



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

# STYRETS BERETNING 2013





# Innhold

**2013 – GJENNOMFØRINGSÅRET**  
Forbundsleder

02

**EN MER RELEVANT ORGANISASJON!**  
Administrerende direktør

03

**01 • NLF-ÅRET I BILDER**  
Uformell oppsummering

04

**02 • LASTEBILNÆRINGEN**  
Generell økonomi, rekruttering (konjunkturundersøkelsen)  
Miljø  
Ulykkesstatistikk

06

**03 • MEDLEMSSERVICE**  
Grafisk profil, Medlemsavtalene, NLF-advokatene,  
NLF Magasinet, Nye nettsider  
Medlemssatsing

12

**04 • KOMMUNIKASJON**  
Kommunikasjon generelt  
NLF i mediebildet  
Lastebil.no  
Sosiale medier  
Nyhetsbrev

22

**05 • MYNDIGHETSKONTAKT**  
Kabotasje, Kampsaker  
NTP 2014 – 2023  
Statsbudsjettet 2014  
Høringsuttalelser

28

38

#### 06 • FAGGRUPPENE

Anlegg, vei og brøyting  
Bilberging og spesialtransport  
Distribusjon, langtransport og ADR  
Tømmer, landbruk og levende dyr  
Teknisk gruppe



44

#### 07 • RÅDGIVNING

HMS  
KMV  
Sikkerhetsrådgivning  
Økonomisk rådgivning  
Trafikksikkerhet

48

#### 08 • SAMARBEID/ALLIANSER

Diverse utvalg og komiteer  
IRU  
NLA  
TS-Forum

54

#### 09 • NLFs ARBEIDSGIVERFORENING

Tariffutvalget  
Tariffoppjøret  
Tariffkonferansen

58

#### 10 • KOLLEGAHJELPEN

60

#### 11 • STATUS

Administrasjonen  
Medlemstall

70

#### 12 • ÅRSREGNSKAP OG REVISJON

Styrets underskrifter



Dette året midt i landsmøteperioden er muligheten vi har for å jobbe gjennom alle de store prosjektene som siste landsmøte vedtok prinsippene om, og hvor vi i forbundsstyret og administrasjonen skal rapportere tilbake til neste landsmøte om status og mål-oppnåelse.

## 2013 – Gjennomføringsåret

2013 ble året hvor alle vi som hører til NLF og ikke minst alle de der ute som med ulike interessnivå følger oss og vår virksomhet, virkelig fikk oppleve at organisasjonen har forandret seg. De tydelige og til dels hårete målene for vår virksomhet vedtatt på forrige landsmøte i Trysil er blitt omsatt i en langt mer synlig og relevant organisasjon som preger bildet ute i allmenheten, det politiske kartet, hos myndighetene og for oss som jobber på ulike nivåer internt i organisasjonen.

Vi gjorde på landsmøtet i 2012 noen prioriterte beslutninger hvorav resultater i vårt næringspolitiske arbeid rager veldig høyt. Vi jobber i en hverdag hvor vår eksistens som en fri, uavhengig, nasjonal godstransportnæring er utfordret og truet på en ny og mer alvorlig måte enn hva vi tidligere har opplevd i dette stolte forbundets historie. Det å overleve økonomisk handler i bunn og grunn om forutsetninger og rammevilkår som gir like konkurransevilkår for aktørene. Å produsere resultater som kan gjøre oss i stand til å hevde oss i den stadig økende, internasjonalt påvirkede, konkurransen er derfor den oppgaven som står øverst på blokka for alle som jobber for NLFs interesser hver dag. Sånn må det være og sånn er det.

Som forbund når frem med enkeltsaker i et omfang som er imponerende, vår størrelse og styrke tatt i betraktning. Men vi har også en rekke saker hvor vi sliter med fremdrift for å få resultater, og i enkelte saker kommer vi ikke gjennom. Det må vi også akseptere og rykke tilbake til start for å samle nye argumenter og legge en ny strategi.

Men hovedinntrykket rokkes ikke ved, vi har en fremgang i det næringspolitiske landskapet som vi skal være glade for, men som bare må virke som inspirasjon og energi for å gå løs på enda noen nye utfordringer som er der hele tiden.

Noen saker tar det utrolig lang tid å nå frem med, og enda lenger tid å gjennomføre. Vi har forståelse for at den politiske hverdagen er slik, og er tålmodige vedrørende effektene av et langsiktig arbeid. Men selv vår tålmodighet kan i enkeltsaker bli satt på en alvorlig prøve. Mangel på gjennomføringsevne og resultater kan føre til at vi som organisasjon kan bli nødt til å ta i bruk de kraftigste virkemidlene vi som organisasjon har, markeringer og aksjoner. AutoPASS-saken – hvor vårt forslag om obligatorisk brikke for alle lastebiler, fikk tilslutning for 3 samferdselsministere siden – er senere vedtatt i lovs form. Forskriftene uteblir imidlertid. Denne saken har ikke bare en viktig verdi for samme kostnadsbilde for alle som driver lastebiltransport i Norge, den har også en utrolig stor symbolsk verdi for like konkurransevilkår i næringen vår.

Ikke bare skal vi oppnå resultater, vi skal være en attraktiv organisasjon for alle som driver gods-transport. Merverdien ved et medlemskap i NLF er steget betraktelig gjennom den spennende utviklingen vår nyopprettede markedsavdeling i forbundet har brakt oss på mange sektorer. Resultatet av masse godt arbeid har vi sett, men det meste ligger foran oss!

Medlemsundersøkelser viser at advokattjenesten verdsettes høyt blant våre medlemmer, nyorganiseringen med NLF-advokatene viser at den blir enda mer populær og etterspurt. Det gleder oss. Det må være et ekstra synlig og viktig argument for økt organisatorisk oppslutning om NLF.

Organisatorisk ble 2013 et meget godt år for NLF. Tydelige vedtak om strategier og planer på siste landsmøte og vår administrerende direktør Geir A. Mo's meget tydelige og solide innsats for å gi oss resultatene – støttet opp med alle andre ansattes gode og lojale engasjement og ikke minst alle tillitsvalgte entusiasme og innsats – har brakt oss et godt stykke videre på veien til å vise at «Uten lastebilen stopper Norge». Takk til dere alle!

Per Madsen  
Forbundsleder

# En mer relevant organisasjon!

NLF, sammen med våre samarbeidspartnere i en rekke land, mobiliserte for å få forståelse for at såkalt fri konkurranse i et marked med enorme kostnadsforskjeller aldri vil føre til noe annet enn store skjevheter i vilkårene, med tilhørende sosiale forskjeller og et tydelig A- og B-lag blant aktørene. Et A-lag som opererer innenfor et lands nasjonale regler og et B-lag som opererer på utsiden, med langt lavere kostnader enn de som er på innsiden. Da er det jo logisk hvem som utkonkurrerer hvem.

Dette er bakteppet for NLFs kamp for like vilkår. Og dette var bakteppet for den store innsatsen som har vært gjort for å få EU til å stoppe opp. Det lyktes vi med. Vi fikk EU til å stoppe opp. Til å ta en pause. Til å erkjenne at sporet de hadde valgt var feil. Nye, og mer liberale kabotasjeregler er utsatt til neste periode. Det er også erkjent at dagens regler skaper sosiale forskjeller som må håndteres. Dette er en stor seier for NLF og forbundets samarbeidspartnere i Norden og Europa.

Imidlertid er dette en foreløpig seier. Nå, mer enn noen gang, er det avgjørende med full innsats både internasjonalt og nasjonalt for å sikre oss at frisleppsidealene i korridorene i Brussel og Oslo ikke får gjennomslag for sine ødeleggende forslag.

Forbundets visjon om å få full aksept for norsk godstransport sin nytte for samfunnet handler også om å få anerkjennelse fra både opinion og myndigheter for den innsatsen våre medlemmer gjør for å holde samfunnet i gang. Dette arbeidet tar aldri slutt og innsatsen i 2013 har vært stor. Jeg mener at vi for første gang på lang tid virkelig har myndighetenes og opinionens oppmerksomhet. Det er interesse for å gjøre noe med de utfordringene vår næring sliter med – i form av behovet for like konkurransevilkår, men også i vårt arbeid for å øke kompetansen til sjåfører og bedriftsledere for å sikre økt trafikksikkerhet.

Næringens omdømme, og derigjennom anerkjennelsen for vår nytte for samfunnet, handler ofte om hvordan vi oppfører oss på veien. Kjører vi trafikksikkert? Tar vi hensyn til de rundt oss? Er bilene vi bruker trygge og sikre nok? Har våre sjåfører nok kunnskap til å ferdes på norske veier? Opptrer vi på en bærekraftig måte i det store klimaregnskapet? Disse enkle, men særdeles viktige spørsmålene, er for samfunnet rundt oss avgjørende for om de ser på vår næring med et positivt eller et negativt blikk.

Dette er også forhold som kun vi selv kan gjøre noe med. Uavhengig av Brussel, urimelige konkurranseforhold, lovlig og ulovlig kabotasje, sosial dumping og alle andre spørsmål som vår næring sliter med, eier vi løsningen på vårt eget omdømme selv. Det er viktig å ta med seg, og vi må alle være bevisste vår opptreden i godstransportens tjeneste

Jeg takker våre medlemmer, tillitsvalgte og kolleger for et godt samarbeid i 2013. Det er en sann glede å reise rundt i denne flotte organisasjonen og oppleve engasjementet og interessen våre medlemmer har for næringen sin. Det er også glede å oppleve lojaliteten og innsatsen fra forbundets dedikerte ansatte. I sum lover dette godt for fremtiden til en næring og et forbund i stadig forandring for å møte en stadig mer krevende hverdag.

Geir A. Mo  
Administrerende direktør



I årsberetningen for 2013 stilte jeg spørsmålet om vi ville få like konkurransevilkår eller om den ødeleggende kabotasjevirkningen skulle få lov å fortsette i enda større omfang enn hittil. Kampen for like konkurransevilkår var og er forbundets viktigste sak, og signalene som kom fra Brussel om et ytterligere frislepp, var sterke.

# 01

## NLF-året i bilder

▼ Sjøfører hos våre medlemmer er populære intervjuobjekter. De er på veien og vet hva som foregår.



▼ Lastebiltellingen i juni skapte stort engasjement blant medlemmene, og det fanget godt med oppmerksomhet rundt om i landet.



▲ Det ble også tid til en fotokonkurranse innen døgnhvil.

Arrangementet på Kjelferga gir anledning til faglig og sosialt samvært, og er en veldig fin møteplass for våre medlemmer.



▲ Næringspolitisk arbeid er grundig arbeid både i formelle og uformelle fora.

Arendalsuka er tiden for å besøkes av både region- og nordiske politikere.



◀ Aksjonsdagen mot sosial dumping i august var godt planlagt over hele landet, og regionene meldte om stor stemning. I tillegg fikk aksjonen veldig mye medieomtale.

▼ Arbeidet med blant annet høringer på Stortinget krever mye ressurser, men det er verdt det.



▼ Rekruttering er avgjørende for at godstransportnæringen skal eksistere fremover som en nasjonal næring. Det rekrutteringsarbeidet begynner tidlig.



▼ Høstmøtet til NLF Finnmark arrangeres alltid sammen med MEF.



Arbeid krever formelle og



for politikk og regionale, nasjonale



▲ NLF lanserte dieselyverialarm på slutten av året. Næringen er presset til å ta egne grep for å forhindre mer kriminalitet innad.



Lastebilnæringen samspiller fortsatt tett med industrien og handelsnæringen, det er et gjensidig avhengighetsbehov her. Samfunnsøkonomien generelt kan måles i godstransportbehovet – det er et direkte mål på hvor høy aktiviteten er rundt om i landet. Med sin fleksibilitet, pålitelighet og tilgjengelighet er lastebiltransporten i svært mange tilfeller transportbrukernes førstevalg og eneste alternativ. Hvordan utviklingen for godstransport på vei til enhver tid er, kan derfor fint brukes som en indikator på temperaturen i norsk næringsliv.

Dagens situasjon er fortsatt noe usikker grunnet uklare konkurransevilkår og uavklarte signaler fra både norske myndigheter og fra EU. For den norske lastebilnæringens del vises dette veldig tydelig gjennom den økte konkurransen fra utenlandske transportører. Samtidig er det en gryende optimisme blant flere lastebileiere som våger å tenke nytt og kreativt, og vet å møte utfordringer med løsningsorientert tenkning.

### Konjunkturundersøkelsen 2013

NLF sine årlige konjunkturundersøkelser dokumenterer nåværende situasjon og forventet utvikling i lastebilnæringen. Undersøkelsen for 2013 er den sjettede som er gjennomført, og 945 medlemsbedrifter har avgitt anonyme svar. Det utgjør en svarprosent på cirka 35 prosent av medlemsmassen.

### Den økonomiske tilstanden

Årets konjunkturundersøkelse viser vekst i omsetning, driftsresultat og egen-





kapital for driftsåret 2012 sammenlignet med fjoråret (regnskapet for 2013 er ikke tilgjengelig). I spørsmål knyttet til utviklingen i 2013 og ett år frem i tid, er det overordnede inntrykket av de vektete svarene at det er en uendret utvikling sett opp mot 2012. Samtidig viser svarene positive tendenser med oppgang for de fleste av nøkkeltallene, sett i forhold til nedgang, noe som også gjør seg gjeldende for forventningene for 2014. Nøkkeltallene som presenteres for omsetning, driftsresultat og egenkapital bekrefter igjen bildet av lastebilnæringen som en typisk småbedriftsnæring hvor det private eierskapet er stort, driftsmarginene små og egenkapitalen lav. Som statistikken til Statistisk Sentralbyrå viser, er både driftsresultatet og egenkapitalen på et langt høyere nivå for det øvrige norske næringsliv, altså våre kunder. Dette er et utviklingstrekk som gir grunn til refleksjon og bekymring.



### **Kabotasjetransport**

I årets konjunkturundersøkelse er det gjort en kartlegging knyttet til kabotasjetransport. Svarene viser at en betydelig andel av NLFs medlemmer er berørt og har erfart nedgang i omsetning og redusert økonomisk resultat. Et annet moment for å vurdere effekten av kabotasje på det norske innenlandsmarkedet, er prisutviklingen. Undersøkelsen viser at en betydelig større andel av bedriftene som har mistet oppdrag grunnet kabotasje, har opplevd prisnedgang. Dette kan bero på at kabotasjetransporten gir økt prispress og at norske bedrifter må tylene sine marginer ytterligere for å kunne vinne kontrakter.



## Antall ansatte og gjennomsnittsalder

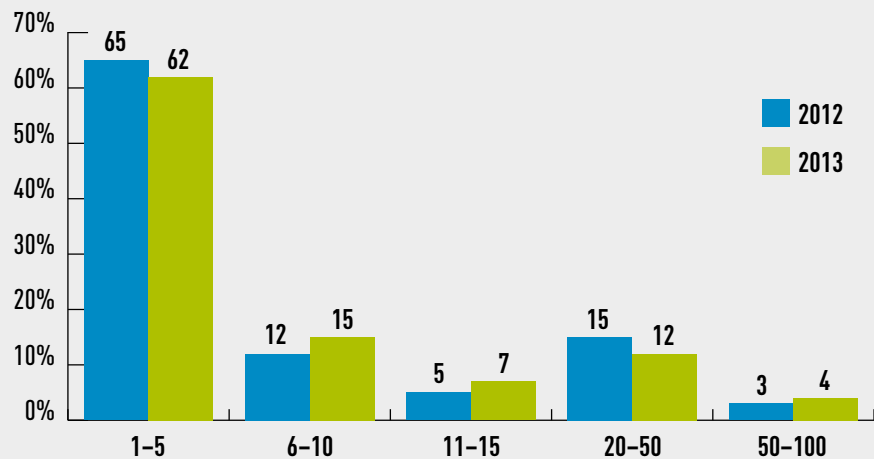
Fordelingen viser at 62 prosent av bedriftene er små bedrifter med 1 til 5 ansatte. I fjorårets undersøkelse lå denne fordelingsprosenten på 65 prosent – altså færre ansatte i småbedriftsgruppen. Bare 4 prosent av bedriftene som har svart, har flere enn femti ansatte. Figur 1 viser at det har blitt flere ansatte i de mellomstore bedriftene med ansatte fra 6 til 10 og 11 til 15, og fordelingsprosenten på henholdsvis 15 og 7 mot 12 og 5. I gruppen fra 20 til 50 viser figuren en nedgang fra 15 prosent i fjor til 12 prosent i år. Beregninger som er gjort ut fra svarene i år, viser et snitt på 6,6 ansatte. Det gir et uendret bilde fra forrige år. Fra året 2007 – før finanskrisen – er nedgangen forøvrig beregnet til 12 prosent.

Beregninger viser at gjennomsnittsalderen i næringen i årets undersøkelse ligger på samme nivå som i 2012 – 45,3 år. Fra 2007 har gjennomsnittsalderen økt med 9,7 prosent.

### Antall ansatte

#### Beregnet snitt antall ansatte

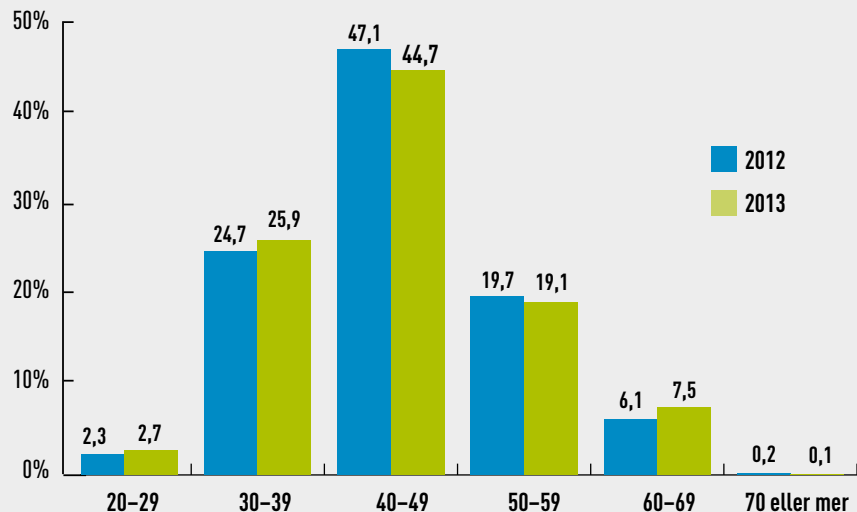
2007	7,5
2009	6,8
2010	6,5
2011	6,9
2012	6,6
2013	6,6



### Ansattes alder

#### Gjennomsnittsalder

2007	41,3
2009	43,7
2010	44,8
2011	44,6
2012	45,3
2013	45,3



## Rekruttering

Årets undersøkelse viser igjen at bedrifter med 1 til 10 ansatte ikke har problemer med rekrutteringen. For de mellomstore og større bedriftene i næringen viser svarene at sjåførtilgangen er mer krevende, og ubesatte stillinger forekommer på grunn av denne situasjonen. Det er også disse bedriftene som har lærlingplasser og som har ansatt sjåfører med en annen nasjonalitet.

## Miljø

NLF tar lastebilnæringens miljøpåvirkning på alvor. Forbundets egen bransjestandard, Kvalitet og miljø på vei (KMOV), er det viktigste verktøyet for sikring av både kvalitet og miljø i NLFs bedrifter. Les mer om KMOV i kapittel 7: Rådgivning, konsulenttjenester og opplæring.

NLF er fortsatt med i forskningsprosjektet Grønn Bydistribusjon Oslo (GBO) som ble startet opp i 2012. Forskningsprosjektet skal oppnå sine mål gjennom å:

- Utvikle løsning for bedre utnyttelse av tilgjengelig gateareal
- Utvikle løsning for bedre utnyttelse av døgnuke
- Demonstrere bruk av miljøriktige og energieffektive kjøretøy og ubemannede varemottak

NLF har signert avtale om å delta. Arbeidet fortsetter i ett år. Regionsjef for NLF Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland, Reidar Retterholt, er NLFs representant.

## Eurostandardene

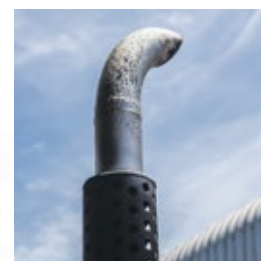
I 1993 innførte EU konkrete krav til utslipp av lokalt forurensende stoffer gjennom den såkalte Euro 1-standard. Senere er det innført nye standarder med stadig strengere krav. Det siste kravet som ble innført var Euro 6-standard, i januar 2014. Men NLFs Euromotorundersøkelse fra 2014 viser at bileiere allerede kjøper biler med de høyeste Eurokrav-motorene.

**Tabell 1.** Viser hvilke utslippskrav de forskjellige motorene må tilfredsstillere. Kravene gjelder for lastebiler som har blitt registrert etter de oppgitte datoene. Målene er oppgitt i gram per kilowatttime.

Motor	Registrert etter	NOX	PM	HC	CO
Euro 1	01. oktober 1993	9	0,36	1,1	4,5
Euro 2	01. oktober 1996	7	0,15	1,1	4,5
Euro 3	01. oktober 2001	5	0,10	0,66	2,1
Euro 4	01. oktober 2006	3,5	0,02	0,46	1,5
Euro 5	01. oktober 2009	2	0,02	0,46	1,5
Euro 6	01. januar 2014	0,4	0,01	0,13	1,5



NLF tar  
lastebilnæringens  
miljøpåvirkning  
på alvor





NLF foretar årlig en undersøkelse blant medlemmene om hvilke Euro-motorer som sitter i lastebilene de bruker. Undersøkelsen startet i 2006. I 2013 var det 699 medlemmer som svarte på undersøkelsen. Til sammen har disse medlemmene 3558 biler. I tabell 2 er det angitt hvor mange prosent av bilparken som har de forskjellige motortypene i 2006–2013:



**Tabell 2.** Her ses resultatene fra NLFs medlemsundersøkelser, 2006–2013.

Euro-motorer		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Euro-klasse	Registrert etter								
Euro 0	Før 1. oktober 93	4 %	2 %	2 %	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %
Euro 1	1.oktober 1993	5 %	4 %	2 %	3 %	2 %	2 %	1 %	1 %
Euro 2	1. oktober 1996	23 %	17 %	8 %	6 %	5 %	4 %	3 %	2 %
Euro 3	1. oktober 2001	65 %	47 %	34 %	31 %	24 %	18 %	13 %	11 %
Euro 4	1. oktober 2006	3 %	27 %	45 %	48 %	43 %	39 %	36 %	26 %
Euro 5	1. oktober 2009	0 %	3 %	8 %	11 %	24 %	36 %	45 %	58 %
Euro 6	1. januar 2014	-	-	-	-	-	-	1 %	1 %

## Ulykkesstatistikk

Statistikken for 2013 viser en økning av drepte i trafikken. Ifølge tall fra januar 2014 ble det registrert 190 drepte i trafikken totalt. Endelige tall for 2013 foreligger først i mai/juni 2014.

Antall ulykker med vogntog innblandet, der personer har blitt drept eller skadd, har holdt seg på nesten samme nivå som i 2012. Det er noe nedgang i antall ulykker og skadde. Tallene på antall omkomne har imidlertid gått litt opp, fra 16 personer i 2012 til 20 personer i 2013.

### Veitrafikkulykker med vogntog\*

*Tabell 3. Personer drept eller skadd hvor vogntog var innblandet fra 2010 til 2013.*

Ulykker i alt:	2010	2011	2012	2013
	243	205	237	233
Personer skadd:	2010	2011	2012	2013
	291	249	290	287
Personer drept:	2010	2011	2012	2013
	34	28	16	20

*\*Lastebil med påhengsvogn, lastebil med slepvogn og trekkbil med semitrailer.*

*Kilde: Statistisk Sentralbyrå.*



Det er noe nedgang i antall ulykker og skadde.





### Norges Lastebileier-Forbund i ny drakt

I tråd med arbeidet med å skape en mer synlig profil generelt i NLF, var det også naturlig å se på den grafiske profilen. Målsettingen ble å justere den visuelle profilen slik at den fremstod enhetlig og noe mer moderne i form og farge, og at profilen enkelt kan brukes på eksterne plattformer og i sosiale medier. Det var viktig å beholde gjenkjenningen fra tidligere logo samtidig som den skulle tydeliggjøres. Arbeidet ble igangsatt på vinteren og nytt grafisk designprogram ble presentert våren 2013. Etter å ha benyttet den nye profilen i et drøyt halvår ser det ut til at den er godt mottatt både i og utenfor organisasjonen.

### Medlemsavtalene

NLF har inngått en rekke avtaler med ulike leverandører som gir medlemmene gode produkter og priser på tjenester som er viktige for den daglige driften. Her følger en omtale av de viktigste avtalene samt to nye avtaler som ble inngått i 2013.



## Forsikring

NLF og If har vært avtalepartnere siden 1974. God rådgivning og gode skadeoppgjør i kombinasjon med riktig dekning til konkurransedyktige priser er grunnpilarer i avtalen. 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 medlemsfordelene i avtalen, og særlig på områder som kan bedre trafikksikkerhet og omdømme både for næringen og for den enkelte transportør. Prosjektet På riktig side er en viktig satsing på dette feltet, og det har i 2013 blitt rullet ut over hele landet. Ved årsskiftet var totalt 71 medlemsbedrifter med til sammen 839 biler aktivt med i På riktig side. Bedrifter som knytter seg til prosjektet 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 uforminskert kraft.

Utviklingen for avtalen i 2013 var stabil innen skadeforsikring. Ifs kundemasse gjennom NLF har vært gjenstand for noe større bevegelse enn tidligere. Dette skyldes i stor grad at If har gjennomført en omfattende gjennomgang av storbiltariffen. Det er et viktig mål for både NLF og If at denne positive utviklingen fortsetter i 2014.

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 transportbedrifter i NLF.

### **Pensjonsforsikring**

NLF har en avtale med If som omfatter den kollektive innskuddspensjonen (OPT). Den må bedriftene lovmessig dekke for sine ansatte. Avtalen har fått navnet If Pensjon. Forsikringen omfatter sparing til alderspensjon, innskuddsfritak ved ervervsuførhet, uførepensjon ved ervervsuførhet, barnepensjon og forvaltning av ansattes pensjonsmidler gjennom forvaltningskonseptet Danica. Der bestemmer bedriften selv fondsutvalget som tilbys den ansatte. Resultatene for denne delen av avtalen har ikke gitt de ønskede resultater, men dette vil stå i fokus i 2014.

Siden samarbeidet med If er utvidet til også å gjelde pensjonsforsikringer, har NLF sagt opp avtalen med Storebrand om pensjonsforsikringer.

### **Drivstoff**

NLF sin medlemsavtale med Statoil gir medlemmer rabatt på drivstoff, smøremidler, kjemiprodukter og AdBlue. 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, videreført i 2013 og vil fortsette i 2014. Dette er et konsept kun for NLFs medlemmer. Overnattingskonseptet Truckers Club fikk en etterlengtet tilvekst i 2013 da døgnhvileplassen på Minnesund ble åpnet. Konseptet er utviklet i nært samarbeid med NLF. Det er viktig at Truckers Club tas i bruk på en slik måte at vi i løpet av kort tid kan oppleve at Statoil bygger flere flotte anlegg rundt omkring i Norge.





Vi oppnådde også i 2013 en omsetningsøkning over Statoil-avtalen, noe som bekrefter at den fortsatt står sterkt blant NLFs medlemmer.

## Telefoni

NLF har en rammeavtale med Telenor som gjør at NLF-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 2013. Det er meget god oppslutning om avtalen blant nye medlemmer.

I 2013 ble det presentert nye pakkeløsninger for NLF. Telefonmarkedet er imidlertid i så stor forandring at partene er enige om å se på en reforhandling tidlig i 2014.

## Finansiering

NLF har avtale med Nordea Finans som skal tilby NLF-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 om transportbransjen. Det er derfor gjennomført samlinger i 2013 hvor NLF har bidratt med viktig bransjekunnskap.



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 etterhvert godt kjent blant NLFs medlemmer og flere benytter seg av avtalens fordeler. Omsetningstallene for 2013 er gode og det legges opp til videre vekst i 2014.

## Dekk

NLF sin avtale med Dekkmann skal gi NLF-medlemmer gode priser på dekk. Omsetningen over avtalen med Dekkmann har ikke hatt ønsket utvikling. Av den grunn ble det i slutten av 2013 fremforhandlet en ny avtale med nye betingelser og elementer. Blant annet vil det bli lagt stor vekt på en økt lokal kontakt mellom Dekkmann-avdelingene og NLF-medlemmene.



## Bilglass

NLF inngikk i 2012 en avtale med Riis Bilglass om fordelaktige priser på skifte og reparasjon av glass. Riis Bilglass er Norges største bilglasskjede, og gir med sine 100 avdelinger/verksteder et godt tilbud til NLFs medlemmer i hele landet. Det



har ikke vært noen større aktiviteter knyttet opp til avtalen i 2013. Av den grunn er det heller ingen store endringer i nyttegraden av avtalen.



### Verktøy og utstyr

Avtale mellom Würth Norge AS og NLF om levering av utstyr og verktøy til NLFs medlemmer, er videreført. Avtalen er basert på erfaringer høstet i Agder og Rogaland som har hatt et regionalt samarbeid med Würth i noen år. Avtalen trådte i kraft 1. januar 2013 og omfatter utstyr, kjemikalier, verktøy, verneutstyr, innredninger og lagersystemer samt opplæring. Vi har store forventninger til denne avtalen i fremtiden.

### 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.

Alle medlemmer kan benytte gjeldende hotellavtale med Scandic/Rica Hotels. Avtalen gir gode fordeler ved overnatting, samt kurs og konferanse. NLF har også avtale med AVIS bilutleie som gir medlemmer rabatt ved leie av bil.



### NLF-advokatene

NLF-advokatene har i året 2013 bestått av tre advokater på heltid, som har vært i NLF i til sammen 18 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 407 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 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 førerkortsaker. I tillegg bistår advokatene i andre privatrettslige spørsmål som for eksempel skifte/generasjonsskifte og arverett.

Avdelingen 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 andre internasjonale regelverk.

I NLFs medlemsundersøkelse som ble gjennomført på nyåret 2014, hadde 94 % 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 2013. NLF-advokatene har generelt sett et svært godt renommé. På en skala fra 1 til 6 hvor 6 er best, er tilfredsheten i snitt 4,36. I alt fra hvordan medlemmer ble møtt ved opprettelse av kontakt til resultatet av det totale arbeidet, så scorer NLF-advokatene høyt. Det er meget positivt at denne viktige tjenesten oppfattes på en slik inkluderende og profesjonell måte.

## Medlemsbladet NLF Magasinet

Forbundets medlemsblad, Bladet Norsk Transport (BNT) skiftet navn til NLF Magasinet i 2013. Overgangen skjedde etter at det ble besluttet at medlemsbladet skulle ha et mer NLF-orientert profilert innhold og dessuten produseres internt. Skiftet ble gjennomført i løpet av 18 arbeidsdager i april–mai 2013. I praksis kom det i 2013 ut fire utgaver av BNT og seks utgaver av NLF Magasinet.

Første utgave av NLF Magasinet ble lansert som nummer 5 den 5. juni 2013, med ny profil, nytt innhold, ny redaktør og nye skribenter. 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 jublantene 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 bidragsytere er regionene, freelancere og noen fra hovedkontoret.

NLF Magasinet er nå et godt synlig medlemsblad i et opplag på 14.800. 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 2014 – viser at NLF Magasinet i snitt leses av



I NLFs medlemsundersøkelse som ble gjennomført på nyåret 2014, hadde 94% av de spurte medlemmene benyttet seg av NLF-advokatene



3,5 personer per blad. Videre viser undersøkelsen at i snitt leser 2 av 3 medlemmer halvparten eller mer av medlemsbladet NLF Magasinet. 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% leses av inntil ni personer.

NLF Magasinet konkurrerer i et tøft annonsemarked. I 2013 falt annonsesalget i fagpressen generelt med 9,5 prosent. Dette rammet vårt medlemsblad også, det ble 10 prosent nedgang i annonsesalget. NLF Magasinet støttes aktivt av NLFs samarbeidspartnere og bilimportørene. Det er med på å subsidiere produksjonen. Merk at NLF Magasinet ikke selges i løssalg; det er et gratis medlemsblad, men bladet har også 500 betalende abonnenter.

## Medlemsaktiviteter 2013



### Arendalsuka

Som et ledd i NLFs politiske arbeid deltok forbundet med stand på Arendalsuka i perioden 8.–13. august. Prosjektet var et samarbeidsprosjekt mellom Region 4 og hovedkontoret. Arendalsuka fikk veldig god dekning i media, ikke minst pga den sterke deltagelsen av toppolitikere både fra Norge og andre land. NLF deltok med stand alle dager og var meget bra representert med medlemmer, folk fra tillitsmannsapparatet, forbundsstyret og administrasjonen. NLF arrangerte også en egen debatt mandag 12. august. I panelet satt Ingjerd Schou, Per Sandberg, Per Olav Lundteigen og Freddy de Ruiten. Debatten, som var meget godt besøkt, ble ledet av Geir A. Mo. Den ble også overført direkte på lastebil.no.



### Transportmessa, Gardermoen

NLF samarbeidet med Opplysningskontoret for service og samferdsel (OFSS) om en stor, flott stand på Transportmessa på Gardermoen. Vi disponerte et telt på over 250 m<sup>2</sup>. OFSS gjennomførte kvalifiseringer til NM i transportfag i en fullstørrelses lastebilsimulator. På vår del av standen hadde vi foruten scene og storskjerm, innredet en liten «Statoil-stasjon» hvor det ble servert kaffe og smaksprøver fra Truck Deal-menyen. Alle NLFs hovedsamarbeidspartnere var til stede med stands og gode tilbud for å knytte nye kontakter. Vi kjørte aktiviteter fra scenen med flere debatter. Sceneprogrammet ble også overført direkte på lastebil.no.



### Oslo Motor Show

25.-27. oktober var det duket for Oslo Motor Show 2013 på Norges Varemesse i Lillestrøm. Her deltok vi sammen med Samarbeidsforum for opplæringskontor i transportfag i Norge (SOTIN). Nesten 32.000 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 OFSS som ble flittig brukt.

### Valgkampaktiviteter

I forbindelse med stortingsvalget i 2013 ble det i NLFs regi gjennomført en rekke aktiviteter. De fleste var rettet mot politikere og media, men det ble også utarbeidet noe materiell som fylkes- og lokallag kunne benytte i sitt arbeid. Det ble bl.a. laget

en brosjyre på bakgrunn av en spørsmålsrunde vi hadde til de politiske partiene. Dette ble gjort for å synliggjøre på en grei måte hva de forskjellige partiene hadde av standpunkter på sentrale spørsmål vedrørende transportbransjen. NLF-Magasinet kom også ut med en valgutgave som satte fokus på dette.

31. august gjennomførte NLF en felles aksjonsdag over hele landet som mobiliserte medlemmer og lokallag. Formålet med aksjonsdagen var å sette søkelys på kabotasjeproblematikken, sosial dumping og behovet for iverksettelse av tiltak for å få bukt med problemene. Ulike aktiviteter ble gjennomført, enkelte steder også i samarbeid med arbeidstagerorganisasjonene.

Aksjonsdagen 31. august ga uttelling både før, under og etter selve dagen. På tre dager (29., 30. og 31.) oppnådde NLF 219 treff i media hvor aksjonsdagen var eksplisitt nevnt.



Aksjonsdagen  
31. august ga  
uttelling både før,  
under og etter  
selve dagen.

## Medlemssatsing

### Lastebil.no

Arbeidet med å fornye våre nettsider, medlemsregister og KMV-løsning ble igangsatt i 2013 med lansering i januar 2014. Målsettingen med de nye sidene er å fremme NLF på en bedre måte utad, tilby alle medlemmer et bedre informasjonstilbud om hva som skjer og ikke minst bruke plattformen til egne nettsider for medlemmer samt intra-nett.



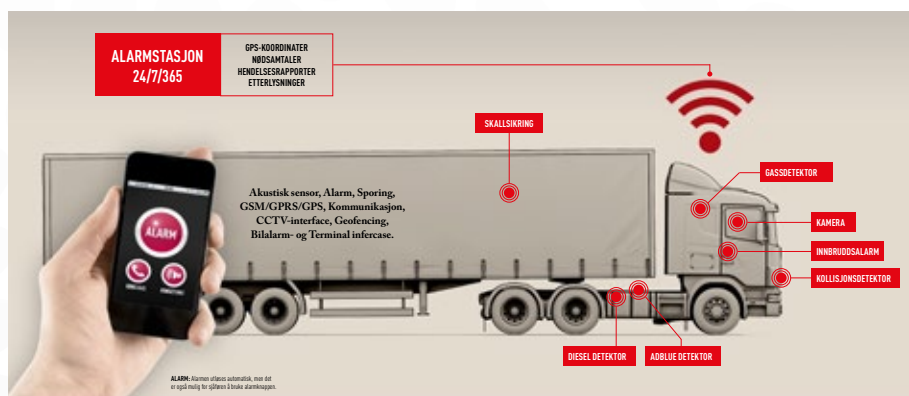
I løsningen ligger også et helt nytt medlemsregister og KMV-løsning som gir oss store muligheter for utvikling av nyttige verktøy for alle medlemmer i NLF.

### Nettbutikk

På nye lastebil.no er det utviklet en løsning for en ny nettbutikk. Det har i 2013 ikke vært prioritert å utvikle sortimentet i nettbutikken. Noen produkter i serien «Uten lastebilen stopper Norge» er på plass og vi regner med en forsiktig utvikling av sortimentet også i 2014.

### Alarmløsning

Vi lanserte i 2013 en helt ny alarmløsning for lastebiler, med særlig fokus på dieselyveri. Alarmløsningen er montert på 10 testbiler, og vil etter nøyte testing være klar for salg våren 2014.



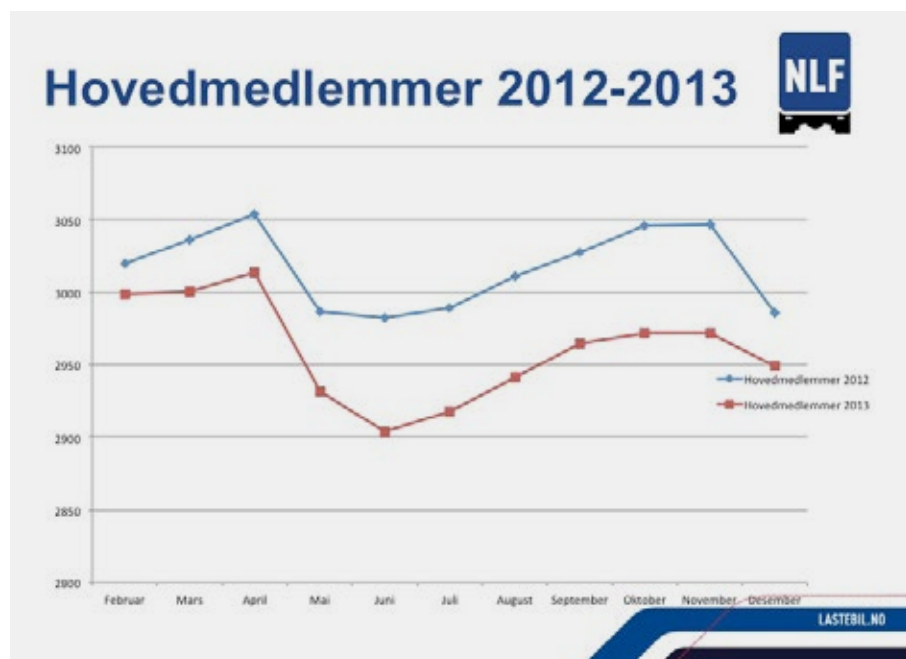


Det er meget viktig for NLF å opprettholde medlemsantallet, men like viktig er økningen i antall lastebiler.

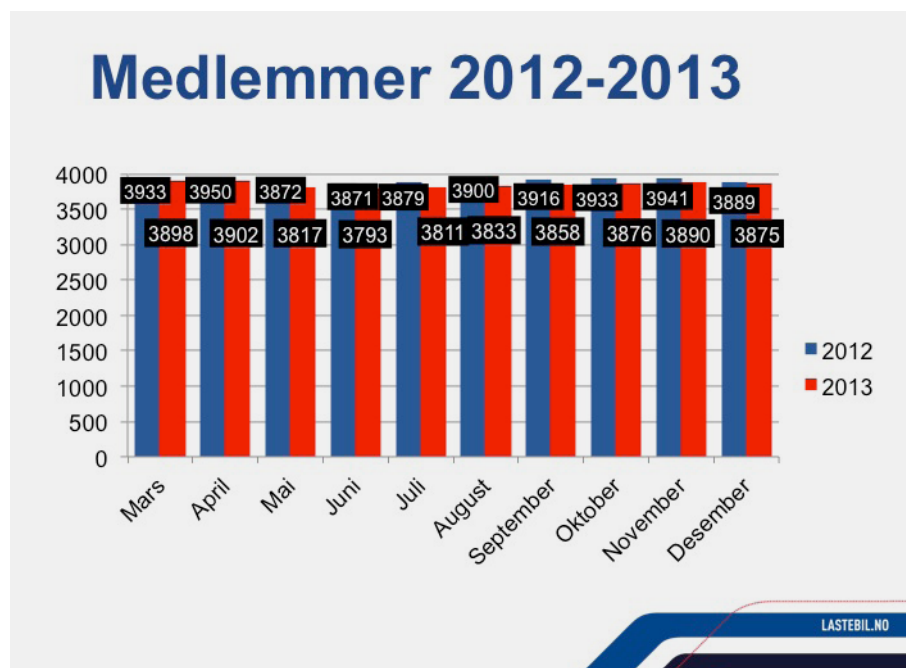
## Medlemsutvikling

Antall medlemmer i 2013 var 3875. Dette er en liten nedgang fra 2012 hvor medlemsantallet var 3889. Dette skyldes i hovedsak de strukturelle endringene i bransjen som enkelt kan forklares med at det er en vridning mot større enheter også i transportbransjen. Det er meget viktig for NLF å opprettholde medlemsantallet, men like viktig er økningen i antall lastebiler.

Figur 4



Figur 5



## Vervekampanje

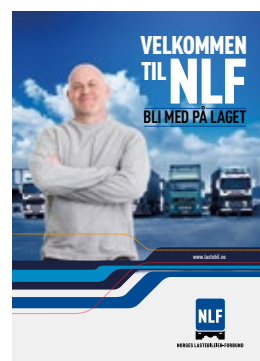
Høsten 2013 startet NLF en landsomfattende vervekampanje som ble delt opp regionvis. Frem til årets slutt var det for Østfold, Vest-Agder/Aust-Agder og deler av Rogaland sendt ut følgende til ikke-medlemmer:

- To utgaver av NLF Magasinet
- Brev
- Medlemsbrosjyre
- Vervebrosjyre

Her er opplegget at det er tillitsvalgte og utpekte personer fra hver region som skal kontakte ikke-medlemmene. Vervekampanjen fortsetter i 2014.

## Oppsummering

2013 har vært et aktivt år for forbundet hvor mange nye prosjekter er igangsatt. Flere av disse har en lengre tidshorison, men de fleste er beregnet å være på plass i løpet av 2014.



# 04

## Kommunikasjon

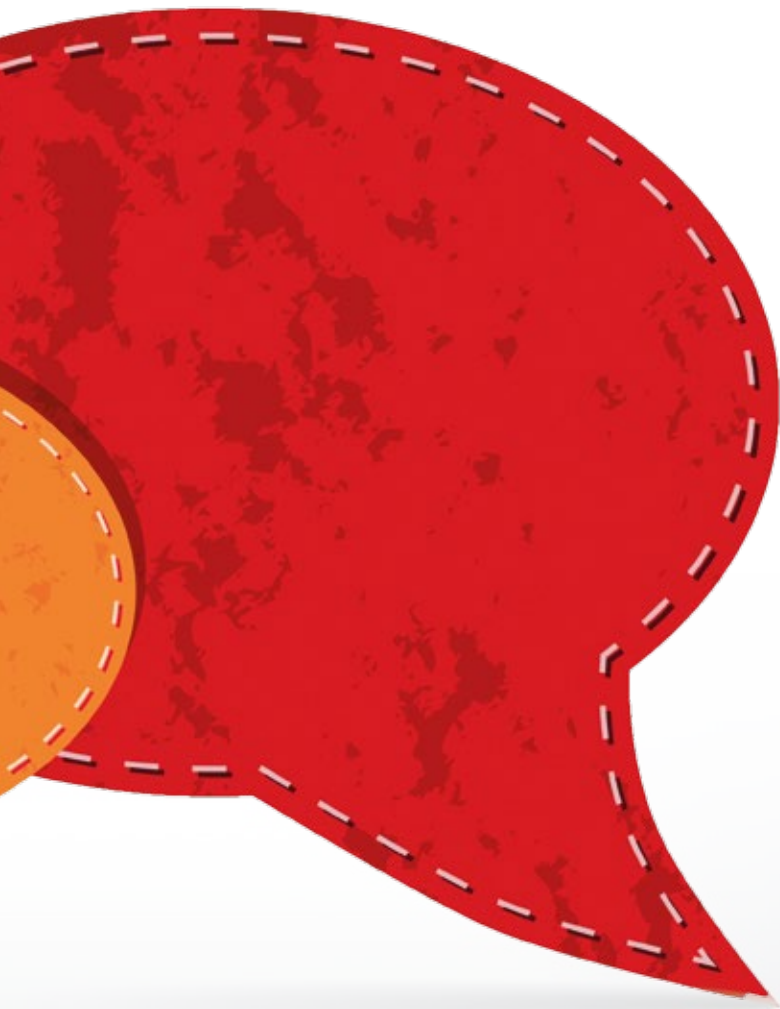
Aktivt innsalg av ulike saker fra NLFs side har gjort sitt til at folk flest nå vet forskjellen på kabotasje og sabotasje.



Året har i økende grad vært preget av mer proaktivt arbeid mot mediene. Mer tid settes av til innsalgsarbeid og produksjon av saker som kan brukes for å fremme konkrete NLF-synspunkter. I tillegg er adm. 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 blir stadig sitert og brukt som kilde i andre mediesaker.

Det ble sendt ut 11 pressemeldinger fra NLF i 2013. I tillegg ble det sendt ut flere meldinger til fagpressen om saker og nyheter av mer bransjefaglig art. Det er også avholdt to pressekonferanser; en i forbindelse med kabotasjestudien og en i forbindelse med lansering av NLFs alarmløsning.





Gjennom 2013 har mye tid gått med til å utvikle NLFs digitale faktabank som lanseres i 2014. Formålet med Faktabanken er å fremstille innhentet data og informasjon om ulike aktuelle temaer innen godstransport på en strukturert og lettfattelig måte. Det faglige ansvaret med innhold og utvalg har administrasjonens kommunikasjonsenhet ivaretatt.

### **NLF i mediebildet**

Det merkes at NLF er 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. Første halvår 2013 fikk forbundet mye oppmerksomhet rundt medlemsundersøkelsen vedrørende døgnhvileplasser og kriminalitet. Det understreker viktigheten av at skikkelig dokumentasjon gir oppslag. Det har vært en veldig 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.



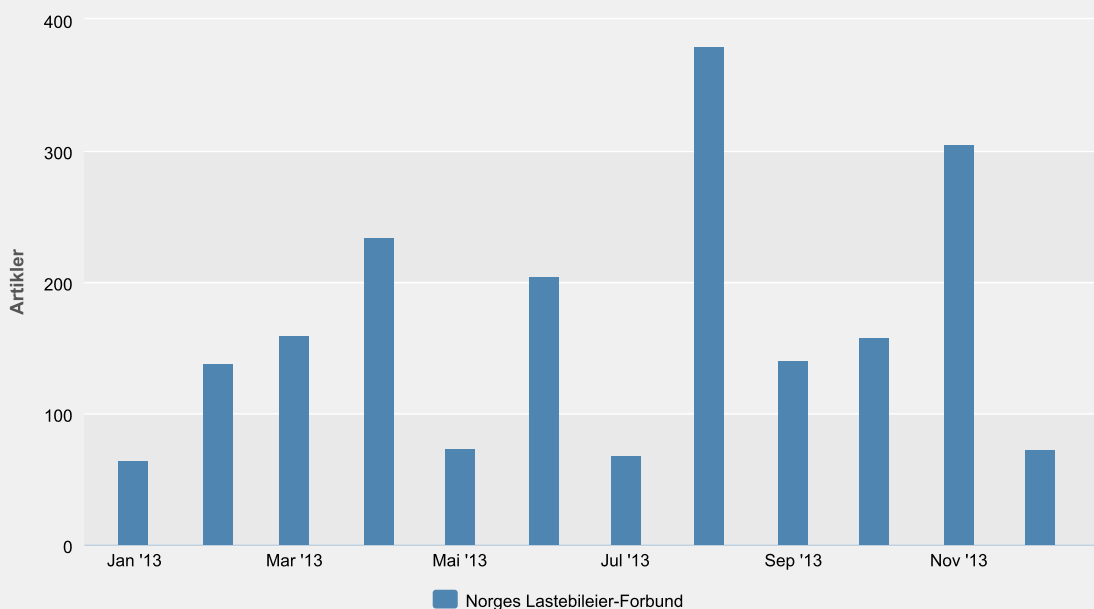


NLF kjøper medieklippjeneste fra Retriever Norge AS. Tjenesten innebærer at NLF to ganger daglig får oversendt en oversikt over mediebildet basert på utvalgte søkeord. Tjenesten fungerer godt, og er et helt nødvendig verktøy for effektivt kommunikasjonsarbeid.

I 2013 har navnet Norges Lastebileier-Forbund (eller varianter av dette) blitt omtalt i nær 2000 artikler i forskjellige medier. I august ble det en topp (380 artikler) i forbindelse med aksjonen mot sosial dumping og ulovlig kabotasjekjøring som ble avholdt i samarbeid med arbeidstagerorganisasjonene 31. august. I november fikk NLF mye oppmerksomhet i forbindelse med en offensiv mot utenlandske vogntog og trafiksikkerhet. I tillegg ble det også en del oppslag rundt lanseringen av NLFs dieseltvverialarm. Samlet ble det 305 artikler i november.

**Figur 6**

## Dekning over tid



### Profiler

Norges Lastebileier-Forbund

01.01.2013 - 31.12.2013

Profiler	01/13	02/13	03/13	04/13	05/13	06/13	07/13
Norges Lastebileier-Forbund	64	138	159	234	74	205	68
<b>Totalt</b>	<b>64</b>	<b>138</b>	<b>159</b>	<b>234</b>	<b>74</b>	<b>205</b>	<b>68</b>

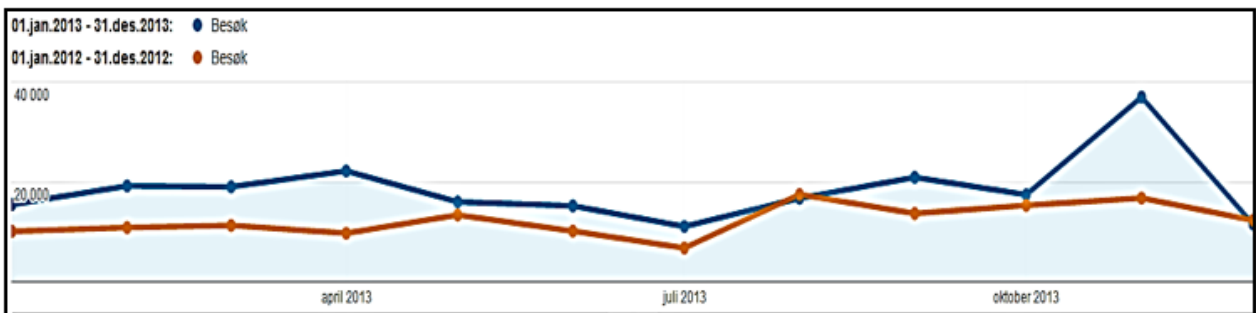
Profiler	08/13	09/13	10/13	11/13	12/13	Totalt
Norges Lastebileier-Forbund	380	140	158	305	73	<b>1998</b>
<b>Totalt</b>	<b>380</b>	<b>140</b>	<b>158</b>	<b>305</b>	<b>73</b>	<b>1998</b>

## NLFs nettsted, lastebil.no

Høsten 2013 ble det gjennomført et prosjekt som medførte skifte av leverandør for utvikling og produksjon av [www.lastebil.no](http://www.lastebil.no). Tidligere leverandør skapte problemer i forbindelse med overgangen, og ny løsning måtte derfor lanseres før den var fullt utviklet. Dette gjorde overgangen mellom gammel og ny løsning mer krevende enn planlagt.

Lastebil.no har hatt en positiv utvikling i antall besøk gjennom 2013 (se figuren nedenfor). I 2013 hadde våre sider besøk av 221 326 lesere sammenliknet med 147 619 i 2012; en økning på 50 %. Et annet viktig tall er antall unike besøkende som var 105 635. Det er en økning på ca. 90 % sammenliknet med året før. Antall sidevisninger økte med 17 %, noe som betyr at hver person leste 17 % flere saker i 2013 kontra 2012.

**Figur 7:** Månedlig besøk på [lastebil.no](http://lastebil.no) i 2012 og 2013. Kilde: Google Analytics



November var beste måned, da ble det fokusert på trafikksikkerhet på norske vinterveier. Artikler som «Vinterdekk? Er det så farlig da?» og «Utenlandske vogn-tog opptar folk, og dermed media» sto samme dag. De fikk til sammen 7 638 besøk og dette var vår beste dag i 2013.

De fleste leserne besøker oss gjennom:

- Datamaskiner (142 000)
- Mobiltelefon (52 000)
- Nettbrett (26 000)

The screenshot shows the NLF (Norges Lastebileier-Forbund) website. The main content area features a large image of a cyclist, Thor Eterlyser, with the headline "Thor etterlyser folkeskikk". To the right, there is a sidebar titled "Nyhetsticker" containing three news items: "EU-møte: Samferdselsminister Ketil Solvik-O., Samferdselsdepartementet 7. mai 2014", "40 millioner ekstra til utbygging av E105 Finnmarken 7. mai 2014", and "Vitte hevder han ble truffet Vardnes 7. mai 2014". Below the sidebar, there is a banner for "ÅPNING UTSATT" for the Sokna - Ørgenvika toll plaza.



I 2013 hadde våre sider besøk av 221 326 lesere sammenliknet med 147 619 i 2012.

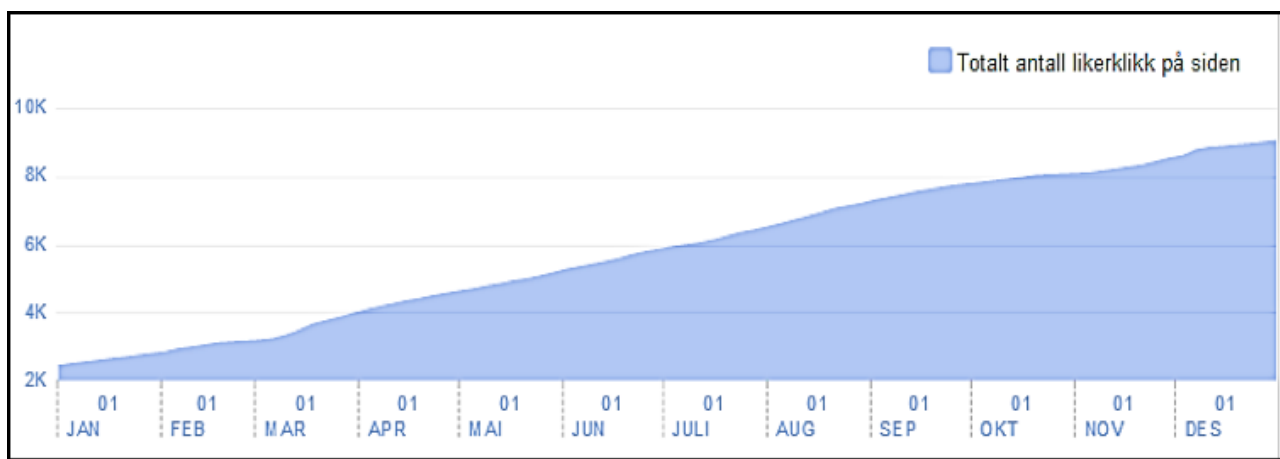


## Sosiale medier (Facebook)

I 2013 økte trafikken fra 15 % til 40 % på Facebook og inn til lastebil.no. Hovedårsak til denne positive utviklingen kan være at alle artikler som publiseres på lastebil.no, legges ut på Facebook. I tillegg blir det daglig lagt ut 2 til 3 saker fra andre kilder.

NLFs Facebook-side har hatt stor økning i antall "likes". Ved utgangen av 2012 var det over 2 300 personer som likte siden, og på slutten av 2013 var det over 9 000.

**Figur 8:** Totalt antall likerklipp på NLFs Facebook-side i 2013. Kilde: Utklipp fra Facebook



## Nyhetsbrev

Hovedkontoret har sendt ut nyhetsbrev på e-post annenhver fredag til ansatte, forbundsstyret, fylkesledere og region-/distriktssjefer. Sistnevnte har sendt det videre til sine medlemslister. I 2014 går det direkte til alle medlemmer som er registrert med epostadresse, annenhver torsdag. Nyhetsbrevet inneholder siste nytt om hva hovedkontoret beskjeftiger seg med, status for ulike saker og prosjekter, NLF i mediebildet osv. Redaktør er kommunikasjonssjefen.

Et eget nyhetsbrev har hver mandag blitt sendt ut vedrørende nyhetene som legges ut på nettsiden til NLF. Det inneholder en oppstilling av nyhetene som har stått på forsiden av lastebil.no den siste uka, og sendes på e-post til rundt 2 500 mottakere, hovedsakelig medlemmer.



# 05

## Myndighetskontakt

Vedtaket på Landsmøtet i Trysil i 2012 om å kjempe for like konkurransevilkår, ga et klart signal om å bringe kabotasje-problematikken til torgs.



### Kabotasje

Ett ord som menigmann har lært seg det siste året, er kabotasje. Det er mye takket være NLFs iherdige arbeid for å sette kabotasjeproblematikken på dagsorden. Vedtaket på Landsmøtet i Trysil i 2012 om å kjempe for like konkurransevilkår, ga et klart signal om å bringe kabotasjeproblematikken til torgs. Nettmøtet som fant sted i januar med NLFs adm. direktør og interessenter der ute, hadde også ett tilbakevendende tema; kabotasje.

Kabotasjedebatten inneholder mange elementer. Med et stadig økende antall internasjonale aktører, får vi ytterligere nye problemstillinger. De viktigste er likevel:

- Trafikksikkerhet
- Rammebetingelser – internasjonal transport
- Lovlig og ulovlig kabotasjekjøring
- Piratvirksomhet
- Kriminalitet i kjølvannet av ovennevnte



Samferdelsdepartementet nedsatte i 2013 en arbeidsgruppe som fikk som mandat å utrede tiltak for å få bukt med den ulovlige kabotasjen, skaffe bedre oversikt over kabotasjekjøring generelt, samt andre tiltak for å få bukt med utfordringene i bransjen. Gruppen ble videreført av den nye regjeringen og la fram sin rapport i mars 2014. I arbeidsgruppen har alle bransje-/næringsorganisasjoner vært representert i tillegg til Statens Vegvesen, Arbeidstilsynet, Politi, samt skatte- og tollmyndigheter. Fra NLFs side har forbundsleder Per Madsen vært medlem, med administrerende direktør Geir A. Mo, viseadministrerende direktør Jan-Terje Mentzoni og advokat Robert Aksnes som intern referansegruppe.

### Politisk påvirkning

NLF har hatt åpne møter om temaet kabotasje, det har vært gjennomført flere møter med grupperinger og personer, og i tillegg har det vært arbeidet gjennom alle de formelle kanalene som brev, høringer osv. I februar vedtok NLFs forbundsstyre en uttalelse der NLF krevde at daværende statsråd Arnstad klargjorde regelverket for kabotasje og at håndhevelsen av regelverket i tillegg ble strammet kraftig inn. Vinteren 2013 ble det også sendt et brev direkte til daværende stats-





minister Jens Stoltenberg med et klart krav om å hindre ytterligere liberalisering av internasjonal transport i Norge. NLF mottok aldri noe svar på dette brevet.

Arbeiderpartiets stortingsgruppe initierte selv et møte i februar om temaet. Der presenterte NLF en 12-punkts tiltaksliste for å sikre økt kontroll med utenlandske transportørers virksomhet på norske veier. Tiltakslisten fikk stor oppmerksomhet både i bransjen og hos mediene. På dette møtet deltok også Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) som NLF har hatt diverse samarbeid med i 2013 grunnet like interesser innen området kabotasje. NLF fremmet også samme budskap mot Arbeids- og sosialdepartementet noen uker senere sammen med andre arbeidsorganisasjoner, hvor temaet var lovlig og ulovlig kabotasje.

## Internasjonalt

I mai høstet NLF en stor seier. EU-kommisjonen var klar på at restriksjonene i kabotasjereguleringen ikke kan oppheves uten en grundig gjennomgang og konsultasjon med alle interessenter. Med andre ord; frislippet av kabotasjekjøring i EU ble utsatt. Dette mener NLF var resultatet av et nitid arbeid på mange plan, både nasjonalt og internasjonalt, og NLF har sammen med forbundets nordiske søsterorganisasjoner i NLA stått i bresjen for dette arbeidet. Det har imidlertid ikke vært tid til å hvile på laurbærene; kort tid etter krevde forbundsstyret at statsråd Arnstad snarest kalte inn bransjen for å drøfte situasjonen og komme opp med tiltak. Etter mye press fra NLF innkalte departementet til et møte med bransjen.



## Telleaksjon

NLFs landsomfattende telleaksjon av utenlandske tunge kjøretøy var en sak som fikk mye oppmerksomhet. Resultatet viste en klar tendens innen næringen. I ett døgn, tirsdag 18. til onsdag 19. juni, sto medlemmer på 20 tellepunkter over hele landet. Her ble alle vogntog og semitrailere som kjørte forbi, talt, samt at det ble registrert om de var norske eller utenlandske. Til sammen ble det registrert 23 667 kjøretøy ved de 20 tellepunktene. Av disse var 8 441 utenlandske, noe som tilsvarte en utenlandsandel på hele 36 %. Telleaksjonen ga oss dokumentasjon, og skapte mye oppmerksomhet rundt problematikken. Aksjonen bidro til at myndighetspersoner fikk større forståelse for omfanget av kabotasje-problematikken.

## Stortingsvalget 2013

Valget i 2013 ga NLF mange muligheter til å fokusere på kabotasje spesielt og lastebilnæringen generelt. Det ble blant annet gjort gjennom tilstedeværelse på mange ulike valgkamparenaer, egne arrangementer, et spørreskjema til alle politiske partier som ble brukt aktivt utad samt diverse andre aktiviteter. Påvirkningsarbeidet som ble utført under valgkampen fra NLF resulterte i raske, tydelige tiltak fra den nye regjeringen som for eksempel økte kontroller.

Høsten 2013 var det også et atskillig større trykk på vegvesenets kabotasjekontroller, og NLF mener dette er resultatet av et langvarig og intenst arbeid fra forbundet. Vi har ropt høyt om økt bruk av kontroller for å gjøre noe med ulovlig kabotasjekjøring, og det har nå gitt effekt. I møtet hos den nye samferdselsministeren, Ketil Solvik-Olsen, i november, presenterte NLF en strakstiltaksliste





og en 8-punktsliste. Tema var trafiksikkerhet og økt fremkommelighet, og tiltak mot ulovlig kabotasjekjøring er faktisk en veldig viktig del av dette. Forbundsstyrets uttalelse fra desember, om at utenlandske transportører må avkrevs gyldig forsikring for å kjøre i Norge, viser dette.

### Kabotasjestudien

En annen viktig sak som NLF har engasjert seg i gjennom året, og som har gitt både dokumentasjon, omtale, og posisjon, er vår støtte til det svenske forskningsprosjektet «Kabotasjestudien», som gjennomføres av forskere fra Lunds University. NLF sto i spissen for et økonomisk bidrag til Kabotasjestudien. Det var et spleiselag hvor vi fikk med oss Yrkestrafikkforbundet, Norsk Transportarbeiderforbund, TS Forum, Norges Bilbransjeforbund og Bilimportørens Landsforening. Sammen bidro vi med både økonomiske midler og oppmerksomhet til prosjektet. Ved aktivt arbeid for å få norsk transportbransje til å laste ned og bruke «kabapp'en», har vi fått være med på et veldig spennende prosjekt som gir fakta og tall om kabotasjeproblemet — i hele Skandinavia. Vi har dermed langt flere argumenter å bruke når vi fremmer næringens synspunkter enn det vi tidligere hadde.

### Aktivt pressearbeid

Oppmerksomheten fra ulike medier har vært omfattende. Aktivt innsalg av ulike saker fra NLFs side har gjort sitt til at folk flest nå i større grad kjenner til utfordringene norsk transportbransje har. Leserinnlegg og kronikker i fagblader og større riksmidier som blant annet DN, samt tilgjengelighet for media fra NLF både nasjonalt og regionalt, har hatt mye å si. Media kontakter NLF som naturlig meningsytrer, og det gjelder spesielt når det kommer til temaet kabotasje, og kontroll av særlig utenlandske vogntog vinterstid. Stadige debatter og meningsutvekslinger mellom leder i NLF og NHO L&T i ulike fora og medier har også gjort sitt til å skape blest om temaet. Det viktigste er imidlertid at folk flest begynner å ha en oppfatning om hva kabotasje er, at det ikke er noe positivt og at vanlige mennesker begynner å engasjere seg. Da har NLF virkelig oppnådd noe.



Dette var en sak forbundet fikk mye oppmerksomhet rundt, nettopp fordi det ga tall på bordet.

## Sosial dumping

Et EU-møte i mars fokuserte på uakseptable lønns- og arbeidsvilkår innen transportnæringen. Det er bred enighet blant de europeiske landene om at dette er et problem. Imidlertid er det fortsatt stor beslutningsvegring for å igangsette tiltak som kan gjøre noe med situasjonen for tusener av vanskeligstilte yrkessjåfører i Europa. Forrige regjering presenterte i mai en handlingsplan mot sosial dumping, og her var godstransportnæringen nevnt i et eget punkt.

Sosial dumping nevnes i samme åndedrag med kabotasje, og det er en kjensgjerning at de begrepene hører sammen. Sosial dumping viser også hvor stort problemet blir for samfunnet, ikke bare for vår næring. Derfor har NLF jobbet aktivt både faglig, politisk og juridisk med å synliggjøre konsekvensene for hverdagsmiljøet når sosial dumping blir en del av det totale samfunnsbildet.

## Arrangementer

Mye av utfordringene rundt kabotasjeproblematikken er likevel at det er dårlig med dokumentasjon. Mange mener mye om temaet. Imidlertid må man kunne dokumentere at ting faktisk er slik man påstår før man når skikkelig gjennom med et budskap. Dette var en del av bakgrunnen for at NLF gjennomførte sin landsomfattende telleaksjon 18.–19. juni, hvor antall norske vs. utenlandske tunge kjøretøy ble registrert. Dette var en sak forbundet fikk mye oppmerksomhet rundt, nettopp fordi det ga tall på bordet. I tillegg var tallene foruroligende; en av tre biler var utenlandske. Det viser en klar og uheldig tendens innen næringen.

Den felles aksjonsdagen som foregikk over hele landet 31. august skapte også mye oppmerksomhet. Her var målsetningen å sette fokus på de negative konsekvensene ved ulovlig kabotasjekjøring som skaper sosial dumping og kriminalitet. Dette var i enkelte deler av landet et samarbeid med Norsk Transportarbeiderforbund, og begge organisasjoner fikk meget god uttelling av arrangementene.

Det har vært flere politiske møter dette året, fra store allmøter til mindre nettverksmøter i uformelle fora. I mai ble det i regi av Region 1 arrangert et åpent kabotasjemøte på Mastemyr utenfor Oslo, hvor både politi, Statens vegvesen, Samferdselsdepartementet, Riksadvokaten med flere var tilstede og deltok i paneldebatt sammen med NLFs administrative ledelse. Her hadde alle anledning til å komme og høre på og delta i debatten, og det ble et vellykket opplegg.

Ulike høringer har også gitt NLF mulighet for å si sitt om kabotasje.

## Kampsaker

### Obligatorisk brikke

I januar ba NLF statsråd Arnstad om en fremdriftsplan for innføringen av obligatorisk brikke, siden vi mente utsettelsene som hadde vært til da, var uakseptable. I en pressemelding i mars anerkjenner Samferdselsdepartementet den konkurransevridende faktoren i norske sjåførers ulempe, noe NLF er fornøyd med. Imidlertid er forbundet mindre fornøyd med sendretikhten i prosessen.

Vi har vanskeligheter med å forstå at problematikken rundt effektive betalingsløsninger kan ha kommet som en overraskelse på departementet. Selv med ny regjering ble det ytterligere utsettelse; i slutten av september ble det kjent at brikken blir utsatt nok en gang. NLF har protestert mot utsettelsen, men akseptert den. Forbundet er tydelig på at en utsettelse kun aksepteres fordi arbeidet med å få på plass en betalingsløsning tar tid. Forbundsstyret har slått fast at det er uakseptabelt å innføre krav til obligatorisk brikke uten at det er en tilfredsstillende betalingsløsning på plass fra innføringstidspunktet.

## Akselløft

I august bekreftet Arnstad at fjorårets innførte begrensninger i bruk av akselløft – på bekostning av trafikksikkerhet og fremkommelighet for tunge kjøretøy – likevel ikke skulle gjelde. ”Norsk” akselløft er fremdeles tillatt, og den særnorske bestemmelsen er bekreftet av EU-kommisjonen. Denne snuoperasjonen kom som følge av et «opprør» i bransjen, der NLF stod i spissen for et samlet krav om å fortsette med dagens regler rundt akselløft. I et møte med statsråden, der NLF på vegne av 15 organisasjoner fremmet næringens krav, snudde statsråden. NLF er svært fornøyd med resultatet og at næringen samarbeidet så godt om å komme frem til en løsning.



## Fergeproblematikk

AutoPASS på ferger har vært et krav fra NLF i lang tid da viktigheten for å kunne forholde seg til ett betalingssystem og én rabattordning, er av stor betydning. Det samme har tilpasning av riksregulativet (takstene), hvor NLF blant annet har fremholdt at takstgruppene må deles inn på nytt, etter nye vogntoglengder. Vi har nå fått gjennomslag – via høringssvar – for nye takstgrupper, slik at regulativet er i tråd med reelle vogntoglengder. Det har vært sendt brev til Statens vegvesen med forslag til presiseringer vedrørende riksregulativ for fergetakster. Det er også gjennomført flere møter med samferdselsdepartementet og det politiske miljøet for å sette fokus på dette. Noe av vanskelighetene skyldes organiseringen av fergetrafikken med én stat og 19 fylkeskommuner som aktører. Dette gjør det vanskelig å komme frem til en løsning.

## Modulvogntog

Det har jo blitt åpnet opp for en prøveordning vedrørende bruk av modulvogntog, på utvalgte strekninger. Den nye regjeringen signaliserte raskt at de var positive til permanente ordninger med modulvogntog, og det er NLF fornøyd med så lenge det skjer i samsvar med veiutbygging og trafikksikkerhetshensyn. I ulike fora har NLF prøvd å fremme at under riktige omstendigheter kan modulvogntog bidra til bedre energieffektivitet, mindre CO2-utslipp og mer effektiv transport.

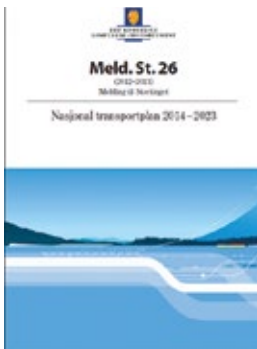
## Omregistreringsavgift

Etter at NLF i mange år har fokusert på at omregistreringsavgiften for lastebiler burde fjernes, ble dette målet endelig nådd ved fremleggelsen av statsbudsjettet for 2014. Kravet har stått i NLFs handlingsplaner siden landsmøtet i Tromsø i 2008. Den rød-grønne regjeringen reduserte avgiften både i budsjettet for 2012 og ytterligere i budsjettet for 2013, og fjernet altså siste rest bortsett fra et mindre



gebyr for omregistrering av hengere fra og med 2014. Denne saken er et eksempel på at det er avgjørende å gjenta argumentasjonen selv om den ikke gir umiddelbare resultater, og at det er viktig å fortsette begrunnelsen for det opprinnelige kravet selv om målet er delvis oppnådd.

Da Statsbudsjettet 2014 ble lagt frem, ble saken om omregistreringsavgiften kort kommentert fra NLFs side. Fordi mange andre saker var viktige å fremme, fikk ikke saken den plass og feiring som den burde vært gitt. Neste gang NLF oppnår gjennomslag for en så viktig sak, vil dette gis atskillig større oppmerksomhet.



## NTP

Regjeringen Stoltenberg II la frem Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) for 2013 i april, og ble behandlet i Stortinget 18. juni 2013, altså før valget.

## Veier

Den store veisatsingen i NTP tok NLF imot med begeistring da det har vært en fanesak i så mange år. NLF er fornøyd med at det er enighet om å bruke mer penger på samferdsel og veier, og ikke minst veiopprustning. Trafikksikkerhet er en fanesak for NLF, og vi ser de store midlene som avsatt til det formålet et resultat av forbundets tydelige krav på dette området. Det er også bra at opposisjonen i NTP ønsker en nasjonal motorveiplan. Det har NLF etterlyst i form av en mer overordnet planlegging, der staten sier klarere fra hvor veien skal gå, bokstavelig talt.

Utbygging av E39 og at den gjøres mer sammenhengende enn i dag, var også et veldig godt signal. Likevel var ikke NTP klar nok på om vei skal prioriteres foran fjordkryssninger, slik NLF har krevd. NTP manglet også klare retningslinjer for hva som skal gjøres for å ta igjen det enorme etterslepet på vedlikeholdet av så vel statlige som fylkeskommunale veier.

En økt satsing på utbygging av vei, jernbane og godsterminaler vil også samlet sett gi bedre vilkår for godstransporten. NLF har sett og understreket dette i mange år. Det er derfor gledelig at myndighetene nå også begynner å se sammenhengen her og legger opp til parallelle løp og videre utvikling av viktige distribusjonskanaler til nytte for samfunnet.



En økt satsing på utbygging av vei, jernbane og godsterminaler vil også samlet sett gi bedre vilkår for godstransporten.



## Finansiering

Finansieringsformer ble imidlertid ikke løst mellom partiene, og det er heller ikke avklart noe om den totale rammen. Bompengefinansiering er også et uavklart spørsmål i form av hvorvidt omfanget skal økes eller reduseres. I bakgrunnen ligger også OPS (offentlig-privat samarbeid), men det er få, om noen, konkrete strategier for reelle prosjekter i den retningen.

## Døgnhvileplasser

Døgnhvileplasser er en sak som NLF har jobbet aktivt med de siste to årene. Både i høringsvar og gjennom andre politiske og uformelle kanaler har NLF vært klare på at flere døgnhvileplasser var en sak vi forventet skulle være på plass i NTP. Derfor var det gledelig at transport- og kommunikasjonskomiteen hadde oppjustert regjeringens forslag til antall plasser, fra 50 til 80 totalt i NTP. Sikre døgnhvileplasser er avgjørende for at sjåfører skal kunne overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene under trygge forhold.

## Oppsummering

NLF er jevnt over fornøyd med de store linjene i NTP. Vei er kjernen, og det har alle partier forstått nå. Fremlagt NTP bekrefter at alle partiene vil gjøre vei og jernbane til en av det norske samfunnets viktigste økonomiske prioriteringer det neste tiåret. Det viser hvor sterkt samferdsel og transportsektoren står, og at vi skal se positivt på det som venter våre medlemmer i fremtiden. I forbindelse med ny regjering etter valget har det blitt en del endringer. De vil imidlertid først bli synlige utover i 2014.

## Statsbudsjettet for 2014

Statsbudsjettet for 2014 fra den rød-grønne regjeringen ble lagt frem i oktober 2013, og tilleggsforslaget fra den nye regjeringen fra Høyre og Fremskrittspartiet ble lagt frem i november 2013. NLF deltok i høringer om budsjettet både i Finanskomiteen og Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget.

Overordnet var NLF tilfreds med at samferdselsbudsjettet hadde fått økte rammer, og ga den avgåtte regjeringen positive tilbakemeldinger på det. De utvidede rammene er absolutt nødvendige, fordi kvaliteten på det norske veinettet gjennom mange år er blitt dårligere og har en standard som er langt fra det som er forsvarlig og ønskelig. Både fremkommelighet og ulykkesrisiko er direkte påvirket på en negativ måte. Et velfungerende veinett er så viktig for verdiskapingen i Norge at NLF prioriterer vedlikehold, fremkommelighet og oppgradering av veinettet foran store fjordkrysningsprosjekter.

Forbundet ga ros til den rød-grønne regjeringen for at omregistreringsavgiften endelig er fjernet siden den hemmet omsetningen av brukte kjøretøy. Se for øvrig egen omtale.

Oppfylingsgraden i forhold til Nasjonal Transportplan NTP (se egen omtale) varierer en del på enkelte områder og NLF pekte på at det er uheldig. Dette fordi det er grunn til å tro at en jevnere fordeling av midler i NTP-perioden vil sikre en gjennomgående høyere oppfylingsgrad.





Etter NLFs oppfatning er prioriteringen av drift og vedlikehold i budsjettet svært viktig. Imidlertid påpekte forbundet at det ikke er grunn til å være fornøyd med at det likevel bare er mulig å opprettholde dagens standard; den er nemlig for dårlig.

For øvrig ga NLF følgende synspunkter under høringen i transport- og kommunikasjonskomiteen:

- **Nyanlegg må bygges effektivt og etter trafikkmengde** – Nye veger må bygges for å tåle belastningen av fremtidig trafikk. Prosjektering og bygging av nye veger må være basert både på den aktuelle bruken, den reelle trafikkevæksten og forventede klimaendringer.
- **Bompengesystemet må endres** – Krav til obligatorisk bombrikke som er knyttet opp mot ett betalingskort, i alle godsbiler som skal kjøre på norske veier. Ett bompengeselskap og en bombrikke med en rabattstruktur er nok.
- **Ferjeregulativet må legges om** – Transport-Norge har behov for en høyst påkrevd og lenge etterlyst opprydding i ferjeregulativ og takstsystem. NLF vil ha ett storbrukerkort, én rabattstruktur og ett regulativ.
- **Trafikksikkerhet og miljø må vektlegges** – NLF mener det må satses vesentlig mer på tiltak som forhindrer møteulykker.
- **Døgnhvileplasser for tungtransporten må bygges ut** – En langt mer aktiv holdning til samarbeid med private utbyggere for å sikre raskere fremdrift, etterlyses. Mer midler må bevilges. Staten må selv bygge og ta ansvar for plasser der det ikke finnes private aktører å samarbeide med.
- **Norske veier og topografi krever spesiell kompetanse** – Glattkjøringskurs må være obligatorisk når det skal kjøres på tider hvor det må påregnes glatte veier.
- **Tunneler trenger forpliktende vedlikeholdsplan** – Vi etterlyser en forpliktende fremdriftsplan for nødvendig sikkerhetsoppgradering av tunneler.
- **Vegtilsynet må fristilles og rollen avklares** – Vegtilsynet må bli et frittstående organ. Det sikrer tilsynet troverdighet og integritet.
- **Fylkesvegnettet må ikke glemmes** – Fylkene må sikres midler slik at veinettet ikke kvalitetsmessig blir delt i en A- og B-klasse, der fylkesveinettet blir i B-klassen.
- **Veitrasporten må kontrolleres på riktig måte** – Et sterkere samarbeid og bedre forståelse for aktørenes problemer, bl.a. mangel på hvileplasser, vil kunne redusere både frustrasjoner og regelbrudd. Samtidig vil det øke sikkerheten på vegene.

Under høringen i finanskomiteen tok NLF blant annet opp følgende punkter:

- NLF har lenge krevd fritak for formuesskatt på arbeidende kapital, og deltar aktivt i «Alliansen for norsk privat eierskap» for å nå frem i denne saken. I budsjettforslaget fra den rød-grønne regjeringen ble bunnfradraget hevet til 1 mill. kroner for både formuesskatten og arveavgiften. Dette er bedre enn ingenting, men det er viktig å påpeke at en økning i bunnfradraget i formuesskatten hjelper lite for bedrifter som konkurrerer med utenlandske transportører som slipper denne særnorske skatten. NLFs budskap til finanskomiteen var derfor at avgiften bør fjernes i sin helhet og at det i det videre arbeidet med å redusere formuesskatten bør prioriteres å redusere satsene.

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

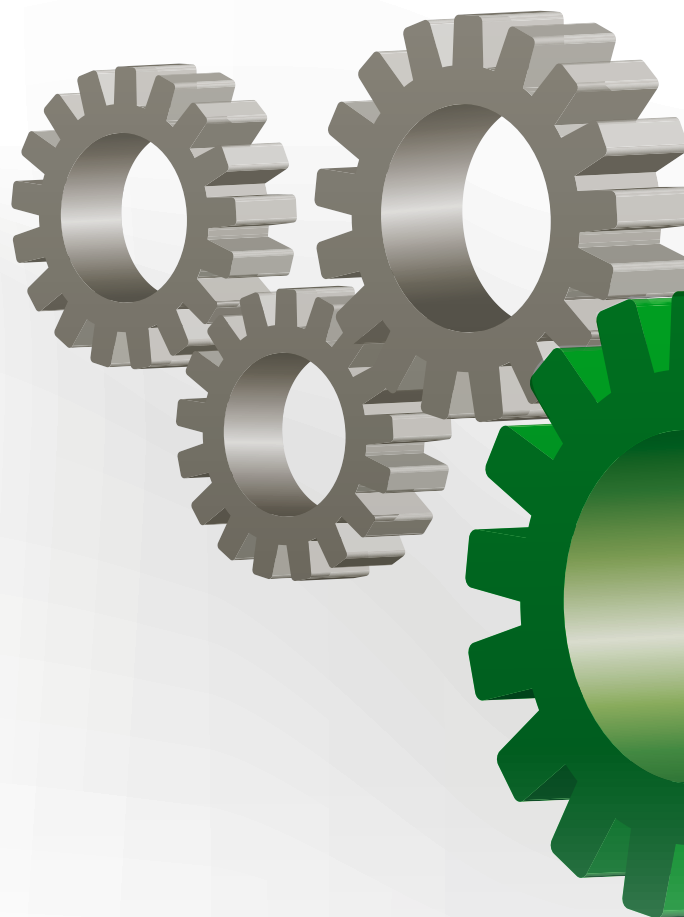


## Høringsuttalelser

NLF har fremmet sine synspunkter i følgende høringer og brev i 2013:

- FoU-prosjektet «Moderne veitunneler»  
Høringsuttalelse sendt Vegdirektoratet – januar 2013
- Forslag om etablering av regionale bompengeselskaper  
Høringsuttalelse sendt Statens vegvesen – februar 2013
- Forslag til diverse endringer i bruksforskriften  
Høringsuttalelse til Staten vegvesen – februar 2013
- Forslag til endringer i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy  
Høringsuttalelse sendt Samferdselsdepartementet – februar 2013
- Tiltak mot ulovlig innleie av arbeidskraft – søksmålsrett for fagforeninger og utvidet kompetanse for Arbeidstilsynet  
Høringsuttalelse sendt Arbeids- og sosialdepartementet – februar 2013
- Innspill til norsk posisjon overfor EU vedrørende kabotasje i vegtransport  
Høringsuttalelse sendt Samferdselsdepartementet – mars 2013
- Forskrift som gjennomfører Eurovignettdirektivet i norsk rett  
Høringsuttalelse sendt Samferdselsdepartementet – april 2013
- Endring av regelverk og praksis i forbindelse med førerprøve i klasse C og D  
Høringsuttalelse sendt Vegdirektoratet – mai 2013
- Forskrift om grunn- og etterutdanning for yrkessjåfører  
Høringsuttalelse sendt Vegdirektoratet – juni 2013
- Alkolås som alternativ til tap av førerrett som en del av program mot ruspåvirket kjøring  
Høringsuttalelse sendt Justis- og beredskapsdepartementet – juni 2013
- Økning av tillatt totalvekt for transport av tømmer fra 56 til 60 tonn samt endringer vedrørende modulvogntog  
Høringsuttalelse til Statens vegvesen – juli 2013
- Vinterdekkgebyr  
Høringsuttalelse sendt Vegdirektoratet – august 2013
- Nye strekninger for modulvogntog  
Høringsuttalelse – oktober 2013
- Forlengelse av strekning tillatt for modulvogntog  
Høringsuttalelse sendt Vegdirektoratet – november 2013
- Statens vegvesens handlingsprogram 2014 – 17  
Høringsuttalelse sendt Vegdirektoratet – desember 2013





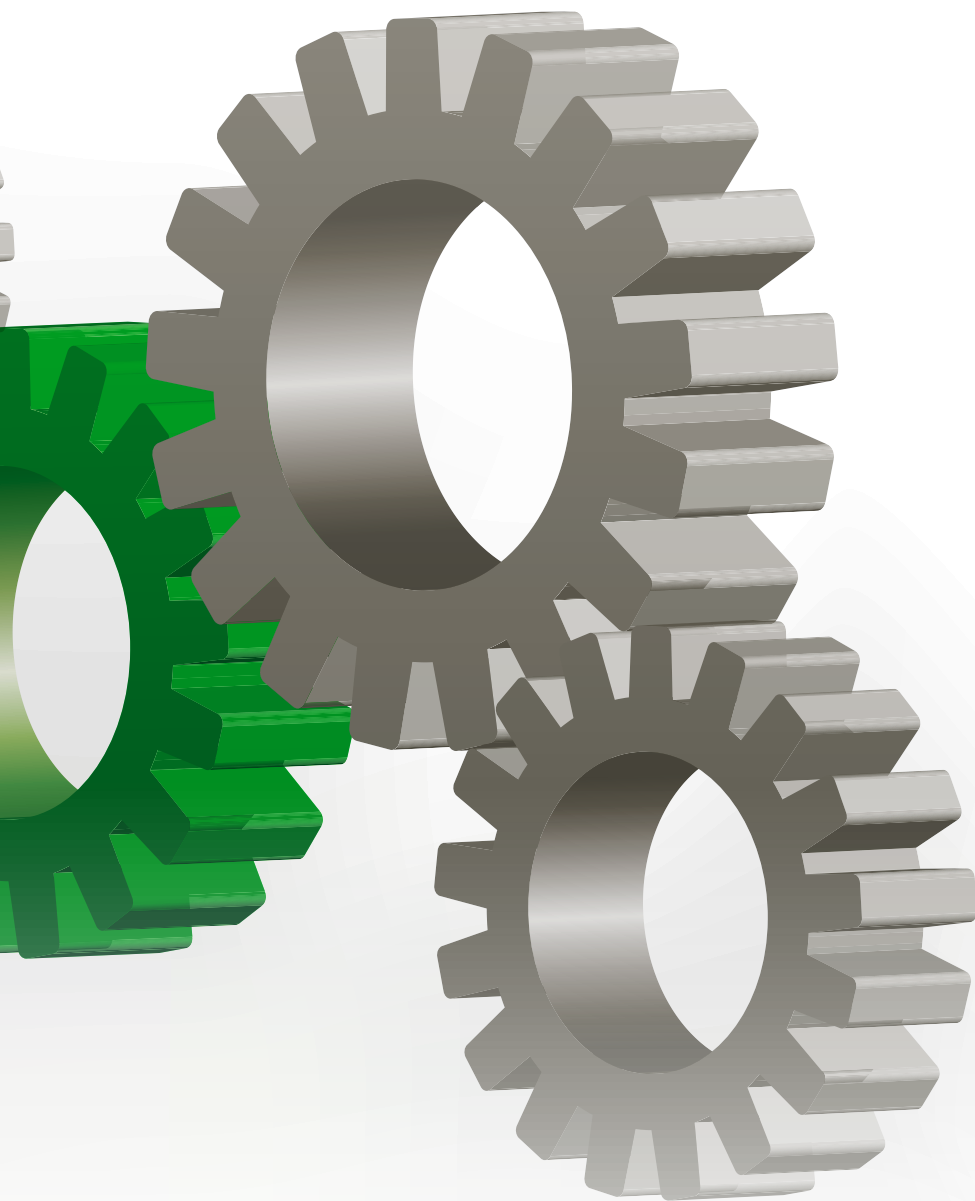
Forbundsstyret besluttet i 2012 at antall faggrupper skulle reduseres og at hver faggruppe skal ledes av en tillitsvalgt som velges av forbundsstyret. Det ble derfor i 2013 opprettet fire faggrupper samt en gruppe for tekniske saker. NLF har nå følgende faggrupper:

- Anlegg, vei og brøyting
- Bilberging og spesialtransport
- Distribusjon, langtransport og ADR
- Tømmer, landbruk og levende dyr
- Teknisk gruppe

Faggruppenes mandat er utarbeidet av forbundsstyret. NLFs faggrupper skal bl.a:

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 fagområdet





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 sitt fagområde

De nye faggruppene ble opprettet gjennom første halvår 2013, og de første møtene i gruppene ble avholdt i løpet av høsten.



### Faggruppe for anlegg, vei og brøyting

Leder:	Sverre-Jan Rønneberg	Forbundsstyret
Medlemmer:	Egil Nicolaysen Henrik Ånerud Torfinn Brenna Tor Bjarne Asheim Bjørn Rivenes Helge Finseth Arnold Hauan	Region 1 Region 2 Region 3 Region 4 Region 5 Region 6 Region 7



Fagansvarlig i administrasjonen har vært/er spesialrådgiver Terje Grytbakk/seniorrådgiver Thorleif Foss.

Gruppen har en leder, en fagansvarlig og sju medlemmer. Denne faggruppen er den eneste som fortsetter med samme ansvarsområde som tidligere. Mange av gruppens medlemmer er imidlertid nye og gruppen har også fått ny fagansvarlig grunnet endringer i NLFs administrasjon. Den nye faggruppen hadde sitt første møte i september 2013.

En av faggruppens medlemmer deltar som NLFs representant i Statens vegvesens "Bransjenettverk vinterdrift". I gruppen har det vært 2 møter i 2013. Dette medlemmet deltar også i vegvesenets SIK-prosjekt som omhandler skandinavisk infrastrukturkompetanse. 2 møter har vært avholdt i dette prosjektet.

For å sikre god oppslutning om det neste seminaret innenfor gruppens fagområde, var det enighet om at det ble for knapp tid til å arrangere et seminar i 2013. Seminaret bør avholdes på en tid på året hvor vintersesongen med brøyting ikke er startet opp og seminaret bør heller ikke legges til en tid på året hvor flertallet av aktuelle seminardeltagere er fullt opptatt i anleggsvirksomhet. Gruppen konkluderte derfor med at neste seminar legges til første halvdel av september 2014. Gruppen hadde også en foreløpig drøfting av aktuelle tema for seminaret, og vil arbeide videre med programmet i sitt neste møte som avholdes i april 2014.

### Faggruppe for bilberging og spesialtransport

Leder:	Alv Ervik	Forbundsstyret
Medlemmer:	Jan Slettevold Ove Thoresen Vegard Madsen Kai Werdal Jan Oskar Bernhoft Sverre Fordal Ragnar Martinsen	Region 1 Region 2 Region 3 Region 4 Region 5 Region 6 Region 7

Fagansvarlig i administrasjonen er regionsjef Roar Melum (bilberging) og bedriftsrådgiver Kjetil Meaas (spesialtransport).

Faggruppene bilberging og spesialtransport ble i 2013 sammenslått til en gruppe. Gruppen har en leder, en fagansvarlig og sju medlemmer. Den nye faggruppen har gjennomført ett møte, og her ble strategien for fremtidig arbeidsform lagt. Den enkelte ressursperson knytter til seg de personer som er naturlig og hensiktsmessig. På denne måten bygger vi nettverk med fagkompetanse som vil bistå faggruppen, samtidig som langt flere innenfor organisasjonen engasjeres.

Faggruppen har følgende prinsipper for sitt arbeid:

- Fokus
- Enkelhet
- Ansvar

Det ble arrangert et fagseminar for bilbergerne 11-12. oktober 2013 med rundt 50 deltakere. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap foredro om bilbergerens rolle i et nasjonalt ressursregister. Andre tema var arbeidsgivers ansvar og muligheter, bedriftsøkonomi, kontrakter og forhandlinger. I tillegg ble det satt av tid til gruppearbeid og sosialt samvær.



## Faggruppe for distribusjon, langtransport og ADR

Leder:	Kjell Haugland	Forbundsstyret
Medlemmer:	Bård Solberg Ørjan Bråthen John Erik Kjettrup Børre Leirvik Nils Anders Larsen Oddbjørn Kristensen Rune Holmen	Region 1 Region 2 Region 3 Region 4 Region 5 Region 6 Region 7

Fagansvarlig i administrasjonen er viseadministrerende direktør Jan-Terje Mentzoni.

Gruppen har en leder, en fagansvarlig og sju medlemmer. Som i tidligere år arrangerte faggruppene for Distribusjon og faggruppen for Langtransport, termo og trekking seminar på Kiel-ferga i januar også i 2013. Her ble det i tillegg tatt med et punkt om ADR-transport. Seminaret var godt besøkt, og det ble i forbindelse med etableringen av de nye faggruppene besluttet at Kiel-seminaret fra og med 2014 skal endres til et mer generelt transportseminar som favner hele NLF. Faggruppens eget seminar, jf. beskrivelse av faggruppens mandat foran, vil derfor fremover bli arrangert på ulike steder på land fra og med 2014.

Den nye faggruppen hadde sitt første møte i oktober 2013 hvor mandat, økonomiske rammer for arbeidet og planleggingen av gruppens fagseminar ble gjennomgått. For å sikre best mulig grunnlag for detaljplanleggingen av fagseminaret, ble det etter møtet utarbeidet informasjon som ble sendt fra faggruppens medlemmer til fylkesavdelingene. Det ble også fastsatt møtedatoer for 2014 og faggruppens seminar ble fastsatt til 20. september 2014.

## Faggruppe for tømmer, landbruk og levende dyr

Leder:	Øyvind Lilleby	Forbundsstyret
Medlemmer:	Egil Haugen Kjell Jon Nyløkken Ivar Mustvedt Dag Magne Grødum Inge Råheim. Nils Erik Røe Steve Strøm	Region 1 Region 2 Region 3 Region 4 Region 5 Region 6 Region 7

Fagansvarlig i administrasjonen er teknisk rådgiver Rune Damm.

De tidligere faggruppene Skog/Tømmer, Øvrig landbrukstransport og Levende dyr ble slått sammen til én gruppe i 2013.



Gruppen har en leder, en fagansvarlig og sju medlemmer. Faggruppen har avholdt et møte i november. Her var agendaen gruppas mandat og arbeid. Utforming av agenda for seminaret Tømmer, Landbruk og levende dyr på Quality Airport Hotel Gardermoen 4. januar 2014 ble også gjort på dette møtet.

### Teknisk gruppe

Leder:	Jan-Yngvar Tømmerholt	Forbundsstyret
Medlemmer:	Øystein Müller Per Bortheim Jan-Petter Abrahamsen	Region 2 Region 5 Region 3

Fagansvarlig er teknisk rådgiver Rune Damm.

Denne faggruppen er blant dem som fortsetter med samme ansvarsområde som tidligere. Noen av gruppens medlemmer er imidlertid nye, men leder og fagansvarlig fortsetter fra tidligere.

Gruppen har en leder, en fagansvarlig og tre medlemmer. Gruppen har hatt ett telefonmøte i løpet av året. Her ble problemene rundt fremkommelighet og vekt på drivende aksel drøftet. Gruppen er enig i at det er viktig å beholde mulighetene for akselløft på bil og også akselløft tilhenger. I tillegg har gruppen vært involvert i ulike høringer av teknisk karakter. Kommunikasjon foregår da via epost.

Gruppens leder, Jan Yngvar Tømmerholt, har deltatt sammen med representanter for administrasjonen i to av fire kontaktmøter i Vegdirektoratet i løpet av året. Disse ble avholdt i mars, mai, august og desember. I desember-møtet deltok dessuten Geir A. Mo og Terje Moe Gustavsen.



# 07

## Rådgivning



## Helse, miljø og sikkerhet (HMS)

Fagansvarlig i administrasjonen er kvalitetsleder Inge Børli.

NLF tilbyr innføring av HMS i medlemsbedriftene på to nivåer.

### HMS-system for enbilseiere – uten ansatte

Dette er lagt opp for foretak uten ansatte. Her har NLF laget et enkelt og 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.

### 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 ifra de minstekrav Arbeidstilsynet har satt, og skal fungere tilfredsstillende for mindre bedrifter dersom det følges opp. Ved utgangen av 2013 hadde 30 medlemmer tatt i bruk systemet.

Begge systemene er elektroniske (ikke nettbaserte).

## Bransjestandarden Kvalitet og miljø på vei (KMV)

Det fullverdige driftsstyringsystemet KMV er NLFs bransjestandard som inneholder klare krav til kvalitet, miljø og HMS. Systemet er tilpasset medlemsbedrifter av en viss størrelse. KMV har vært nettbasert siden 2008.

Det er en god dialog med fagansvarlig og NLFs brukere. De gir nyttige tips og tilbakemeldinger, noe som sørger for stadig utvikling av systemet. Ved utgangen av 2013 hadde rundt 100 medlemmer/transportsentraler innført KMV-systemet. 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.

Følgende nye rutiner i KMV er utarbeidet i 2013:

- NLF og påbyggerbransjen har fulgt Statens Havarikommisjon sin anbefaling fra 2013 om å lage en rutine for bedriftens egen kontroll og vedlikehold av tilhengere, og bake denne inn i KMV.
- Arbeidstilsynet kontaktet NLF i 2013 med forespørsel om vi kunne lage rutiner for bruk og vedlikehold av arbeidsutstyr, og legge inn i KMV. Det har vi gjort – også her i samarbeid med påbyggerbransjen.

I forbindelse med det nye medlemssystemet i NLF som trådte i kraft 1. januar 2014, inngår KMV som en naturlig del. Det er således praktisk og enkelt. KMV er et nyttig verktøy. For en rimelig pris kan medlemmene dokumentere at de tar HMS, kvalitets- og miljøsikring på alvor.



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



NLFs

modellverktøy for driftsplanlegging og kostnadsberegning brukes stadig mer, også som et verktøy i møter og forhandlinger med transportkjøperne.

## Sikkerhetsrådgivning

Alle bedrifter som transporterer farlig gods (ADR) må ha en sikkerhetsrådgiver i bedriften. Rådgiveren skal påse at transporten foregår på en forsvarlig måte. Har ikke bedriften denne kompetansen, avtales dette med en ekstern rådgiver. Ved utgangen av 2013 var Inge Børli i NLF sin administrasjon ADR-sikkerhetsrådgiver for 55 medlemsbedrifter.

## Økonomisk rådgivning

Fagansvarlig i administrasjonen har vært siviløkonom Ivar Goderstad.

NLFs administrasjon gjennomførte åtte kurs i bedriftsledelse i 2013. Her ble driftsstyring, driftsplanlegging og kostnadsberegning vektlagt. Til sammen stilte cirka 120 deltakere på disse kursene. Tilbakemeldingene tyder på at det er et stort udekket kompetansebehov innen disse fagområdene. Det har også vært sterk voksende etterspørsel etter økonomiske rådgivningstjenester. De har funnet sted ute hos bedriftene eller hos NLF.

NLFs modellverktøy for driftsplanlegging og kostnadsberegning brukes stadig mer, også som et verktøy i møter og forhandlinger med transportkjøperne. Konsultasjoner mellom NLF og medlemmer vedrørende bruken av NLFs kostnadsindeks, som utarbeides ut fra Statistisk Sentralbyrå sin statistikk, er det også stor etterspørsel etter. Indeksen med dens etterrettelighet legges i dag til grunn i de fleste prisreguleringene som finner sted i bransjen.

## Trafikksikkerhet og skadeforebyggende arbeid

### Dugnad for færre skader

Det er mange bedrifter som ønsker å delta i prosjektet Dugnad for færre skader (DFFS), som er et samarbeid mellom NLF og If. Bedriftsrådgiver Kjetil Meaas fra NLFs administrasjon deltar på sjåførmøter i medlemsbedriftene. Her holder han et dialogbasert foredrag på 2 til 3 timer, der blant annet følgende temaer berøres:

- Skadeforebygging
- Skadeårsaker, -prosent og -frekvens i den bestemte bedriften
- Ulykkesreduksjon – hva kan sjåførene selv gjøre?
- Skadekostnader
- Holdninger
- Sikkerhetsmessig, økonomisk og miljømessig gevinst ved jevn hastighet

I tillegg til foredrag kan den enkelte bedrift få en analyse for å avdekke mulige årsaker til skader. Analysen gjøres ved at sjåførene og ledelsen i bedriften svarer anonymt på en undersøkelse om kjøreadferd. Svarene fra undersøkelsen analyseres og presenteres på et eget møte med ledelsen. Bedriftsrådgiveren kommer med forslag til tiltak for å redusere ulykker og skader, samt bedre bedriftens omdømme og økonomi. I bedriftene hvor det har blitt gjennomført sjåførmøter, har tilbakemeldingene vært positive. De aller fleste har hatt reduksjon i skader, noen opptil 50 %.

I 2013 ble det avholdt 12 sjåførmøter i 12 bedrifter, hvorav to av møtene



hadde analyse i tillegg til foredrag. Bedriftsrådgiveren har også deltatt på møter i lokallag, fylkes- og regionmøter der det snakkes generelt om skadeforebygging. Han er også NLFs representant i flere fora hvor trafikk sikkerhet er tema. NLF Sør-Trøndelag har et pilotprosjekt sammen med NAV og Heimdal Sjøførerskole om utdanning av nye sjåførere for tungtransport. Her har Kjetil Meaas deltatt på alle kurs i 2013 og pratet om holdninger og kjøreadferd sammen med Dagfinn Moe fra SINTEF.

## På riktig side

Trafikksikkerhetsprosjektet «På riktig side» eies og administreres av NLF. IF er prosjektpartner. Prosjektet 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.

Prosjektet har hatt flere mål for 2013. Oppfølging av fyrtårnbedriftene og markedsføring generelt av prosjektet har vært noen av dem. Samtlige 19 fyrtårnbedrifter ble besøkt det første halvåret. Det har da vært en gjennomgang av hva bedriftene må bidra med som fyrtårnbedrift:

- Gjennomføre sjåførmøter
- Følge opp skadeutvikling
- Kjøreadferd/rapportering av drivstoffdata
- Rapportering av kvartalsvise spørsmål felles for alle fyrtårnbedrifter
- Bedriftens videre arbeid sammen med prosjektleder

Medlemsmøtene er viktige arenaer for å fremme På riktig side. Prosjektleder har vært til stede på flere ulike møter i regionene og foredrar der om prosjektet og oppnådde resultater.

En annen viktig del av prosjektet er nettverksbygging og deltagelse i ulike fora hvor det jobbes med trafikk sikkerhet. Prosjektet er i løpet av 2013 presentert på mange messer, utstillinger og nettverksmøter hos blant annet Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Nordisk Vegforum. Andre halvår 2013 er det fokusert på vervekampanjer for å få flere bedrifter med.

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

- Økt ekstern omtale
- Produksjon av lettleselig informasjonsmateriell
- Epost-utsendelser
- Innstikk i NLF-Magasinet

Interessen for prosjektet er jevnt stigende, og gjennom særlig 2. halvår er det fremkommet positive resultater av vervekampanjen. Ved utgangen av året er det 71 bedrifter med 839 biler som er bekreftede deltagere i prosjektet. Antallet har fortsatt å stige inn i 2014. Tilbakemeldingene fra deltagende bedrifter er også veldig positive. Flere deltagere bekrefter at deltagelsen i prosjektet har vært en viktig årsak til lavere skadefrekvens og mer økonomisk kjøring.



# 08

## Samarbeid og allianser

Både formelle og uformelle diskusjonsfora, nettverk og samarbeidspartnere, er viktige å vedlikeholde.



NLF samarbeider med eksterne parter på forskjellige arenaer og i ulike fora. Noe av samarbeidet og prosjektene blir nærmere beskrevet nedenfor, samt i kapitlene som omtaler fagområdene og konsulenttjenestene. Samarbeidet med leverandører av tjenester og produkter til medlemmene blir beskrevet i kapittelet om medlemsavtalene.

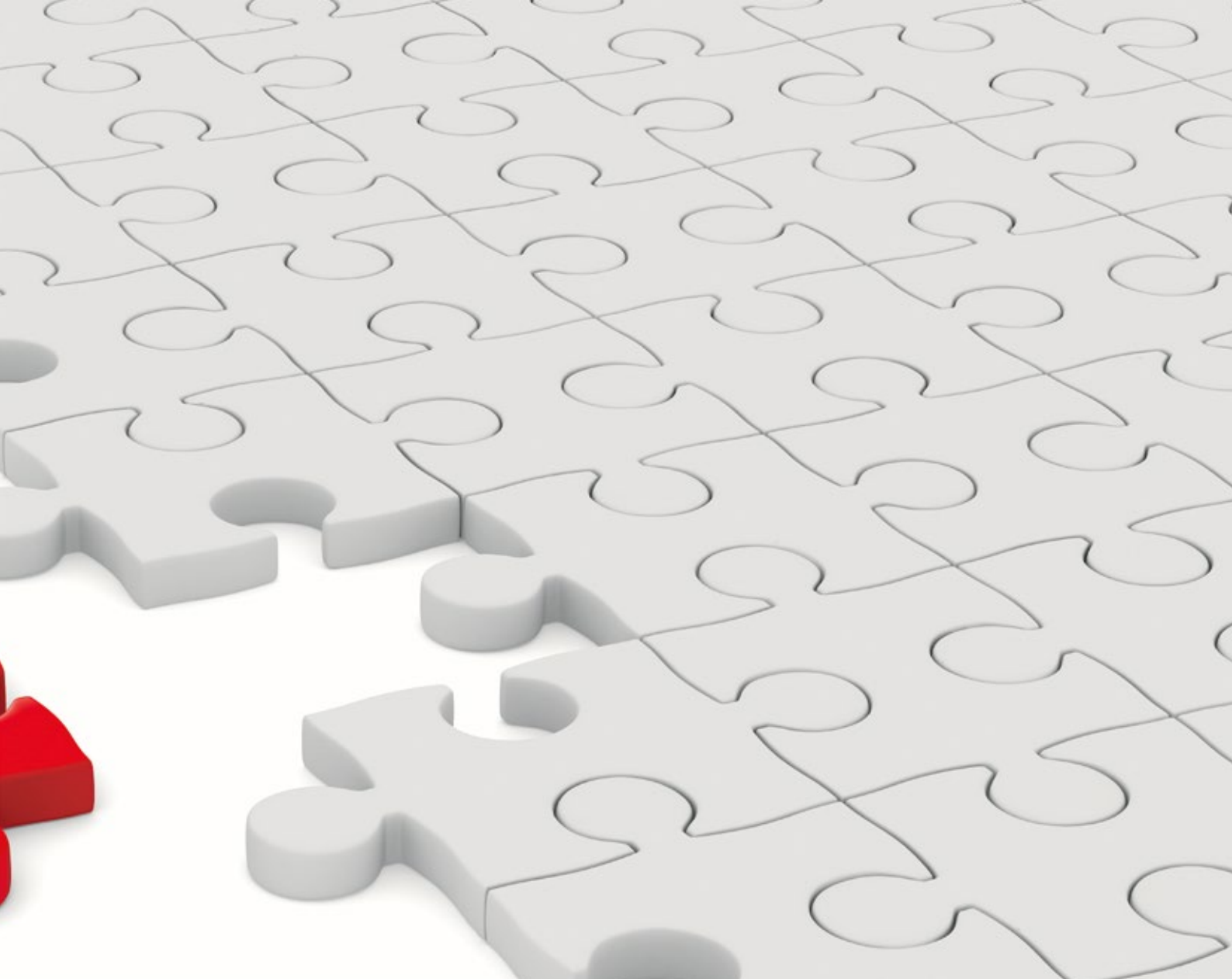
Våre faste allianser og mest brukte samarbeidspartnere i 2013 har vært følgende:

### Internasjonalt samarbeid:

- Nordic Logistics Association (NLA) (herunder Dansk Transport og Logistik, Sveriges Åkeriföretag og Finlands Transport och Logistik)
- International Road Transport Union (IRU)
- Nordisk Vegforum

### Nasjonalt samarbeid:

- TS Forum Norge
- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)



- Trygg Trafikk
- Statens vegvesen
- Opplysningskontoret for veitrafikken (OFV)
- Bilimportørens Landsforening, BIL

**Samarbeid i bestemte saker eller prosjekter:**

- NHO Logistikk og Transport (NHO LT)
- NHO Transport
- Alliansen for norsk privat eierskap
- Norsk Elektroteknisk Komite (NEK)
- Forsikringselskapet If
- Nordea Finans
- Dekkmann
- Statoil
- Telenor
- Asko (Norgesgruppen ASA)
- Norsk transportarbeiderforbund (NTF)



- Hovedorganisasjonen Virke
- Samarbeidsforum for Opplæringskontor i Transport og Logistikk (SOTIN)
- Bedriftsforbundet
- Norges Autoriserte Regnskapsføreres forening (NARF)
- Norges Fiskarlag
- Rederiforbundet
- Norges Skogeierforbund
- Norskog
- Maskinentreprenørenes Forbund (MEF)
- Statens havarikommisjon for transport
- Yrkestrafikkforbundet (YTF)



## 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 Finlands Transport og Logistik (SKAL) som assosiert medlem. Etableringen av NLA i Brussel i 2012 har vært viktig for å komme tettere på beslutningsprosessene i EU.

Gjennom 2013 ble det fokusert på å sikre støtte for de nordiske lands synspunkt om at det ikke bør tillates ytterligere frislipp for kabotasje innenfor EØS-området. I dette arbeidet har det vært avholdt møter med flere lands lastebileierorganisasjoner, herunder nederlandske TLN, franske FNTR og tyske BGL. I mars 2013 arrangerte NLA i samarbeid med EU-parlamentsmedlemmer fra S & D-gruppen (sosialister og demokrater) en høring i Europaparlamentet med fokus på kabotasje og sosiale vilkår i veitransporten. Seminaret samlet bra deltagelse og synliggjorde at EU-kommisjonens ensidige ønske om liberalisering av markedet ikke uten videre ville kunne samle støtte i EU-parlamentet.

I mai 2013 utarbeidet NLA et felles brev til de nordiske samferdsels-/transportministre, hvor søkelyset var rettet mot utfordringene for næringen ved dagens regler for kabotasje og de problemer som vil bli tydelige ved en ytterligere liberalisering. I brevet ble det også påpekt at EUs arbeid med nytt regelverk for vekter og dimensjoner kunne føre til problemer for transporten mellom de nordiske landene slik vi erfarte sommeren 2012. I tillegg bidrar manglende kontroll og håndhevelse av EU-regelverk til ulike konkurransevilkår mellom transportbedrifter i forskjellige EU-land.

Mot slutten av året deltok NLA aktivt i IRUs arbeid med en lobbykampanje rettet mot EU-parlamentet om vekter og dimensjoner. Planlegging og utarbeidelse av argumenter ble gjennomført på tampen av året, mens selve kampanjen ble gjennomført i EU-parlamentet i Strasbourg i januar 2014.

NLA sørger også i andre saker 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 tas opp i fora der NLF selv er direkte representert.

NLAs arbeid i Brussel ledes av Søren Hyldstrup Larsen. I tillegg er det på kontoret til enhver tid tilknyttet en eller to trainees som arbeider der i kortere og lengre perioder. NLAs styre består av de administrerende direktørene i SÅ, NLF og DTL. For tiden er det DTLs administrerende direktør som er styrets leder.



## IRU

Den Internasjonale veitransportunionen (International Road Transport Union) er en interesseorganisasjon med medlemmer fra 73 land over hele verden. 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 Casablanca. 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.





Hensikten med samarbeidet er å fremme utviklingen innen vei-, veitrafikk og veitransportsektoren gjennom samarbeid med fagfolk.

På bakgrunn av EU-kommisjonens forslag om endringer i direktivet om vekter og dimensjoner – lagt frem 15. april 2013 – har IRU sammen med sine medlemsorganisasjoner arbeidet aktivt med å sikre veitransportens interesser. I dette arbeidet har de nevnte organene vært viktige. I tillegg har arbeidet i IRUs komite for tekniske saker spilt en viktig rolle. NLF deltar aktivt her ved å være representert i denne komiteen hvor Sveriges Åkeriforetak har ledervervet og danske ITD har nestledervervet.

Som en forberedelse til sluttbehandlingen av saken om vekter og dimensjoner, utarbeidet IRU en detaljert gjennomgang av næringens synspunkter på de ulike tilleggsforslagene. Disse synspunktene ble foreslått for medlemmer i EU-parlamentets transportkomite, med forslag til lobby-aktiviteter opp mot de enkelte medlemslands representanter. Våren 2014 er det gjennomført en to-dagers lobbykampanje i EU-parlamentet i Strasbourg angående denne saken.

I samarbeid med de andre skandinaviske landene, har NLF også jobbet aktivt opp mot IRUs komite for sosiale saker, med særlig fokus på spørsmål om kjøre- og hviletid, arbeidsvilkår, raste- og hvileplasser, digital fartsskriver mm.

### **Nordisk vegforum**

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 lederskapet i NVF i nåværende 4-årsperiode. NLFs administrerende direktør ble på årsmøtet i mars 2013 innvalgt som styremedlem i NVFs norske avdeling. Styret ledes av veidirektør Terje Moe Gustavsen.

Arbeidet i NVF skjer innen utvalg, med en leder og en sekretær. Arbeidet foregår i fireårsperioder, og avsluttes med kongressen Via Nordica. I 2012 ble en fireårsperiode avsluttet med at Via Nordica ble holdt på Island. I forbindelse med en ny fireårsperiode, oppnevnte NLF følgende representanter til 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

### **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 Europe). 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 forolling 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.

TIR-godkjennelse og utstedelse av TIR-carnet i Norge ivaretas av NLF.

## **TS Forum Norge**

TS Forum Norge er en interesseorganisasjon for transportsentraler og andre transportbedrifter i Norge, og har som målsetting å bygge personlige nettverk mellom ansatte i transportsentralene. Organisasjonen ble stiftet i 1988 etter initiativ fra transportsentraler i Norge og Norges Lastebileier-Forbund. TS Forum ledes av et valgt styre blant medlemmene. NLF er representert i styret ved forbundsstyrets nestleder, Tore Velten.

NLF har siden etableringen hatt ulike former for samarbeidsavtaler med TS Forum. Samtidig har NLF betydelig formell innflytelse over TS Forum gjennom forumets vedtekter. Gjeldende avtale har vært virksom siden 2002 og er nå under reforhandling.

NLF har foreslått ovenfor TS Forum en full integrasjon mellom de to organisasjonene. En måte dette kan skje på er at TS Forum blir en avdeling i NLF med særskilt ansvar og budsjett for å ivareta transportsentralenes behov for oppfølging og rådgivning. Bakgrunnen er at NLF – som næringens viktigste politiske aktør – har behov for flere medlemmer for å være i stand til å levere politiske resultater til beste for næringen som helhet. I tillegg har næringen behov for større samling, ikke fragmentering og splittelse.

TS Forum responderte positivt på NLFs forslag. Det ble derfor i desember 2013 gjennomført en felles workshop for å avklare hvilke muligheter og utfordringer som ligger i en slik integrering. Prosessen er foreløpig antatt å ta to år og vil ventelig medføre behov for endringer i NLFs vedtekter.





## Tariffutvalget

Tariffutvalget har i perioden april 2013 til mars 2014 bestått av:

Østerhus Transport AS	v/Hallgeir Barkved
Eek Transport AS	v/Einar Løndal
Haukebøe Transport AS	v/Elling Haukebøe
Gran Taralrud AS	v/ Odd Jacobsen
Kirkestuen Transport AS	v/ Geir Inge Kirkestuen
Torstein Øvsthus & Sønner AS	v/ Harald Øvsthus
Svensrud Transport AS	v/ Per Madsen
P.E. Kristiansen Transport	v/ Sindre Kristiansen

Arbeidsutvalget har i beretningsperioden bestått av Harald Øvsthus (leder), Einar Løndal (nestleder) og Odd Jacobsen.

### Generelt

Per 31. desember 2013 var det 78 bedrifter i tariffelleskapet med til sammen cirka 2 500 ansatte. Oppgjøret i 2013 var et såkalt «mellomoppgjør» der det fremforhandles et kronetillegg mellom NHO og LO/YS. Det danner mal for vårt oppgjør.

Arbeidsgiverforeningen og tariffbedriftene er fra 2013 besluttet å være et satsningsområde i NLF. Det er derfor arbeidet med planer om hvordan dette kan gjøres. Som et ledd i satsningen ble det gjennomført et større seminar i forbindelse med tariffkonferansen som gikk over 2 dager.

Administrasjonen har vært involvert i mange forhandlingsmøter med arbeidstakerorganisasjonene vedrørende opprettelse og uenighet om tariffavtalen i bedrifter. De bedriftene som har fått krav om opprettelse av tariffavtale, har i større grad enn tidligere fått tilbud om tettere oppfølging i innfasingen av tariffavtalen, og hjelp til overgangsforhandlinger etter Hovedavtalen.

### Tariffoppgjøret 2013

Det ble enighet om et generelt tillegg på 0,75 kroner pr. time. I tillegg ble det enighet om ytterligere 1,40 kroner i lavtlønns tillegg. Det innebærer at alle som er omfattet av Godsoverenskomsten skal ha et tillegg på kr 2,15 pr. time, regnet fra 1. april 2013. Dette er den samme avtalen som er fremforhandlet mellom NHO og NTF/YTF.

Lønnsforhandlinger for medlemmer i NLFs arbeidsgiverforening har i 2013 trukket ut i langdrag. Årsaken til at partene ikke ble enige før sent i juli 2013, skyldtes uenighet om hvordan kronetillegget på kr 2,15 pr. time skulle fordeles på timelønnen for langtransport. Arbeidsgiverne mente at dette måtte omregnes. Hvis ikke ville langtransportsjåførene få dobbelt så høy prosentvis lønnsøkning



Administrasjonen har vært involvert i mange forhandlingsmøter med arbeidstakerorganisasjonene vedrørende opprettelse og uenighet om tariffavtalen i bedrifter.

som nærtransport/distribusjon. Saken er ikke endelig avsluttet. Det pågår fortsatt en tvistesak om hvordan timetillegget skal beregnes for de som er omfattet av langtransportavtalen. NLF er derfor blitt enige om at vi vil rette oss etter resultatet i denne saken. Dersom tvisteløsningen i saken mellom NHO Transport og NTF/YTF fører til et annet resultat, kan det bli aktuelt å foreta et etteroppgjør i tråd med endringen vedrørende langtransport.

Dette er oppgjøret i tall:

### Minstelønnsatser – sjåfører distribusjon-/nærtransport, del III, B § 2:

For de som arbeider 37,5 timer, gir dette en lønn på:

#### Uten fagbrev

Ansiennitet	Pr. mnd.	Pr. time	Pr. år
0-3 år	24 868,91	152,57	298 427
3-6 år	25 357,91	155,57	304 295
6 år +	25 846,91	158,57	310 163

#### Med fagbrev

Ansiennitet	Pr. mnd.	Pr. time	Pr. år
0-3 år	26 335,91	161,57	316 031
3-6 år	26 824,91	164,57	321 899
6 år +	27 313,91	167,57	327 767



## Minstelønssatser – sjåfører langtransport, del III, B, § 2.2.

Aktiv tid:	kr 91,26 pr. time
Passiv tid:	kr 41,07 pr. time

## Tariffkonferansen

Tariffkonferansen består av en seminardel, som er åpen for alle NLFs medlemmer, samt en formell del for de som er tilknyttet arbeidsgivertjenesten. Tariffkonferansen/seminaret i 2013 ble holdt på Thon Hotell Gardermoen den 16. og 17. april. Medlemmer i arbeidsgiverforeningen kunne stille med en representant fra hver bedrift uten kostnad. Tema på seminardelen var:

- Arbeidsgivers styringsrett – grenser og muligheter
- Saksbehandlingsregler ved inngåelse og opphør av arbeidsavtaler
- Orientering om det nye vikardirektivet – begrensninger og muligheter
- Arbeidstid og arbeidsplaner – adgang til gjennomsnittsberegning av arbeidstid
- Praktiske eksempler på driftsplanlegging – arbeidstid
- Kostnadsberegning – eksempler
- Gjennomgang av Godsavtalen – fra A til Å



# 10

## Kollegahjelpen



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

Kollegahjelpen har eksistert i 18 år. NLFs støtteordning er mer kjent enn tidligere – blant annet fordi ordningen ofte omtales i mediene etter alvorlige ulykker der tunge kjøretøy er involvert. Transportmagasinet, NRK P2, Glomdalen og Drammens Tidende er blant mediene som har laget større reportasjer om Kollegahjelpen i år. Våren 2013 hadde alle de store avisene i Finnmark reportasjer om ordningen.

55 personer fordelt over hele landet er opplært som kollegahjelpere, og disse får en grunnopplæring. NLF har regelmessig faglig oppdatering. Kollegahjelperne 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.

Kollegahjelperne 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 kollegahjelperne i Norge. Det er registrert kollegahjelp etter 44 ulykker i 2013. Mange fylker er aktive og har god oversikt. Fortsatt er det mange fylker som ikke rapporterer om hendelser. NLF ser at der Kollegahjelpen er synlig, benyttes ordningen oftere enn i andre regioner. Kollegahjelpen har ikke gjennomført noen seminarer i 2013, men det er planlagt en samling for kollegahjelperne i april 2014. Der vil det også bli presentert et bedre opplegg for profilering/mottak av telefoner, slik at enda flere kan få hjelp.

*Kollegahjelpen mottok 16.125 kr i minnegave etter NLF-tillitsvalgt Jan Arild Mathisens bortgang. Pengene ble gitt i forbindelse med begravelsen og vil bli brukt til et sosialt tiltak for kollegahjelperne.*

### **Noen eksempler på hjelp som er blitt utført i 2013:**

- Hjelp til etterlatte og kolleger etter at yrkessjåfør omkom som følge av hendelse i trafikken.
- Samtale og praktisk hjelp til vogntogsjåfør etter dødsulykke der MC-fører kom i feil kjørefelt.
- Hjelp til sjåfører etter flere møteulykker der det er mistanke om selvmord.
- Samtale med sjåfør etter ryggeulykke ved varelevering.
- Samtale med sjåfør etter frontkollisjon der fører av personbil ble hardt skadet.



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

11

Status



## Hovedkontoret

Det har vært flere større endringer i administrasjonen i løpet av 2013. I januar startet ny administrasjonssjef Hanne Løfsnes. Hun fratradte sin stilling i juli. Frem til ny økonomi- og administrasjonssjef Dag Emanuelsen var på plass fra 1. desember, var Kari Schage innleid på deltid som økonomisjef.

Kjell Olafsrud startet opp som markedsdirektør fra 1. januar. Samtidig ble Jørn-Henrik Andersen fast ansatt som markedskonsulent i markedsavdelingen. Lill Korsnes begynte i januar som vikar, først i resepsjonen og deretter i sekretærstillingen etter Ellen Irene Jensen som sluttet i juni. Anne-Line Solum, mangeårig administrasjonssekretær, sluttet i mars 2013 og ble etterfulgt av Anne B. Marsteinstredet fra april.

Som ny redaktør for NLF Magasinet ble Tore Bendiksen ansatt fra og med april. Adnan Qasim ble også tilsatt i en deltidsstilling i kommunikasjonsenheten fra april for å bidra med researcharbeid, dokumentasjonsinnhenting og diverse nett-oppgaver.

Resepsjonen ble fra august av styrket med resepsjonssekretær Cathrine Arntzen i en 60 % stilling. I august sluttet også mangeårig ansatt Terje Grytbakk som spesialrådgiver i næringspolitisk avdeling. Ny medarbeider Thorleif Foss ble ansatt med oppstart i januar 2014. Hedda Klemetzen sluttet i november som kommunikasjonskonsulent. Stillingen ble deretter overført til redaksjonen og ny journalist med digital kompetanse, Stig Odenrud, ble ansatt med tiltredelse i mars 2014.



### I 2013 har administrasjonen sentralt bestått av:

- Markedsavdelingen med 4 stillinger og med ansvar for medlemsinformasjon, -tjenester, -inntekter, rekruttering, NLF Magasinet og samarbeidsavtaler.
- Politisk produksjon/internasjonalt arbeid med 1 ansatt, samt de regionansatte – har blant annet ansvaret for saksbehandling til ledende organer, nasjonal og internasjonal handlingsplan og oppfølging av regionene.
- Næringspolitisk avdeling med 8 stillinger har blant ansvaret for høringer/myndighetskontakt, tekniske spørsmål, kompetansehevende tiltak, rådgivning og arbeidsgiverorganisasjonen.
- Administrasjonsenheten med 4 stillinger har ansvar for økonomi, IT, drift/resepsjon, HR og innkjøp.
- Kommunikasjonsenheten med 3 ansatte – to på heltid og en på deltid – har blant annet hatt ansvaret for pressekontakt, eksterne relasjoner, nyhetsproduksjon på og oppdatering av nettsider, sosiale medier samt bidrag til medlemsbladet.
- 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.



## Regionene

### Region 1 Østfold, Oslo og Akershus

#### Generelle aktiviteter

- Fylkene har hatt flere medlemsmøter hvor På riktig side ble presentert.
- Regionen har vært og er fortsatt involvert i diverse KVVU'er, herunder kryssing av Oslofjorden, veisystemer i Groruddalen m.fl.
- BVL (Bransjestandard for varelevering) er fastlagt. Det organiseres nå lokale komiteer rundt i landet som følger opp utviklingen av bransjestandarden.
- Sammen med Region 2 samlet vi 554 medlemmer og gjester til en storslått manifestasjon av NLF som bransjeorganisasjon på Storefjell på høsten. Både gjester og medlemmer var svært fornøyd med arrangementet.
- Fylkesavdelingen i Østfold har valgt å utgi eget magasin som er godt mottatt. Det ble utgitt to utgaver i 2013.

#### Næringspolitiske saker/aktiviteter

- Hele regionen har vært intenst opptatt av kabotasjesaken. Det har vært holdt store samlinger for medlemmer og interessenter/berørte, herunder Statens vegvesen, politiet m.fl. Vi har deltatt i kontroller sammen med nevnte myndigheter og bidratt til at utenlandske transportører er blitt anmeldt og straffet for ulovlig kabotasje.
- I tett samarbeid med Region 2 har vi bearbeidet offentlige myndigheter og private aktører vedrørende flere og bedre døgnhvileplasser. Vi konstaterer at det er åpnet flere nye profesjonelle døgnhvileplasser, og nye prosjekter er på gang.
- Regionen bearbeider lokale veimyndigheter for å bedre veistandard og fremkommelighet. Det holdes fast to møter årlig med hvert veikontor.
- I forbindelse med stortingsvalget 2013 hadde begge fylkesavdelingene egne stormøter med kandidater til Stortinget. Av alle stortingskandidatene fra våre fylker møtte 10 fra Oslo og Akershus og 7 fra Østfold. Flertallet av disse er i dag stortingsrepresentanter. Arbeidet som ble gjort i forkant med møtevirkosomhet anses derfor som viktig nettverksbygging.
- Fergesambandet Moss – Horten er Norges største fergesamband og frakter mer enn 1 million lastebiler frem og tilbake over Oslofjorden. Regionen har stadig møter med fergeselskapet for å bidra til effektiv trafikkavvikling.
- Begge fylkesavdelingene har hatt et stort antall møter med vegvesenets kontrollavdelinger. Vi har også hatt møter med tollkontrollen på Svinesund som er den største innfallsporten til Norge med mer enn 1 million kjøretøy pr år.
- Telleaksjonen i juni foregikk på tre punkter i Oslo, Akershus og Østfold.



### Region 2 Hedmark og Oppland

#### Generelle aktiviteter

- Regionen arrangerte tidens største NLF-arrangement sammen med Region 1. Hele 554 personer deltok på høstseminaret på Storefjell.
- Kollegahjelperne i regionen har gitt støtte i forbindelse med 13 ulykker – enten her i fylket eller medlemsbedrifter som har hatt hendelser på andre veger.
- Den nasjonale telleaksjonen ble gjennomført etter forslag fra vår region. I Hedmark og Oppland var det lagt opp til seks ulike tellepunkter. Statistikken viste at hele 36,7 % av bilene var utenlandske.



- «Venner på Vegen» ble gjennomført på Hoffsvangen skole i Østre Toten og i Harpefoss barnehage. Det innebar bl.a. trafikklek med lekebiler inne, rollespill rundt lastebilen, blindsonedemonstrasjon og refleksbruk i et mørkt bomberom.
- Odal Lastebileierforening arrangerte Lastebilens dag i Odal i april.

### Næringspolitiske saker/aktiviteter

- Den viktigste politiske saken regionen har brukt ressurser på dette året, er kampen mot skyhøye bompenger som legges inn ulike steder i regionen. På E16 i Valdres er satsene redusert med 27 % etter stor innsats fra lokale lastebileiere.
- Det ble gjennomført valgmøter med samferdsel som tema både i Hedmark og Oppland. Politikerne ble da kjørt til møtene i lastebil.
- 31. august deltok vi i forbundets aksjonsdag på følgende steder: Fagernes, Gjøvik, Gran, Elverum, Tynset og Hamar.
- NLF Hedmark og Oppland jobber sammen med Vegforum Innlandet aktivt for vegutbygging i regionen.

### Andre saker

- Det jobbes fortsatt mye med verving, og medlemstallet for regionen er økt med 20 % i løpet av de siste 10 årene.
- Konkurransen i markedet er tøff. Fire medlemsbedrifter ble slått konkurs i 2013.
- Regionen er med i en nyopprettet samarbeidsgruppe for varelevering i Hamarregionen. Utfordringer i forbindelse med varemottakene er gruppas viktigste arbeidsområde.
- Regionen var vertskap for forbundsstyret som ønsket befarings hos medlemsbedrifter.
- I mer enn 20 år har vi hatt samarbeid med Värmlandsåkarne og Mittåkarne. Møtene gir nyttig dialog om utfordringer på begge sider av grensen.

## Region 3 Buskerud, Telemark og Vestfold

### Generelle aktiviteter

- Aktiviteter som årsmøtearrangementet i Tønsberg, lokallagsårsmøter medlemspleie og lokallagsmøter er viktig for regionen. Det krever ressurser og gir resultater.
- NLFs telleaksjon i juni skapte stort engasjement rundt tellepunktene på E 134 (Morgedal), E 16 (Hole) og E 18 (Gulli). Lokallagene stilte mannsterke opp.
- Det var god oppslutning om sommermøtet for Buskerud (på Norderhov) og høstmøtet i Vestfold (Åsgårdstrand).
- Felles NLF-stand på Dyrskun i Seljord i september var som vanlig et godt treffpunkt. NLF-fylkene i regionen samt Aust-Agder og Rogaland deltok, sammen med våre hovedsamarbeidspartnere. NLFs adm. direktør deltok både i Seljord og på Buskeruds sommermøte.
- Vestfold-avdelingens sommertur for pensjonister ble igjen en suksess; denne gangen gikk turen til Vegmuseet ved Hunderfossen.
- Valgkampoppleggene ble vellykket i alle tre fylkene.



### Næringspolitiske saker/aktiviteter

- Avdelingens tillitsvalgte og regionsjef har vært aktivt til stede på arrangementer i regi av fylkeskommunene og vegvesenet: Fylkesvegplanene for Buskerud og Telemark, havneplaner for Vestfold og Telemark, «Høgfjellskonferansen» (Storefjell), «bypakkene» i Grenland og Drammensområdet og referansegruppen for utredning av Oslofjordforbindelsene.
- Det har vært arrangert møter vedrørende døgnhvileplasser Rv 7 på Gol og om hvileplasser ved nye E 18 utenfor Tønsberg. Sistnevnte får nå en utforming langt mer i overensstemmelse med bransjens behov enn det som opprinnelig var skissert.
- Gjennom medieutspill har regionen deltatt i debattene rundt utbygging av E 134 gjennom Vinje og Fv. 359 Ulefoss-Lunde.
- Regionen har gjennom lang tid prioritert et positivt forhold til radio/TV og avisredaksjoner i området. Dette gir resultater ved at ulike tillitsvalgte og regionsjef blir bedt om kommentarer i saker aktuelle for næringen, og dette gir god oppmerksomhet rundt våre synspunkter.



### Region 4 Rogaland, Aust-Agder og Vest-Agder

#### Generelle aktiviteter

- Regionen har hatt 13 temakvelder blant annet om økonomi, bremseprøver, kran/tipp, brøyteutstyr, nye regler om vinterdekk og kabotasje. Dette er viktige samlinger med påfyll av kunnskap. I tillegg er det en viktig sosial møteplass – medlemmer, leverandører og andre lastebilinteresserte møtes og utvikler relasjoner. Meget godt oppmøte betegner samlingene.
- Regionen har fokusert på rekruttering av nye medlemmer. I Aust-Agder har K. Myrvang alene skaffet mange nye. I Vest-Agder har et samarbeidsprosjekt med billeverandører og finansieringsselskaper gitt 11 nye medlemmer.
- Samarbeidet med Statens vegvesen er viktig for regionen. Rogaland og Agder har hatt 4 møter i Tungbilforum der medlemmenes innspill i saker som omhandler vei, fremmes. I tillegg har Agder deltatt på 3 samlinger som omhandler vedlikehold av vintervei – eller mangel på sådan. I Rogaland har vi deltatt på møter om Ryfast og kommet med medlemmenes innspill.
- Med stand på Dyrskuet i Lyngdal fikk Vest-Agder satt fokus på trafikksikkerhet.
- Informasjon til medlemmer og samarbeidspartnere er også en viktig del av regionens satsningsområde. En informasjonsmail/nyhetsbrev sendes ut hver uke til alle som har en mailadresse. Dermed får 600 medlemmer oppdatert informasjon om lastebilnæringen.

#### Næringspolitiske saker/aktiviteter

- Arbeidet med E 18, E 39 og E 134 har vært viktig for regionen. Møter med ordførere, stortingsrepresentanter og minister er utført. Det har vært 2 møter med ordførere langs E 39 i Vest-Agder.
- Alle stortingsrepresentanter fra Vest-Agder samt statsråd Ketil Solvik-Olsen var med på lastebilkortesjen langs E 39.
- En aksjon mot kabotasje og sosial dumping ble gjennomført av NLF Nord-Rogaland sammen med NTF. Rundt 200 biler deltok. I tillegg var stortingsrepresentanter fra de fleste politiske partier samt Geir A. Mo med i en politisk debatt etter bilkortesen.

## Region 5 Hordaland og Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal

### Hordaland og Sogn og Fjordane

#### Generelle aktiviteter

- NLF Hordaland og Sogn og Fjordane har satt fokus på rekruttering av nye medlemmer. Dette året har vist at aktivt arbeid ute mot potensielle kandidater nytter. Arbeidet vil fortsette med uforminskert kraft.
- Regionen har et offensivt samarbeid med opplæringskontorene, noe vi mener gir positiv effekt ut mot unge potensielle medlemmer.
- Det har vært gjennomført flere messer, veiseminarer og trafikksikkerhetskonferanser på Vestlandet som regionen har deltatt på.
- Medlemsmøter både på lokalt plan og fylkesplan har vært gjennomført.
- Regionen er med i ulike samarbeidsgrupper som blant annet Bergens Næringsråd og Ettertankens dag.
- Det er ofte møter med Statens vegvesen i forbindelse med ulike veitemaer. Regionen arbeider aktivt overfor SVV for å fremme forbundets synspunkter på viktige saker.

#### Næringspolitiske saker/aktiviteter

- Viktige fanesaker i 2013 som det har vært jobbet aktivt med, er bl.a. ferjefri E 39 (Kyststamveien), gul midtstripe på E 39, indre trasevalg E 39 i Sogn og Fjordane, E 134 (Haukelifjell), E 16 (Bergen - Voss – Lærdal – Filefjell) og kjørbare tunnelhøyder
- Hvile- og rasteplasser er et tema det jobbes med både politisk, mot vegvesenet og ut mot media.
- 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.
- Regionen deltar i offentlig planarbeid, utvalg og lignende.
- Det har vært gjennomført data-/Excelkurs samt kurs innen brannvern – spesielt med tanke på brann i tunnel.
- Regionen har jobbet aktivt ut mot media for å oppnå bedre synlighet. Regionens klare standpunkter har ført til stor interesse i viktige saker.

### Møre og Romsdal

#### Generelle aktiviteter

- Det har vært jobbet en del med å verve nye medlemmer i Møre og Romsdal. Vi har prioritert området i og omkring Ålesund. En del utvalgte bedrifter har fått besøk av fylkesleder og prosjektleder for trafikksikkerhetsprosjektet På riktig side. Vi har informert om alle fordelene ved å være medlem av NLF.
- Fylkesavdelingen jobber tett sammen med opplæringskontoret om rekruttering inn til yrket gjennom lærlingordningen, og om etterutdanningskurs vedrørende yrkessjåførdirektivet. Det tilbys nå etterutdanningskurs på 6 ulike steder i fylket.
- Trafikktellingen i juni førte til stort engasjement. I Møre og Romsdal var tellepunktet på Åndalsnes. Resultatet viste at andelen av utenlandske lastebiler er økende.
- NLF, avdeling Møre og Romsdal, er assosiert medlem i Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Mot slutten av året startet planleggingen av et trafikksikkerhetsprosjekt hvor det skal fokuseres på tyngre kjøretøy.



- Det har vært to møter med utekontrollørene i Statens Vegvesen i fylket vårt. Her har vi utvekslet erfaringer og tatt opp aktuelle problemstillinger. Målsetting med møtene er å bidra til å øke dialogen i selve kontrollsituasjonen.

#### **Næringspolitiske saker/aktiviteter**

- Vi har et godt samarbeid med Statens Vegvesen om både vei og ferge og har kontinuerlig kontakt om viktige saker.
- På vårparten ble det arrangert et stort møte på Åndalsnes med inviterte samferdselspolitikere. Målet var å få utbedringene på E 136 gjennom Romsdalen framskyndet.
- Regionen har i lang tid jobbet med å få øket rabatten på verdikortene på ferge. Imidlertid må det økt press på riktige instanser for å få fullt gjennomslag.
- I nær framtid vil det bli kapasitetsproblemer på en del viktige fergesamband i fylket. Arbeidet med å skaffe midler for å kunne sette inn flere ferger i disse sambandene, begynte i 2013 og vil fortsette for fullt i år.
- I desember ble en ny døgnhvileplass åpnet på Digerneset rett utenfor Ålesund. Plassen har fått gode tilbakemeldinger fra de som har brukt den.



### **Region 6 Trøndelag**

#### **Generelle aktiviteter**

- Trafikktelling på Ulsberg i juni 2013 ga et bilde av antall norske vs. utenlandske transporter. Den utenlandske andelen ble målt til 30 %.
- Det ble gjennomført undervisning for Høgskolen i Nord-Trøndelag og Høgskolen i Sør-Trøndelag, hvor temaene er trafiksikkerhet, ansvar og roller i fremtidens logistikk.
- I løpet av året har det blitt gjennomført flere møter med Statens Vegvesen.
- Regionen har et samarbeidsprosjekt med NAV vedrørende rekruttering og utdanning av yrkessjåfører.
- I tillegg samarbeider regionen med Sør-Trøndelag Fylkeskommune om et Folkehelseprosjekt angående kosthold og livsstil i videregående skole

#### **Næringspolitiske saker/aktiviteter**

- Aksjonsdagen på Leangen i forbindelse med Valgkampen 2013.
- Arbeidet med Transportsvanen.
- Synliggjøring av transportnæringens betydning for verdiskapningen.
- Arbeidet for ferjekortløsning på sambandet Hofles – Lund.
- Mange møter med politiske partier – planlegging, gjennomføring og oppfølging.

#### **Andre saker**

- Mye ressurser ble lagt ned i saken med avdekking av falske førerkort.
- Lederutviklingsplan for regionen utarbeidet.
- Ulike samferdselsaker blir ivaretatt gjennom regionens deltakelse i Vegforum Trøndelag.
- Trafiksikkerhet står sentralt i regionens arbeid, og gjennom deltakelse i fylkets Trafiksikkerhetsutvalg får vi fremmet NLFs interesser.

## Region 7 Nordland, Troms og Finnmark

### Nordland

#### Generelle aktiviteter

- NLF har deltatt på samlinger i Mo i Rana og Narvik for rådgivere i skolen, i regi av NHO Nordland. Hensikten har vært å informere om ulike næringers jobbtilbud for ungdom under utdanning.
- På riktig side – medlemsmøter i Mo i Rana, Mosjøen, Bodø, Vesterålen og Leknes.
- Deltakelse i Opplysningsrådet for veitrafikkens prosjektgruppe vedrørende rammebetingelser for norsk veipolitikk.
- Deltakelse i KVV (konseptvalgsutredning) vedrørende rv. 17 på Sør-Helgeland.
- Deltakelse i Statens Vegvesens undersøkelse om veivedlikehold.

#### Næringspolitiske saker/aktiviteter

- Trafikktelling ble gjennomført i juni som en del av et landsomfattende prosjekt for å få frem omfanget av norske og utenlandske transportørers virksomhet.
- 31. august var aksjonsdag. I Nordland ble dette markert sammen med Norsk Transportarbeiderforbund på Fauske og i Bodø. Her ble politikere på stortingsvalglista konfrontert med våre krav og utfordret til å uttale seg om disse. En tungbil-konvoi gikk fra Fauske til Bodø.
- Etter rapporter fra medlemmer om mulig ulovlig kabotasje tilknyttet Hålogalandsbrua, har NLF Nordland tatt opp forholdet med Statens Vegvesen. Saken er overlatt til juridisk vurdering i begge organisasjoner, hvor det også er reist spørsmål om vilkårene for egentransport er oppfylt.
- Fylkesavdelingen har vært engasjert i åpningen av Mind-senteret i Bodø. Senteret ble åpnet i august som en del av Bratten aktivitetspark. Senteret skal være et nasjonalt kompetanse- og formidlingscenter innen trafikksikkerhet, rettet mot ungdom.

#### Andre saker

- Det jobbes med å få til utbedring av tunneler i fylket. Dette forutsettes gjennomført innen 2023 og må gjøres sammen med snarlig iverksetting av sikkerhetstiltak.
- Ressurser er satt inn for å sikre bedre fergeregularitet. Tiltak må iverksettes snarest mot stadige driftsstans på de nye gassfergene i Vestfjordbassenget samt at nødvendig reservekapasitet må sikres.
- I forbindelse med risikovurdering av tilskuddsbehovet til riksveifergedriften, har NLF satt krav om døgnkontinuerlig drift, spesielt av hensyn til ADR-transporter.
- Rute 7 Trondheim–Fauske med tilknyttede veistrekninger: Av viktige prosjekter for næringstransporter prioriteres veipakke Helgeland, Rv 77 med tunnel gjennom Tjernfjellet i perioden 2014-18 og omkjøringsvei rundt Fauske, samt tilbakeføring av Fv. 17 til riksvei
- Rute 8a E 6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytningsveier: Her nevnes tunnel gjennom Narvik sentrum som bør ses i sammenheng med bygging av Hålogalandsbrua, på lengre sikt ferjefri kryssing av Tysfjorden.





## Troms og Finnmark

### Generelle aktiviteter/saker

- Det ble i november gjennomført et regionalt møte med Statens vegvesen i Tromsø. Her ble mange aktuelle tema for NLF drøftet, slik som veivedlikehold, døgnhvileplasser og NTP.
- NLF har vært med på å utvikle leverandørutviklingsprogrammet som Statens vegvesen tilbyr transport og entreprenørbransjen. Formålet med programmet er å kvalifisere deltakerne til å utarbeide regneanbud for Statens vegvesen. Tilbakemeldingene fra våre medlemmer som deltok var svært positive.
- Regionen deltok med stand på yrkesmesse i Tromsø.
- Regionen deltok med stand på yrkesmesse i Alta.
- I juni gjennomførte NLF Troms et større medlemsmøte i Tromsø.

### Næringspolitiske aktiviteter

- I forbindelse med stortingsvalget 2013 gjennomførte NLF Finnmark i samarbeid med Altaposten en valgkampdebatt i Alta sentrum. Alle toneangivende partier stilte med sine listetopper. Debatten ble vellykket, den fikk mye oppmerksomhet og tilbakemeldingene generelt var gode. NLF fikk fremmet sine saker i debatten som forøvrig ble sendt på web-TV.
- Fylkesavdelingene i Nord-Norge er alle medlemmer av Veiforum Nord som jobber aktivt for å fremme landsdelen i prioritering av midler til vei. Veiforum Nord er med i referansegruppen til NTP-sekretariatet.
- Regionen har gjennomført økonomikurs i Tana for medlemsbedrifter i Øst Finnmark.
- Åpningstider på tollstasjoner i Finnmark var tema for et viktig møte med Tollvesenet.

### Annet

- I februar gjennomførte NLF Finnmark medlemsmøter i Kirkenes, Tana og Vadsø. Adm. direktør Geir A. Mo deltok sammen med fylkesleder Yngve B. Harila og distriktssjef Odd Hugo Pedersen. Styremedlem Sten Haga deltok også under omvisningen på AS Sydvaranger i Kirkenes.

## Medlemstall

Medlemstall per 31.12.13 var 3875, hvorav 2957 var bedrifter.

### Forbundsstyret i 2013

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 i 2013

Nord- og Sør-Trøndelag ble på årsmøtene i 2013 slått sammen til Trøndelag.

Representantskapet består av medlemmene i forbundsstyret, administrerende direktør i NLF og fylkeslederne. Fylkeslederne utgjør den delen av representantskapet som har stemmerett på landsmøtet, som er NLFs høyeste besluttede myndighet.

## Fylkesledere

I 2013 var følgende personer fylkesledere:

Erik Graarud	(Østfold)
Harry Nilsen	(Oslo/Akershus)
Odd Haakenstad	(Oppland)
Stein Hesthagen	(Hedmark)
Knut Bakken	(Buskerud)
Olav Askjer	(Vestfold)
Anne Lise Øverland	(Telemark)
Benn Olaf Tvedt	(Aust-Agder)
Kjell N. Nilsen	(Vest-Agder)
Tor Bjarne Asheim	(Rogaland)
Jan-Ove Halsøy	(Hordaland)
Rolf Olav Tenden	(Sogn og Fjordane)
Nils Andres Larsen	(Møre og Romsdal)
Niklaus Haugrønning	(Sør-Trøndelag)
Harald Ulven	(Nord-Trøndelag)
Einar Endresen	(Nordland)
Elling Haukebøe	(Troms)
Yngve B. Harila	(Finnmark)

## Valg- og organisasjonskomiteen

Følgende ble valgt inn for landsmøteperioden 2012–2014:

Tor Vidar Frydenlund (vara: Leif Reidar Malm)	Region I
Odd Haakenstad (vara: Stein Hesthagen)	Region II
Øivind Kristiansen (vara: Anne Lise Øverland)	Region III
Benn Olaf Tvedt (vara: Kjell N. Nilsen)	Region IV
Jan Ove Halsøy (vara: Per Andreas Øren)	Region V
Niklaus Haugrønning (vara: Olav Skarsbakk)	Region VI
Elling Haukebøe (vara: Oleif Simensen)	Region VII

Øivind Kristiansen meldte seg i 2013 ut av NLF. Hans vara, Anne Lise Øverland, rykket dermed opp som medlem av komiteen.

# 12

## Årsregnskap og revisjon





# Resultatregnskap

	Note	2013	2012
<b>DRIFTSINTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER</b>			
<b>Driftsinntekter</b>			
Salgsinntekt		25 927 158	21 497 932
Annen driftsinntekt	7	25 506 744	25 641 529
<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>51 433 902</b>	<b>47 139 462</b>
<b>Driftskostnader</b>			
Varekostnad		8 127 063	5 177 795
Lønnskostnad	4	27 564 038	23 553 867
Avskrivning på varige driftsmidler	3	72 249	69 404
Annen driftskostnad	4,7	18 095 186	16 508 715
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>53 858 535</b>	<b>45 309 782</b>
<b>DRIFTSRESULTAT</b>		<b>(2 424 633)</b>	<b>1 829 680</b>
<b>FINANSINTEKTER OG FINANSKOSTNADER</b>			
<b>Finansinntekter</b>			
Verdiøkning av markedsb. finansielle oml.m	6	282 100	119 091
Verdiøkning av andre finansielle oml.m		0	3
Annen renteinntekt		409 076	480 563
Annen finansinntekt	6	269 145	120 143
<b>Sum finansinntekter</b>		<b>960 322</b>	<b>719 800</b>
<b>Finanskostnader</b>			
Verdired. av markedsb. finansielle oml.midler		0	584 643
Annen rentekostnad		11 464	7 971
Annen finanskostnad		104 201	24 505
<b>Sum finanskostnader</b>		<b>115 664</b>	<b>617 119</b>
<b>NETTO FINANSPOSTER</b>		<b>844 657</b>	<b>102 681</b>
<b>ORDINÆRT RES. FØR SKATTEKOSTNAD</b>			
		<b>(1 579 976)</b>	<b>1 932 361</b>
Skattekostnad på ordinært resultat	1	0	0
<b>ORDINÆRT RESULTAT</b>		<b>(1 579 976)</b>	<b>1 932 361</b>
<b>ÅRSRESULTAT</b>		<b>(1 579 976)</b>	<b>1 932 361</b>
<b>OVERFØRINGER OG DISPONERINGER</b>			
Overføringer annen egenkapital	2	(1 579 976)	1 932 361
<b>SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER</b>		<b>(1 579 976)</b>	<b>1 932 361</b>

# Balanse pr. 31.12.2013

	Note	31.12.2013	31.12.2012
<b>EIENDELER</b>			
<b>ANLEGGSMIDLER</b>			
<b>Immaterielle eiendeler</b>			
Konsesjoner, patenter, lisenser o.l.	3	707 691	0
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>707 691</b>	<b>0</b>
<b>Varige driftsmidler</b>			
Maskiner og anlegg	3	232 048	205 958
Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontorm.	3	50 350	0
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>282 398</b>	<b>205 958</b>
<b>Finansielle anleggsmidler</b>			
Lån til tilknyttet selskap		12 995	7 500
Investeringer i aksjer og andeler	6	3 834 898 3	714 166
Andre fordringer	4	111 716	180 702
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>	<b>3</b>	<b>959 609</b>	<b>3 902 368</b>
<b>SUM ANLEGGSMIDLER</b>	<b>4</b>	<b>949 698</b>	<b>4 108 326</b>
<b>OMLØPSMIDLER</b>			
Varer	1	42 000 5	0 000
<b>Fordringer</b>			
Kundefordringer	7	7 723 818	5 115 101
Andre fordringer	4,5	732 646	616 159
<b>Sum fordringer</b>	<b>8</b>	<b>456 463</b>	<b>5 731 260</b>
<b>Investeringer</b>			
Andre finansielle instrumenter	6	1 299 349	1 022 713
<b>Sum investeringer</b>	<b>1</b>	<b>299 349</b>	<b>1 022 713</b>
Bankinnskudd, kontanter o.l.	5	6 964 063	11 669 988
<b>SUM OMLØPSMIDLER</b>		<b>16 761 875</b>	<b>18 473 961</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>21 711 573</b>	<b>22 582 286</b>
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>			
<b>EGENKAPITAL</b>			
<b>Fri egenkapital</b>			
Fri egenkapital	2	9 475 414	11 055 390
<b>Sum fri egenkapital</b>		<b>9 475 414</b>	<b>11 055 390</b>
<b>SUM EGENKAPITAL</b>		<b>9 475 414</b>	<b>11 055 390</b>
<b>GJELD</b>			
<b>LANGSIKTIG GJELD</b>			
<b>Avsetning for forpliktelser</b>			
Pensjonsforpliktelser	4	251 000	251 000
<b>Sum avsetning for forpliktelser</b>		<b>251 000</b>	<b>251 000</b>
<b>SUM LANGSIKTIG GJELD</b>		<b>251 000</b>	<b>251 000</b>

# Balanse pr. 31.12.2013

	Note	31.12.2013	31.12.2012
<b>KORTSIKTIG GJELD</b>			
Leverandørgjeld		2 614 893	1 522 835
Skyldig offentlige avgifter		1 765 448	1 863 415
Annen kortsiktig gjeld	7	7 604 818	7 889 646
<b>SUM KORTSIKTIG GJELD</b>		<b>11 985 159</b>	<b>11 275 897</b>
<b>SUM GJELD</b>		<b>12 236 159</b>	<b>11 526 897</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>21 711 573</b>	<b>22 582 286</b>

Oslo, 29. april 2014



Per Madsen

Forbundsleder



Tore Velten

Nestleder



Kjell Haugland

Styremedlem

Jan-Yngvar Tømmerholt

Styremedlem

Øyvind Lilleby

Styremedlem



Alv Norodd Ervik

Styremedlem



Sverre-Jan Rønneberg

Styremedlem



Heidi M. Dahl

Styremedlem



Geir A. Mo

Adm. direktør

# Noter 2013

## NOTE 1: Regnskapsprinsipper og kommentarer til regnskapet

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 pensjonspremfond, kostnadsføres. Usikret pensjonsforpliktelse beregnes på basis av økonomiske forutsetninger tilsvarende NRS anbefaling. Forpliktelsen balanseføres.

## Skatter

Forbundets virksomhet er ikke skattepliktig

## NOTE 2: Egenkapital

	Fri kapital	Egenkapital med restriksjoner/ bindinger	Sum egenkapital
Pr 01.01.13	10 555 390	500 000	11 055 390
Fra årets resultat	-1 579 9766		-1 579 976
Endring EK. med bindinger	500 000	-500 000	-
<b>Pr 31.12.13</b>	<b>9 475 414</b>	<b>-</b>	<b>9 475 414</b>

Avsatt beløp til investering i IT-struktur pr 31.12.12 er i sin helhet benyttet i 2013.

## NOTE 3: Driftsmidler

### Avskrivningstablå for varige driftsmidler

	IT-prosjekt	Maskiner og anlegg	Driftsløsøre/ inventar	Sum
Anskaffelseskost pr. 1/1	0	872 565	0	872 565
+ Tilgang	707 691	93 640	55 050	856 380
- Avgang	0	0	0	0
Anskaffelseskost pr. 31/12	707 691	966 205	55 050	1 728 945
Akk. av/nedskr. pr 1/1	0	666 609	0	666 609
+ Ordinære avskrivninger	0	67 550	4 699	72 249
+ Avskr. på oppskrivning	0	0	0	0
- Tilbakeført avskrivning	0	0	0	0
+ Ekstraord nedskrivninger	0	0	0	0
Akk. av/nedskr. pr. 31/12 0	0	734 158	4 699	738 857
Balanseført verdi pr 31/12	707 691	232 047	50 350	990 088
Prosentstatts for ord.avskr	20	10-33	10-20	

IT-prosjektet blir tatt i bruk i 2014, det er derfor ikke avskrevet i 2013. Avskrivningssats 20% f.o.m. 2014.

## NOTE 4: Ansatte, godtgjørelse, lån til ansatte m.v

Antall ansatte i 2013 var 30, som utgjorde 28 årsverk.

	I år	I fjor
Lønn	20 707 864	19 231 261
Arbeidsgiveravgift	3 062 402	2 715 096
Pensjonskostnader	2 072 205	2 227 568
Andre lønnsrelaterte ytelser	1 721 567	-620 057
<b>Totalt</b>	<b>27 564 038</b>	<b>23 553 867</b>

Forbundet har felles kollektiv ytelsespensjonsordning for alle sine ansatte. Ikke balanseført pensjonsforpliktelse utgjør pr. 31.12.13 kr. 6 137 766.

Det er inngått forlik med en tidligere ansatt om pensjonsutbetalinger over 4 år. Avsatt kostnad utgjør 251 000. Forbundet har utover denne posten ingen langsiktig gjeld eller fordringer.

### Lønn og andre godtgjørelser til daglig leder og styret er utbetalt med kr.:

Daglig leder	1 296 637
Andre godtgjørelser	201 769
<b>Totalt</b>	<b>1 498 406</b>

Styrets godtgjørelse	1 075 100
Styrehonorar	845 650
<b>Sum møtegodtgjørelse</b>	<b>1 920 750</b>

### Lån til ansatte:

I posten Langsiktige fordringer inngår lån til ansatte på til sammen kr. 84.700. Dette lånet avdras over 5 år. Renten tilsvare normalrentesatsen fastsatt av myndighetene. Lånet er sikret med pant. I tillegg er det ført diverse andre poster på Langsiktige fordringer. Langsiktige fordringer under finansielle anleggsmidler i balansen består av:

	2013	2012
Billån	84 700	127 050
Depositum leiekontrakt NLF Hordaland	19 016	16 000
<b>Totalt</b>	<b>103716</b>	<b>143 050</b>

### Revisor:

Ordinært revisjonshonorar for 2013 utgjør kr. 145 000 eks mva. Honorar for annen bistand utgjør kroner null.

## Note 5: Bundne midler

Av forbundets midler er følgende bankinnskudd bundet til dekning av skatte-  
trekk, depositum og innskudd fra klienter i NLFs advokatvirksomhet:

	2013	2012
Bundne midler skattetrekk	121 721	1 033 754
Depositum leiekontrakter	965 082	945 695
Klientmidler	0	3 241
<b>Sum bundne midler</b>	<b>1 086 803</b>	<b>1 982 690</b>



## Note 6: Investeringer i aksjer og andeler og andre finansielle instrumenter

	Selskapets aksjekapital	Eierandel	Anskaffelses-kost	Bokført verdi 31.12.2013	Avkastning 2013
<b>Investering i aksjer og andeler</b>					
NLF- Senteret AS	200 000	100%	200 000	200 000	-
Fagopp. Transportfag		40%	1 000	-	-
Storebrand ASA ordinære		975 aksjer	67 874	37 411	-
Garantikonto i Storebrand Livsforsikring AS			3 000 000	3 597 487	115 267
<b>Sum investeringer i aksjer og andeler</b>			<b>3 268 874</b>	<b>3 834 898</b>	<b>115 267</b>
<b>Andre finansielle instrumenter</b>					
Storebrand privat investor ASA		167 658	2 000 000	1 299 349	124 067
<b>Sum verdi og avkastning 2013</b>				<b>5 134 247</b>	<b>239 334</b>

Aksjene i Storebrand ASA ordinære er bokført til ligningsverdi.

Innskudd Garantikonto i Storebrand Livsforsikring AS er bokført til utgående spareverdi.

Aksjer i Storebrand privat investor ASA er bokført til oppgitt markedsverdi. Endring i markedsverdi utgjør kr 276 636.

## Note 7: Andre avsetninger/periodiseringer

Det er avsatt 2 600 000 til overføringer til fylkeslagene.

Påløpte provisjonsinntekter i henhold til medlemsavtaler som utbetales i begynnelsen av 2014 utgjør kr. 8 169 372.



# Årsberetning for 2013

Virksomheten til Norges Lastebileier-Forbund 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 som formål.

Arbeidsmiljøet anses som tilfredsstillende.

Totalt sykefravær for forbundets ansatte i 2013 utgjorde 4,1 prosent. Det ble ikke rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i St. Olavs gate 25 i Oslo eller på noen av regions- og distriktskontorene.

Forutsetningen om at grunnlaget for fortsatt drift er til stede 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 8 kvinner og 20 menn.

Virksomheten medfører ikke forurensning eller utslipp som er skadelig for det ytre miljøet.

Oslo/Hamar, 29. april 2014

 Per Madsen Forbundsleder	 Tore Velten Nestleder	 Jan-Yngvar Tømmerholt Styremedlem
 Heidi Dahl Styremedlem	 Øyvind Lilleby Styremedlem	 Sverre-Jan Rønneberg Styremedlem
 Alv Ervik Styremedlem	 Kjell Håugland Styremedlem	 Geir A. Mo Administrerende direktør

## Balder Revisjon AS

Siviløkonom, statsautorisert revisor, DnR

Org.nr. 992 895 837 MVA  
Pb 8025 Spjelkavik  
6022 Ålesund

Til generalforsamlingen i  
Norges Lastebileier forbund

Langelandsveien 17  
6010 ÅLESUND

Tlf: 70 15 26 79  
Fax: 70 15 26 61  
E-post: post@balder-revisjon.no

### REVISORS BERETNING

#### Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Norges Lastebileier forbund, som viser et underskudd på kr 1 579 976,-. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2013, 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 regnskapsestimaterne utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

### *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 2013 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**

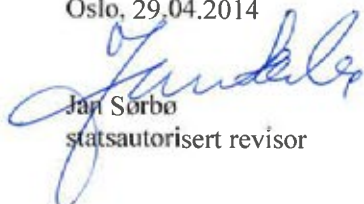
#### *Konklusjon om årsberetningen*

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet og 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 bokføringskikk i Norge.

Oslo, 29.04.2014



Jan Sorbo  
statsautorisert revisor

**BALDER REVISJON AS**

Org.nr. 992 895 837 MVA



## Vår visjon:

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



**NORGES LASTEBILEIER-FORBUND**

**STYRETS BERETNING 2013**

Redaktør: Kari Brun Ågotnes

Opplag: 3500

Design og produksjon: Modul Reklamebyrå AS

Foto er fra NLFs arkiv



**NORGES LASTEBILEIER-FORBUND**

Postboks 7134, St. Olavs Plass 0130 OSLO

Telefon: 22 03 32 00 • Faks: 22 20 56 16

E-post: [post@lastebil.no](mailto:post@lastebil.no)

[www.lastebil.no](http://www.lastebil.no)