vestfold. Endring er også på gang i sør, hvor Sandefjords medlemmer vil bli overført til NLF Horten Tønsberg.
- NLF Vestfold arrangerte på våren et medlemsmøte med tema kontrollvirksomhet med brukbar oppslutning. Også den felles medlemsturen til Istrail sin fabrikk i Polen hadde bra oppslutning.
- Begge lokallagene i Telemark har gjennomført medlemsmøter med brukbar oppslutning.
- Den årlige sommerturen som NLF Vestfold arrangerer for støttemedlemmer (årets gikk til Gøteborg) og et julemøte/julemiddag i Åsgårdstrand hadde svært god respons.
- Arbeidet med aksjonen «Venner på veien» ble svært godt mottatt i fylkestyrene. Skolebesøk ble spontant avtalt, og disse ble meget vellykket.
- NLF Buskerud var på høsten aktivt med ved lanseringen av «Vilt på ville veier» i Hallingdal.
- Regionen samarbeider godt, ikke minst ved at ledere og nestledere i de tre fylkene jevnlig møtes i en samordningsgruppe. Her deltar også regionens forbundsstyreprerentant.
- NLFs telleaksjon i juni ble gjennomført etter opplegget på E16 ved Sundvollen, E18 Aulerød og E134 Morgedal. De tillitsvalgte gjorde en god innsats.

Region IV Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland

Generelt

- Rogaland og Agder har hatt 3 formelle møter i «tungbilforum» hvor medlemmenes innspill fremmes i saker som omhandler vei. Agder deltatt på samling som omhandler vinterveivedlikehold – eller mangel på sådan.
- NLF Vest-Agder hadde stand på Dyrsku'et i Lyngdal og fikk satt fokus på forbundet. NLF Aust-Agder og Rogaland deltok på Dyrsku'n i Seljord.
- Regionen sender ukentlig ut informasjon til medlemmer som har e-post. Dette er informasjon knyttet til bransjen lokalt, nasjonalt og internasjonalt. E-posten går til 800 samarbeidspartnere, medlemmer og lastebilinteresserte.
- Det ble «uteksaminert» 10 CE-sjåfører, som er nøye utvalgt i samarbeid med NAV, og har vært tilgjengelig for bedrifter rundt i region.
- Sterkt fokus på samlinger med både sosial og faglig karakter. Det er stort fram møte, for eksempel var det 120 deltakere hos Rolands, 110 hos Ørland Transport og 50 hos Statens vegvesen i Haugesund. I tillegg har det vært flere møter om Kvalitet og miljø på vei og På riktig side. Det har vært svært varierte foredragsholdere, med NHO og MDG som nye.
- Under Arendalsuka besøkte Samferdselsministeren NLFs stand. Han holdt foredrag på et NLF-arrangement, hvor det var åpent for spørsmål, i en god atmosfære.
- Telleaksjonen i Arendal og Krossmoen ga, i tillegg til en oversikt over andel utenlandske lastebiler, også gode oppslag i media.

Næringspolitisk

- Det har vært sterkt fokus på døgnhvileplasser. Det er kommet to nye i regionen, og det kan vi blant andre takke regionens stortingsrepresentanter for bidrag til. En av disse har også fått støtte til drift, takket være samarbeide med NLF.
- Vi samarbeider tett med Statens vegvesen og Tvedestrand kommune om en «aktiv døgnhvileplass» på den nye E18-traseen utenfor Tvedestrand
- I forkant av kommune- og fylkestingsvalget har regionen deltatt på Arendalsuka, med møter med lokale og sentrale politikere. I tillegg ble det gjennomført flere møter i alle fylker med politiske partier, for å få mest mulig innflytelse på valget.
- Det har vært lagt tungt press på Statens vegvesen og politikere for å utvide veinettet i tråd med innførte retningslinjer om 24 meter og 60 tonn på flest mulig veier. Det samme gjelder utvidelsen av bruk av modulvogntog.
- Av politiske saker er fortsatt E-18, E-39 og E-134 viktigste saker. Vi er glad for posisjonen E134 har fått blant de aktuelle veiforbindelsene mellom øst og vest. I tillegg har vi hatt mange møter rundt disse strekningene med Statens vegvesen, Sørlandets Samferdselsløft mfl.
- Aktive kontakter mot alle stortingsrepresentantene fra regionen samt lokale politikere mot rushtidsavgift i Kristiansand og Nord-Jæren. Det arbeides også aktivt med den totale bompengebelastningen, som nå er ca. 1 kr. per km mellom Stavanger og Hamar. Den maksimale bomfinansieringen på 50 pst som NLF tidligere har godtatt, er økt til over 85 pst flere steder.

Andre saker

- Venner på veien har vært en formidabel suksess i regionen.
- NLF Aust-Agder samlet inn 8.000 kr. til Frelsesarmeen i forbindelse med julen.
- Ørland Transport hadde med seg stortingsrepresentant Roy Steffensen (FrP) på lastebiletur fra Stavanger til Oslo og Stortinget. Dette var spennende, og Steffensen fikk oppleve hverdagen til transportbransjen. Etter dette har Steffensen hjulpet med kontakter i et par viktige saker for NLF.
- NLF Rogaland og Agderfylkene har deltatt på utdanningsmesser i Stavanger og Kristiansand.





Region V Hordaland, Sogn og Fjordane

Generelt

- Styrene har gjennomgått og kommentert 15 næringspolitiske høringer fra NLF sentralt.
- Regionen er med i ulike samarbeidsgrupper, blant annet KVUer i regi av Statens vegvesen, Stamvegutvalet E39, Sogn og Fjordane fylkeskommune, Kontaktutvalg for E16 Arna-Voss og Vossebanen, Hordaland fylkeskommunen, Trygg Trafikk, «Ettertankens dag», Trafikksikkerhetsdagen og Bergens Næringsråd.
- I 2015 døde åtte i trafikken i Hordaland, som er det laveste antallet på over 60 år. Det gir oss håp.
- Kollegahjelpen har blitt styrket med tre nye kollegahjelpere i Sogn og Fjordane. Hordaland har fått en ny kollegahjelper som skal erstatte kollegahjelper Kjell Sandvik Jensen som har bidratt med en fantastisk jobb i mange år.
- Det er ofte møter med Statens vegvesen i forbindelse med ulike veitemaer. Regionen har deltatt på mange veiseminarer og trafikksikkerhetskonferanser på Vestlandet. Regionen arbeider aktivt overfor Statens vegvesen for å fremme forbundets synspunkter på viktige saker.
- NLF Hordaland og Sogn og Fjordane har fokus på rekruttering av nye medlemmer. Dette året har vist at aktivt arbeid ute mot potensielle kandidater nytter. Arbeidet vil fortsette med uforminskert kraft. Medlemstallet i fylkene økt med 8 medlemmer i løpet av året.
- Regionen har et offensivt samarbeid med opplæringskontorene, som gir positiv effekt ut mot unge potensielle medlemmer.
- Medlemsmøter både på lokalt plan og fylkesplan har vært gjennomført.

Næringspolitisk

- Gjennomslag for E134 Haukeliffjell som hovedvei mellom øst/ vest.
- E16 Bergen – Voss har falt på plass etter mange år. Nestleder Torgils Rogne hadde samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen med på tur fra Voss til Bergen og dette har gitt resultater.
- Valg av trase E39 Kyststamveien Stord-Os, hvor Statens vegvesen har lagt frem fire ulike traséer på Tysnes og to ulike bualternativer over Lagunen.
- Distriktsjef og representanter fra styret har hatt møte med Byrådet i Bergen i forbindelse med køprising, hvor konsekvenser for lastebilnæringen ble belyst. Godstransport på vei er kollektiv transport for næringslivet, og må kjøres når næringslivet har behov. Det ble informert om moderne dieselmotorer og at Euro VI-motoren er nærmest fri for lokale utslipp. Budskapet ble presentert på en seriøs måte og det ble uttrykt forståelse for problemene til lastebilnæringen. Byrådet har vedtatt å femdoble bompengetaksten neste år på dager med sterk forurensning, men har også vedtatt å vurdere tiltak som kan skjerme vare- og nyttetransport.
- «Hordalandsdiagonalen» - en arm fra Odda til Bergen. NLF gir sin fulle støtte til hovedkonklusjonene i utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet (januar 2015), der Statens vegvesen foreslår gjennomføring av en KVU på E134 med fergefri arm mot Bergen. Det er av meget stor økonomisk og strategisk verdi for NLF og næringslivet at en slik KVU for en arm fra E134 til Bergen blir prioritert i NTP og at fagtagrunnlaget for Stortingets behandling av NTP blir best mulig.
- KVU Hemsedal Rv52 - Hardangervidda Rv7. NLF Hordaland står på sitt vedtak som er Hemsedal Rv52. NLF Hordaland har fattet følgende vedtak for mange år siden: «NLF prioriterer E134 med en arm mot Bergen, Rv52 Hemsedal og E16 Filefjell. En utbygging av «Hordalandsdiagonalen» vil korte ned reisetiden Bergen-Oslo betydelig». Hemsedal kommer godt ut, og sammen med E134 og «Hordalandsdiagonalen» vil de to veiene samle hele Vestlandet, som den desidert beste løsningen.
- Hvile- og rasteplasser er et tema det har blitt jobbet med både politisk, mot Statens vegvesen og ut mot media. NLFs medlemmer trenger samme arbeidsvilkår som andre i samfunnet – veien er deres arbeidsplass. Statens vegvesen ønsker NLFs råd om hvor de nye døgnhvileplassene på den nye E39 skal plasseres.
- Ønsket om varetransport i kollektivfelt/sambruksfelt er fulgt opp. Målsetningen er at det på sikt skal bli en lovendring som tillater varetransport i kollektivfelt/ sambruksfelt. Vi tenker miljø!
- NLF Hordaland/Sogn og Fjordane har jobbet for at godstransporten skal kunne benytte tilbudet til Fjord Line mellom Bergen og Stavanger. Det er også jobbet med å få ned prisen på dette tilbudet, slik at det skal bli attraktivt å bruke. Dette vil styrke miljøet og trafikksikkerheten.
- Regionen deltar i offentlig planarbeid, utvalg og lignende, og blir hørt.
- Regionen har jobbet aktivt ut mot media for å oppnå bedre synlighet.
- NLF Hordaland/Sogn og Fjordane sine klare standpunkter har ført til stor interesse i viktige saker.

Region V Møre og Romsdal

Generelt

- Videreført arbeidet med å gjennomføre møter på ulike steder i fylket. Før sommeren var ulike veispørsmål tema, og etter sommeren var tema kjøre- og hviletidsreglene, arbeidstid og presentasjon av HMS-systemet KMV.
- Møtene ble godt mottatt med godt oppmøte. Dette er aktuelle tema nå, siden Arbeidstilsynet og Statens vegvesen kontrollerer bransjen ofte både ute på vei og i bedrift.
- To møter med kontrollmyndighetene, vår og høst. Begge

parter har behov for dialogmøter for å utveksle erfaringer. I møtene gir de tilbakemeldinger om at de er fornøyd med resultatene på kjøre- og hviletid.

- To møter med NLFs samarbeidspartnere. Ett var med alle samlet, og ett med hver enkelt organisasjon. Temaene var hvordan få flere NLF-medlemmer til å bruke avtalene, og hva er vi fornøyd og misfornøyd med.
- Som resultat av disse møtene endres møtet med samarbeidspartnerne på kommende fylkesårsmøte, samt at det legges også opp til temadag i sommer i Molde, hvor alle samarbeidspartnerne kan stille ut og promotere seg selv.

Næringspolitisk

- Svært mye fokus på vei.
- Dialog med Statens vegvesen vedrørende oppgradering av Fannefjordstunnelen, Vågstanda- og Måndalstunnelen og Tustentunnelen da de uten forvarsel fikk redusert høyde. NLFs engasjement bidro til å skape løsninger som har tjent transportbransjen og kommet næringslivet til gode.
- Før valget møtte fylkesleder og distriktssjef alle parti som stilte til valg til fylkestinget, med oppfordring om at de må se nødvendigheten av å forbedre E136 gjennom Romsdalen. Inntrykk var at alle hadde forståelse for det.
- Kjempet for at Fv65 fra Surnadal og nordover både skal bli utbedret og at deler av den skal få gang og sykkelvei. Veistrekningen har mye trafikk av både personbiler og tyngre kjøretøy. Fylkesavdelingen har et klart ønske om at Fv65 må bli omklassifisert til riksvei.
- Godt fornøyd med at vi har bidratt til døgnhvileplass på Digerneset, som er mye besøkt. Vi har fått en midlertidig løsning i Sunndal, som ikke er god nok for bransjen.
- På høsten kom det i gang arbeid med å få tilrettelagt for en døgnhvileplass i Sødalen utenfor Kristiansund.
- Det har blitt jobbet med mange spørsmål knyttet til ferger, slik som fergekaier, rabatter og lengdegrupper.

Andre saker

- Høsten 2015 ble «Venner på veien» gjennomført i en 1. klasse ved Vågsetra Barne- og Ungdomsskole og i en 4. klasse ved Øie barneskole i Surnadal. Ivrigt elever fikk informasjon om hvordan de skulle krysse veien foran en lastebil og viktigheten av å bruke refleks. Det gjeveste var å sitte bak rattet i lastebilene og få oppleve blindsonene. Fafe Trans AS og Midtnorsk Olje AS vil nok bli attraktive lærebedrifter etter hvert.
- Som resultat av møtet med NLFs samarbeidspartnere tidligere på året, stilte Dekkmann AS lokalene sine i Kristiansund til rådighet for Truckers Evening en kveld i september. Godt oppmøte, grillmat med drikke og møte med kollegaer, gjorde at en ny Truckers Evening planlegges i august/september 2016 i Molde.
- For å styrke rekrutteringen har Transportbransjens Opplæringskontor og NLFs fylkesavdeling sammen presentert transportbedriftene som en aktuell arbeidsplass, både på ungdomskolene og de videregående skolene. Bedriftene stiller med lærlinger og biler, og NLF sammen med opplæringskontoret stiller med mannskap og materiell. Resultatet ble rekordstor søkning på Vg2 Transport og logistikk høsten 2015.

Region VI Trøndelag

Generelt

- Fokus på drift og vedlikehold, spesielt vintervedlikehold.
- Lastsikringssimulator er anskaffet, sammen med Opplæringskontoret.
- Det ble gjennomført undervisning for høgsolen i Nord-Trøndelag.
- Det ble gjennomført flere møter med Statens vegvesen.
- Samarbeidsprosjekt med NAV vedrørende rekruttering og utdanning av yrkessjåfører.

- Det er gjennomført et prosjekt med Sør-Trøndelag Fylkeskommune, Tiller videregående skole og Opplæringskontoret for transportfag i Trøndelag for å bedre utdanningen til næringen. Gjennom skjerpede krav og tettere samarbeid mellom skolen og næringen har vi oppnådd fantastiske resultater.

Næringspolitisk

- Det er avholdt to møter med Samferdselsministeren i løpet av året, der fokuset var regionens veiprojekt og godsterminal.
- Mange møter og tett dialog med leder av Stortingets transport- og kommunikasjonskomite.
- Mange møter og tett dialog med regionale samferdselspolitikere.
- Arbeidet med Transportsvanen med fokus på ansvarliggjøring av transportkjøper.
- Synliggjøring av transportnæringens betydning for verdiskapningen.
- Arbeidet med Trondheimsveien, E6 Trondheim – Steinkjer, og godsterminal
- Samarbeid med Trondheim Havn og Nord-Trøndelag Havn som bidrar til forståelse for at transportformene må samarbeide med fokus på dør-til-dør.
- Møter med politiske partier.

Andre saker

- Lederutviklingsplan for regionen. VOX midler gir oss mulighet til å gjennomføre kompetanseheving innenfor basisferdigheter.
- Samferdselssaker blir ivaretatt gjennom regionens deltakelse i Vegforum Trøndelag.
- Trafikksikkerhet står sentralt i regionens arbeid og gjennom deltakelse i Fylkenes Trafikksikkerhetsutvalg får forbundet fremmet sine interesser.

Region VII Nordland, Troms og Finnmark

Generelt

- Omlegging av regionstrukturen i samband med endring av personalsituasjonen. Regionen har nå en regionssjef for alle tre fylkene, samt en rådgiver.
- Det ble avviklet styremøter i henhold til planene, og det viser seg fornuftig å benytte seg av nett-/telefonmøter.
- Det ble jobbet både med nyrekruttering og medlemspleie i hele regionen.
- Høsttreff ble arrangert i Bodø, Harstad og Alta for de ulike fylkesavdelingene.
- Regionmøtet ble avviklet i Kiruna 19. - 22. november 2015.
- NLF Finnmark, med resten av regionen som støttespillere, er vertskap for Landsmøte i 2016. Det er brukt mye tid og ressurser på planlegging for å få et best mulig landsmøte for delegater og gjester.

Næringspolitisk

- Regionens administrasjon har vært engasjert i NTP-prosessen, samt Nordland fylkeskommunes dialogkonferanser i forbindelse med endringer av ferge- og hurtigbåtsystemet.
- Regionen har hatt besøk av Samferdselsministeren som blant annet deltok på en kjøretur i Lofot-området. Regionen har greid å utnytte den fordelen det er å ha en statssekretær for samferdsel fra Nord-Norge.
- I mai deltok regionsjef, Dagfinn Eliassen fra styret i Troms og administrerende direktør deltok i et møte med Samferdselsdepartementet. Kvænangsfjellet er en viktig fjellovergang for transportnæringen i hele Nord-Norge, men med svært dårlig regularitet vinterstid, med en rekke stengninger og kolonnekjøringer. I møtet fremmet NLF krav om en permanent løsning med to tunneller for å bedre dette. Statens vegvesen har i ettertid startet en prosess med siktemål om å få vedtatt en reguleringsplan for prosjektet. Denne er nå på høring og det foreligger gode signaler om at prosjektet blir prioritert i NTP.

Andre saker

- Regionen har arrangert Venner på veien på utvalgte skoler i Nord-Norge. Totalt ble 7 skoler besøkt.
- NLF rådgiver deltok på trafikksikkerhetsseminaret Trafikksikker kommune på Evenes.
- Finnmark fylkeskommune sitt forslag om å legge ned landslinjen for yrkessjåførutdanning i Alta kom som lyn fra klar himmel på bransjen. Regionen reagerte spontant og kontaktet media og politikere, samt å lage en markering utenfor fylkeshuset da fylkestinget skulle behandle saken. Landslinjen i Alta utdanner mange sjåfører også fra Troms. Utfallet ble heldigvis at landslinjen består. Uten engasjementet fra NLF og andre ville utfallet kunne blitt et annet.
- Den første døgnhvileplassen for tungtransporten i Troms ble åpnet på Buktamoen i oktober 2015. NLF ble invitert til å klippe snoren.



ORGANISASJONEN

Medlemstall pr 31.12.2015 var 3.856 hvorav 2.868 bedrifter.

| Forbundsstyret | | |
|-----------------------|-----------------------|------------|
| Forbundsleder | Per Madsen | |
| Nestleder | Tore Velten | Region II |
| Styremedlemmer | Jan-Yngvar Tømmerholt | Region I |
| | Heidi Dahl | Region III |
| | Kjell Haugland | Region IV |
| | Sverre-Jan Rønneberg | Region V |
| | Øyvind Lilleby | Region VI |
| | Alv Ervik | Region VII |

REPRESENTANTSKAPET

Representantskapet består av medlemmene i forbundsstyret, administrerende direktør i NLF, og region- og fylkeslederne. De regionene som ikke lenger har fylkesstyrer, men regionstyre, er representert i representantskapet med regionleder og nestleder. Dette gjelder region II Hedmark og Oppland og region VI Trøndelag.

I år det ikke er landsmøte, innkalles det til et seminar kalt Planleggingskonferansen for representantskapets medlemmer, med fokus på fremtidige planer for organisasjonen. I 2015 var NLFs vedtekter satt på dagsorden på bakgrunn av vedtak på landsmøtet i 2015 om at vedtektene skulle gjennomgås og fornyes, se nedenfor.

| Region- og fylkesledere | | |
|-----------------------------|------------------|---------------------------|
| Erik Graarud | Fylkesleder | Østfold |
| Harry Nilsen | Fylkesleder | Oslo/Akershus |
| Odd Haakenstad | Regionleder | Region II Hedmark/Oppland |
| Stein Hesthagen | Region nestleder | Region II Hedmark/Oppland |
| Knut Bakken | Fylkesleder | Buskerud |
| Olav Askjer | Fylkesleder | Vestfold |
| Anne Lise Øverland | Fylkesleder | Telemark |
| Rita Birkeland | Fylkesleder | Aust-Agder |
| Kjell N. Nilsen | Fylkesleder | Vest-Agder |
| Tor Bjarne Asheim | Fylkesleder | Rogaland |
| Jan-Ove Halsøy | Fylkesleder | Hordaland |
| Rolf Olav Tenden | Fylkesleder | Sogn og Fjordane |
| Finn Andre Fredvig-Erichsen | Fylkesleder | Møre og Romsdal |
| Niklaus Haugrønning | Regionleder | Region VI Trøndelag |
| Harald Ulven | Region nestleder | Region VI Trøndelag |
| Einar Endresen | Fylkesleder | Nordland |
| Kari Workinn | Fylkesleder | Troms |
| Yngve B. Harila | Fylkesleder | Finnmark |

VALG- OG ORGANISASJONSKOMITEEN

Følgende ble valgt inn for landsmøteperioden 2014 – 2016:

| Medlem | Varamedlem | Region |
|----------------------|------------------|------------|
| Tor Vidar Frydenlund | Ragnar Larsen | Region I |
| Odd Haakenstad | Stein Hesthagen | Region II |
| Anne Lise Øverland | Tor Arne Utengen | Region III |
| Tor Bjarne Asheim | Rune Svensson | Region IV |
| Jan-Ove Halsøy | Per Andreas Øren | Region V |
| Niklaus Haugrønning | Erik Flasnes | Region VI |
| Elling Haukebøe | Oleif Simensen | Region VII |

REVISJON AV VEDTEKTENE

Høsten 2014 ble det nedsatt et utvalg som fikk i oppdrag å gjennomgå forbundets vedtekter med sikte på en modernisering, klargjøring og forenkling av gjeldene vedtekter. Komiteen ble bedt om å forankre arbeidet i organisasjonen.

Komiteen la frem sine foreløpige konklusjoner på Planleggingskonferansen 2015. På bakgrunn av innspill og kom-

mentarer under konferansen ble forslagene bearbeidet og sendt på en omfattende høringsrunde i organisasjonen. Innstillingen fra komiteen ble fremlagt for forbundsstyret tidlig i 2016 og vil bli behandlet av Landsmøtet 2016.



” NLFs formål er å utvikle den lovlige godstransport på vei på en samfunnsmessig ansvarlig og miljømessig bærekraftig måte.

ÅRSREGNSKAP OG REVISJON

Resultatregnskap

| | Note | 2015 | 2014 |
|---|------|-------------------|-------------------|
| Salgsinntekter | | 26 840 436 | 23 890 271 |
| Andre driftsinntekter | 9 | 28 597 922 | 27 995 694 |
| Sum driftsinntekter | | 55 438 358 | 51 885 965 |
| Varekostnad | | 5 323 229 | 7 037 799 |
| Lønnskostnad | 4 | 28 277 175 | 27 997 769 |
| Avskrivning varige driftsmidler | 3 | 314 685 | 278 957 |
| Annen driftskostnad | 4,9 | 18 490 538 | 18 211 606 |
| Sum driftskostnad | | 52 405 628 | 53 526 131 |
| Driftsresultat | | 3 032 730 | -1 640 166 |
| Annen renteinntekt | | 263 191 | 314 204 |
| Annen finansinntekt | | 23 724 | 149 352 |
| Verdiendring av markedsbaserte finansielle omløpsmidler | 8 | 5 548 | 0 |
| Sum finansinntekter | | 292 463 | 463 556 |
| Verdiendring av markedsbaserte finansielle omløpsmidler | 8 | 0 | 49 542 |
| Annen rentekostnad | | 18 585 | 31 197 |
| Annen finanskostnad | 8 | 589 196 | 71 398 |
| Sum finanskostnader | | 607 781 | 152 137 |
| Sum netto finansposter | | -315 318 | 311 419 |
| Ordinært resultat før skattekostnad | | 2 717 412 | -1 328 748 |
| Ordinært resultat | | 2 717 412 | -1 328 748 |
| Ekstraordinær inntekt | 9 | 543 396 | 0 |
| Årsresultat | | 3 260 808 | -1 328 748 |
| Overført annen egenkapital | 2 | 3 260 808 | -1 328 748 |
| Sum disponert | | 3 260 808 | -1 328 748 |

Balanse

| | Note | 2015 | 2014 |
|--------------------------------------|----------|-------------------|-------------------|
| Eiendeler | | | |
| Anleggsmidler | | | |
| Immaterielle eiendeler | | | |
| Konsesjoner, patenter, lisenser o.l. | 3 | 687 590 | 864 587 |
| Sum immaterielle eiendeler | | 687 590 | 864 587 |
| Varige driftsmidler | | | |
| Driftsløsøre, inventar, verktøy o.l. | 3 | 331 298 | 244 475 |
| Sum varige driftsmidler | | 331 298 | 244 475 |
| Finansielle anleggsmidler | | | |
| Lån til foretak i samme konsern | 8 | 38 995 | 12 995 |
| Investeringer i aksjer og andeler | 8 | 1 735 330 | 1 729 782 |
| Obligasjoner og andre fordringer | 5,6 | 19 016 | 61 366 |
| Sum finansielle anleggsmidler | | 1 793 341 | 1 804 143 |
| Sum anleggsmidler | | 2 812 229 | 2 913 205 |
| Omløpsmidler | | | |
| Varer | | 40 958 | 74 325 |
| Fordringer | | | |
| Kundefordringer | 4,7 | 10 101 095 | 9 640 666 |
| Andre fordringer | | 1 114 548 | 475 414 |
| Sum fordringer | | 11 215 642 | 10 116 079 |
| Investeringer | | | |
| Andre finansielle instrumenter | 8 | 0 | 1 257 435 |
| Sum investeringer | | 0 | 1 257 435 |
| Bankinnskudd, kontanter o.l. | 6 | 11 388 164 | 8 392 134 |
| Sum omløpsmidler | | 22 644 764 | 19 839 973 |
| Sum eiendeler | | 25 456 993 | 22 753 178 |

Balanse

| | Note | 2015 | 2014 |
|--|------|-------------------|-------------------|
| Egenkapital og gjeld | | | |
| Egenkapital | | | |
| Innskutt egenkapital | | | |
| Opptjent egenkapital | | | |
| Annen egenkapital | 2 | 11 407 474 | 8 146 666 |
| Sum opptjent egenkapital | | 11 407 474 | 8 146 666 |
| Sum egenkapital | | 11 407 474 | 8 146 666 |
| Gjeld | | | |
| Avsetning for forpliktelser | | | |
| Pensjonsforpliktelser | 5 | 141 000 | 196 000 |
| Sum avsetninger for forpliktelser | | 141 000 | 196 000 |
| Annen langsiktig gjeld | | | |
| Kortsiktig gjeld | | | |
| Gjeld til kredittinstitusjoner | 7 | 0 | 1 257 662 |
| Leverandørgjeld | | 953 707 | 853 954 |
| Skyldige offentlige avgifter | | 2 850 758 | 2 167 736 |
| Annen kortsiktig gjeld | 9 | 10 104 053 | 10 131 160 |
| Sum kortsiktig gjeld | | 13 908 519 | 14 410 511 |
| Sum gjeld | | 14 049 519 | 14 606 511 |
| Sum egenkapital og gjeld | | 25 456 993 | 22 753 178 |

Oslo, 31.12.2015 / 18.3.2016
Styret for NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Per Madsen
styrets leder


Tore Velten
styrets nestleder
Jan Yngvar Tømmerholt
styremedlem

Sverre Jan Rønneberg
styremedlem


Øyvind Lilleby
styremedlem


Aliv Norodd Ervik
styremedlem


Heidi Margrethe Dahl
styremedlem


Kjell Helge Haugland
styremedlem


Geir Andersson Mo
adm direktør

Noter

NOTE 1 – REGNSKAPSPRINSIPPER

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven av 1998 og god regnskapsskikk i Norge.

Vurderinger og klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen et år er klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til gjenvinnbart beløp dersom dette er lavere enn bokført verdi, og verdifallet forventes ikke å være forbigående. Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig.

Aksjer og andeler i tilknyttet selskap og datterselskap

Investeringer i datterselskaper vurderes etter kostmetoden. Investeringene blir nedskrevet til virkelig verdi dersom verdifallet ikke er forbigående og det må anses nødvendig etter god regnskapsskikk. Andre anleggsaksjer og investeringer i andre selskaper hvor forbundet ikke har betydelig innflytelse, er vurdert etter kostmetoden. Investeringene nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som forventes ikke å være forbigående. Mottatt utbytte fra selskapene inntektsføres som annen finansinntekt.

Aksjer og andre verdipapirer (omløpsaksjer)

Markedsbaserte finansielle omløpsmidler, vurderes til virkelig verdi på balansedagen. Andre verdipapirer (omløpsmidler) vurderes til det laveste av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi på balansedagen.

Inntekter

Medlemsinntekter inntektsføres i det regnskapsår medlemskapet gjelder. Inntekter fra operasjonelle aktiviteter resultatføres på opptjeningstidspunktet. Inntektene regnskapsføres med verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet.

Varer

Varer er vurdert til det laveste av gjennomsnittlig anskaffelseskost og netto salgsverdi. Varelageret består av varer fra NLF-butikken og TIR-carnet.

Fordringer

Kundefordringer og andre oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringene.

Pensjoner

Forbundet er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon. Etablert ordning oppfyller kravene i denne lov. Forsikrede pensjonsforpliktelser knyttet til ytelsesordninger balanseføres ikke. Alle innbetalinger til forsikringsselskapet, også innbetalinger til pensjonspremiefond, kostnadsføres. Fra 01.01.2015 har forbundet gått over fra ytelsespensjon- til innkuddspensjonsordning.

Skatter

Forbundets virksomhet anses ikke skattepliktig.

NOTE 2 – EGENKAPITAL

| | Fri kapital | Egenkapital med restriksjoner bindinger | Sum Egenkapital |
|-------------------------------|-------------------|---|-------------------|
| Egenkapital pr. 01.01. | 8 146 666 | 0 | 8 146 666 |
| Årets resultat | 2 760 808 | 500 000 | 3 260 808 |
| Egenkapital 31.12. | 10 907 474 | 500 000 | 11 407 474 |

Overskuddet for 2015 er fordelt på følgende måte: kr 500 000 er avsatt til ekstraordinært vedlikehold av lokalene i forbindelse med inngåelse av ny 10-års leiekontrakt, resten av overskuddet kr 2 760 808 er overført til den frie kapitalen.

NOTE 3 – VARIGE DRIFTSMIDLER

| | IT-prosjekt | Kontor/ datautstyr | Inventar | Aktiverte lokalkostnader | 31.12.2015 Sum |
|---------------------------------|------------------|--------------------|----------------|--------------------------|------------------|
| Anskaff.kost 01.01. | 1 055 984 | 1 015 842 | 55 050 | 0 | 2 126 875 |
| Årets tilgang | 37 310 | 39 378 | 96 147 | 51 676 | 224 511 |
| Årets avgang | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Anskaff.kost 31.12. | 1 093 294 | 1 055 220 | 151 197 | 51 676 | 2 351 86 |
| Akk. Avskrivninger 01.01. | 191 397 | 810 708 | 15 709 | 0 | 826 417 |
| Akk. avskrivn. 31.12. | 405 703 | 897 598 | 29 197 | 0 | 926 795 |
| Balanseført verdi 31.12. | 687 591 | 157 622 | 122 000 | 51 676 | 1 018 888 |
| Årets avskrivninger | 214 306 | 86 890 | 13 488 | 0 | 314 685 |
| Økonomisk levetid | 5 år | 3-5 år | 5 år | 10 år | |
| Avskrivningsplan | Lineær | Lineær | Lineær | Leieperiode | |

Forbundsstyret har vurdert It-prosjektet til å ha en reell levetid på 5 år.

NOTE 4 – KUNDEFORDRINGER

Kundefordringer er vurdert til pålydende, nedskrevet for forventet tap på fordringer. Det er tapsført kundefordringer med kr 52 776 i 2015. Oversikt over kundefordringer utover periodiserte provisjoner mv er som følger:

| | 2015 | 2014 |
|---|------------------|------------------|
| Kundefordringenes pålydende | 5 819 964 | 2 297 441 |
| Avsatt til dekning av usikre fordringer | 350 000 | -150 883 |
| Netto oppførte kundefordringer | 6 169 964 | 2 146 558 |

Ovennevnte tall baserer seg på at forskuddsbetalte kundefordringer utgjorde kr 4 409 247 pr 31.12.14 og kr 3 240 483 pr 31.12.15.

Noter

NOTE 5 – LØNSKOSTNADER / ANTALL ANSATTE / GODTGJØRELSER / PENSJONER MM

| | 2015 | 2014 |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|
| Lønnskostnader mm. | | |
| Lønninger mv | 21 768 101 | 21 374 412 |
| Folketrygdavgift | 3 468 707 | 3 358 536 |
| Pensjonskostnader | 2 062 052 | 2 302 181 |
| Andre ytelser | 978 315 | 962 639 |
| Lønnskostnader | 28 277 175 | 27 997 769 |
| Antall årsverk | 27 | 28 |
| Godtgjørelse (i kroner) | Adm. dir | Styret |
| Lønn | 1 496 660 | |
| Annen godtgjørelse | 180 760 | |
| Møtegodtgjørelse | | 901 030 |
| Styrehonorar | | 1 158 000 |
| Sum | 1 677 420 | 2 059 030 |

Langsiktige fordringer består av et depositum vedørende leieavtale og mellomværende mot NLF senteret AS.

Lån til ansatt er gjort opp i løpet av året, tinglyst pant er slettet.

Avsatt kostnad ad avtale om pensjonsutbetalinger over 4 år til en tidligere ansatt utgjør pr 31.12.15 kr 141 000. Denne posten utgjør den totale langsiktige gjelden pr 31.12.15.

Revisor

Revisjonshonorar for året utgjør kr 198 000 (eksklusiv merverdiavgift).

| | |
|------------------|----------------|
| Ordinær revisjon | 170 000 |
| Andre tjenester | 28 000 |
| Sum | 198 000 |

Obligatorisk tjenestepensjon

Forbundet gikk fra 01.01.15 over fra ytelsespensjonsordning til innskuddspensjonsordning for alle sine ansatte.

NOTE 6 - BUNDNE MIDLER

| | 2015 | 2014 |
|---------------------------------|------------------|------------------|
| Skattetrekk | 1 352 268 | 1 384 616 |
| Depositum leiekontrakter | 1 011 052 | 1 001 682 |
| Sum bundne midler 31.12. | 2 363 320 | 2 386 298 |

NOTE 7 – LANGSIKTIG GJELD/PANTSTILLELSER

Gjeld som forfaller til betaling mer enn fem år etter regnskapsårets slutt:

Forbundet har ikke slik gjeld.

Balansført gjeld som er sikret ved pant mv:

Gjeld til kredittinstitusjoner sikret med pant utgjør pr 31.12.15 kr 0. Innvilget kassakreditt er ikke benyttet.

Balansført verdi av eiendeler stilt som sikkerhet for pantesikret gjeld:

Som sikkerhet for gjeld er det tinglyst pant i fordringer, bokført verdi pr 31.12.15 utgjør kr 11 254 638.

NOTE 8 – INVESTERINGER I AKSJER OG ANDRE FINANSIELLE INSTRUMENTER

| | Selskapets aksjekapital | Antall eierandel | Anskaffelses-kost | Bokført verdi 31.12.2015 | Avkastning 2015 |
|---------------------------------------|-------------------------|------------------|-------------------|--------------------------|-----------------|
| NLF-SENTERET AS | 1 700 000 | 100 % | 1 700 000 | 1 700 000 | 0 |
| Akershus og Østfold Virketransport AS | | 2 % | | 0 | 0 |
| Fagopp, Transportfag | | 40 % | 1 000 | 1 000 | 0 |
| Storebrand ASA ordinære | | 975 aksjer | 67 874 | 34 330 | 0 |
| Storebrand Privat | | | | | |
| Investor ASA | | 167 658 | 2 000 000 | 0 | -443 246 |
| Sum | | | | 1 735 330 | -443 246 |

Fordring på NLF-SENTERET AS er kortsiktig og utgjør kr 38 995 pr 31.12.15.

Årsregnskap for NLF-SENTERET AS er ikke avlagt for 2015. Selskapet hadde en bokført egenkapital på kr -625 401 pr 31.12.14 og et underskudd på 2 906 572 for 2014. I all hovedsak skyldes resultatet nedskrivning av en aksjepost til ligningsverdi som ikke tilsvarte virkelig verdi.

Aksjene i Storebrand ASA ordinære er bokført til ligningsverdi.

Aksjer i Storebrand Privat Investor ASA er realisert i året. Avkastning 2015 gjelder bokført tap.

NOTE 9 – ANDRE AVSETNINGER/PERIODISERINGER

Det er avsatt kostnad på kr 2 850 000 i andel provisjon til fylkeslagene vedrørende inntekter i 2015.

Provisjonsinntektene er periodisert til perioden de er opptjent. Andel av provisjoner som skal videreføres til TS-forum blir etter samme prinsipp som tidligere først bokført som reduksjon i provisjonsinntektene året etter opptjeningsåret.

Sign-on-fee ad provisjonsavtale med Statoil er fordelt over avtaleperioden på 5 år.

I samarbeid med Norges Varemesse arrangeres transportmesse normalt hvert 3. år, neste gang i 2016. Inntektene fordeles over hvert av de tre årene i perioden mellom messene.

Ikke benyttede midler til Opplysnings- og utviklingsmidler som er tildelt, men ikke benyttet pr 31.12. er balansført som gjeld. Samme prinsipp er lagt til grunn når det gjelder prosjekter med offentlig tilskudd.

I 2015 er det tilbakebetalt et depositum på kr 543 396 som gjelder utbetalinger mer enn 10 år tilbake. Dette har ikke vært bokført som fordring i regnskapet. Posten er vurdert som vesentlig og derfor presentert som ekstraordinær inntekt i 2015.

MOA REVISJON AS

Statsautorisert revisor – siviløkonom. Medlem av Den norske Revisorforening

Til Landsmøtet i
NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Revisor- og
organisasjonsnummer:
NO 991 456 147 MVA

Langelandsveien 17
6010 ÅLESUND

Telefon 70 15 26 60
Telefaks 70 15 26 61

E-post post@moa-revisjon.no

REVISORS BERETNING

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for NORGES LASTEBILEIER-FORBUND, som viser et overskudd på kr 3 260 808. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2015, resultatregnskap for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og for slik intern kontroll som styret og daglig leder finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettviseende bilde. Formålet er å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til NORGES LASTEBILEIER-FORBUND per 31. desember 2015 og av resultater for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

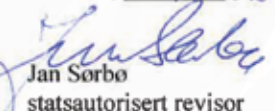
Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 "Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon", mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Ålesund, 18.13.2016

 Jan Sørbe
 statsautorisert revisor

Årsberetning 2015

Formålet til Norges Lastebileier-forebund er å utvikle den lovlige godstransport på vei på en samfunnsmessig ansvarlig og miljømessig bærekraftig måte, samtidig som utøvernes økonomiske, faglige og sosiale interesser ivaretas. Forbundet har ikke erverv til formål.

Arbeidsmiljøet anses som tilfredsstillende. Totalt sykefravær for 2015 utgjorde 4,8 prosent. Det ble ikke rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen.

Forutsetningen om fortsatt drift er lagt til grunn ved utarbeidelsen av årsregnskapet.

Ved ansettelser legges det vekt på at det ikke skal forekomme forskjellsbehandling grunnet kjønn. Ved årets slutt var fordelingen blant de ansatte 6 kvinner og 19 menn.

Virksomhetens arbeid medfører ikke forurensning eller utslipp som er skadelig for det ytre miljø.



Postboks 7134, St. Olavs plass 0130 OSLO
Telefon: 415 44 100 • Faks: 22 20 56 15 • E-post: post@lastebil.no

www.lastebil.no



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND