

Årsberetning **2017**



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND



2017 ble året for
milepæler, rekorder og
overskrifter for NLF.



Innhold

OMSTILLINGEN BLIR EN SUKSESSHISTORIE	
Forbundslederen og administrerende direktør	2
1 NLF-ÅRET I BILDER	
En visuell oppsummering av 2017	6
2 LASTEBILNÆRINGEN	
Konjunkturundersøkelsen 2017–2018	
Klima og miljø – Ulykkesstatistikk	16
3 PÅDRIVERARBEID	
Myndighetskontakt – Næringspolitikk	
Høringssvar – Samarbeid og allianser	28
4 KOMMUNIKASJON	
NLF i mediebildet – www.lastebil.no – Sosiale medier	46
5 MEDLEMSSERVICE OG RÅDGIVNING	
Medlemsavtalene – NLF-advokatene	
NLF-Magasinet – Aktiviteter 2017 – Fair Transport	
Rådgivning	50
6 FAGGRUPPENE	
Anlegg, vei og brøyting – Distribusjon, langtransport og ADR – Bilberging – Tømmer, landbruk og levende dyr – Teknisk gruppe – Varebil	64
7 NLF ARBEIDSGIVER	
Tariffutvalget – Tariffoppgjøret 2016	
Medlemstilbud og bistand	70
8 SAMFUNNSMESSIG ARBEID	
Kollegahjelpen – Venner på veien	74
9 STATUS	
Hovedkontoret – Region 1-7 – Medlemsutvikling	
Representantskapet – Valg- og kontrollkomiteen	78
10 ÅRSREGNSKAP OG REVISJON	
Resultatregnskap – Balanse – Noter	
Revisors beretning – Årsberetning 2017	92



TORE VELTEN OG GEIR A. MO

– Omstillingen blir en suksesshistorie

Et bemerkelsesverdig år er tilbakelagt, og mye arbeid er lagt ned av både tillitsvalgte og ansatte. Den øverste ledelsen deler sine tanker rundt en periode preget av høyt engasjement og sterke resultater. Hva er Tore Velten og Geir A. Mo mest fornøyd med, og hvor tror de veien går videre?

Forbundslederens hjertesak består

Da Tore Velten ble valgt til forbundsleder for snart to år siden var hans viktigste sak kampen mot den ulovlige kabotasjen. Det er den fortsatt.

– Noen beskylder oss av og til for å ville stenge verden ute, og på den måten kvitte oss med brysom konkurranse. Dette kunne ikke vært mer feil. NLF er grunnleggende positiv til konkurranse, men da må vi ha like konkurransevilkår. Dette er ikke tilfelle når norske aktører blir utkonkurrert av utenlandske transportfirma som opererer med et helt annet kostnadsnivå.





– Vi står foran

enorme teknologiske
framskritt som kommer
til å påvirke hvordan
vi driver transport.



TORE VELTEN OG GEIR A. MO

Velten trekker frem NLFs konjunkturundersøkelse, som viser at en stadig større andel av medlemmene taper oppdrag til useriøse lavprisaktører fra andre land.

– Samme indikasjon ser vi i resultatene av telleaksjonene våre, der vi kartlegger hvor stor andel av tungbilene på vegene som er utenlandske. Derfor jobber vi hardt for å få myndighetene til å skjerpe kontrollinnsatsen, samt å stramme inn dagens kabotasjereguleringer som vi mener er alt for liberalt, sier han.

Det politiske arbeidet er viktig

NLFs administrerende direktør Geir A. Mo slutter seg til Veltens resonnement, og understreker hvor viktig det politiske arbeidet både nasjonalt og internasjonalt er i denne sammenhengen.

– I perioden som har gått har vi hatt svært god kontakt med det politiske miljøet. Ikke minst gjennom høy aktivitet i fjorårets valgkamp har NLF bygd en solid forståelse og støtte for sitt syn i flere viktige saker.

Han vil spesielt løfte jobben NLF har gjort for nettopp å hindre liberalisering av kabotasjereglene.

– Vi har innhentet støtte fra toneangivende politikere i alle politiske blokker. Dette er svært viktig da endringer i det felleseuropeiske regelverket krever påvirkning over lang tid. Da må vi sikre at regjeringens syn i denne saken ikke skifter avhengig av hvilke partier som sitter der, sier han.

Trygg transport fra ansvarlige transportører

I tiden som har gått siden forrige landsmøte har NLF også brukt mye tid og ressurser på utvikling og markedsføring av Fair Transport. Både Velten og Mo er enige om at dette har vært en riktig prioritering.

– Vi kan få politikere til å innføre velmente reguleringer av vår næring til vi blir blå i ansiktet, men dersom transportkjøperne ikke etterspør trygg transport fra ansvarlige transportører er vi like langt, sier NLFs forbundsleder.

– Med transportturneen gikk startskuddet for jobben med å gjøre Fair Transport kjent for både våre medlemmer, myndighetene og transportkjøpere. Denne ble en kjempesuksess, og bidro til et skikkelig løft for hele organisasjonen. Men jobben er langt fra over, legger Geir A. Mo til.



– Dersom Fair Transport skal bli den spydspissen i kampen mot useriøse aktører vi har ambisjoner om, må satsingen bare øke i tiden som kommer.

Fremtiden rykker stadig nærmere

Samfunnet er i endring, og hvis NLF skal beholde sin posisjon som en kraftfull organisasjon som representerer norsk transportnæring er en nødt til å henge med i tiden. Derfor vedtok forrige landsmøte at det skulle utformes en strategi som staket ut kursen fram mot 2030. I året som har gått har dette arbeidet inkludert hele organisasjonen, og sluttresultatet skal snart behandles og vedtas av NLFs høyeste organ, landsmøtet. Men hvorfor er egentlig dette så viktig?

– Vi står foran enorme teknologiske fremskritt som kommer til å påvirke hvordan vi driver transport. NLF kan ikke lukke øynene for dette og ønske seg tilbake til fortida. En side av dette handler om klima og miljø. Våre politikere har satt ambisiøse mål. Innen 2030 skal halvparten av alle nye lastebiler være nullutslippsbiler. Det er vanskelig å se for seg at dette målet kan nåes, slik virkeligheten er i dag, sier NLF-direktøren, og legger til:



– I fjor ble det solgt 6 245 nye lastebiler i Norge. Ikke en eneste av disse var nullutslipp. Ikke fordi transportnæringen ikke ønsker å bli mer klimavennlige, men fordi disse bilene ikke finnes enda. Likevel har våre medlemmer bevist gjennom sin raske utskiftingstakt til Euro VI-teknologi at alt er mulig. Vi vet at de fleste produsenter kommer til å lansere lav- og nullutslippsalternativer i nær fremtid, så utviklingen i kjøretøyparken vil skyte fart i tiden som kommer, spår Mo.

Sjåførløse fremtid?

Men de nye teknologiene vil ikke bare fjerne klimautslipp. Noen av dem tar også sikte på å fjerne sjåføren. Dette er naturligvis egnet til å skape usikkerhet rundt fremtiden, men Tore Velten mener det er viktig å puste med magen.

– Vi tror en sjåfør vil være til stede i de fleste førerhus i all overskuelig fremtid. Det er et hav av forskjell mellom å la dem kjøre på offentlige veier. Derimot er det hevet over enhver tvil at oppgavene vil endre seg. I takt med at sjåførene vil bruke mindre tid på å holde i rattet vil de kunne tillegges en rekke nye oppgaver. Dette vil stille krav til enda høyere kompetanse.

Derfor må vi styrke innsatsen for å øke rekrutteringen til sjåføryrket. Vi kommer ikke bare til å trenge flere sjåførere i fremtiden, de må også ha høyere kompetanse, sier Velten.

Begge mener norsk transportnæring har all grunn til å glede seg over fremtidsutsiktene.

– Mange av utfordringene vi møter bunner i at aktivitetsnivået i næringen er rekordhøyt, sier NLF-direktøren.

– Da må vi evne å ta i bruk alle mulighetene og ikke la oss skremme av utfordringene. Kjenner jeg våre medlemmer riktig kommer omstillingen til lavere utslipp og nye teknologier til å bli en suksesshistorie.

Velten og Mo er ikke i tvil om at 2017 har vært et sterkt NLF-år.

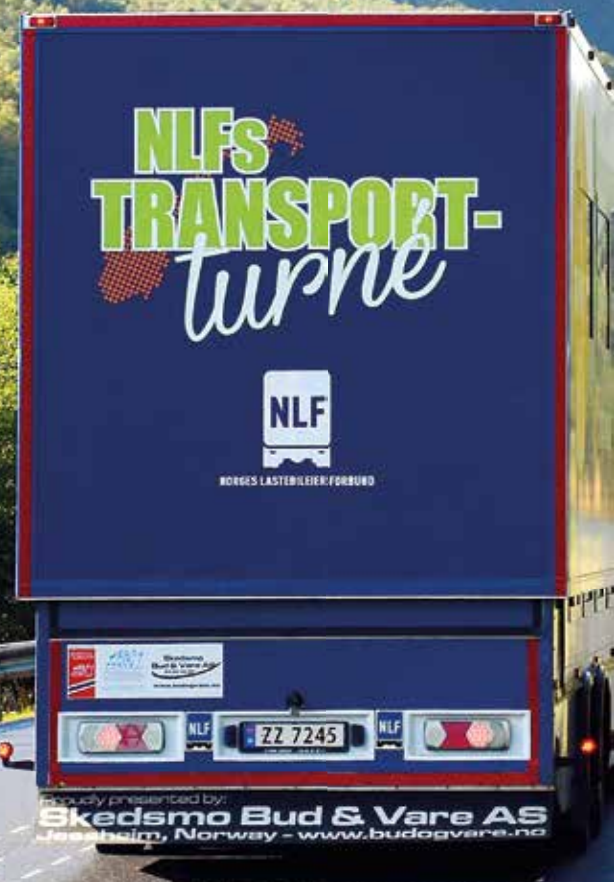
– Vi må rette en stor takk til alle medlemmer, tillitsvalgte og ansatte for solid innsats også i 2017. Summen av dette engasjementet er en organisasjon som aldri har vært bedre, avslutter Velten.



NLF-ÅRET I BILDER

NLF-ere fra nord til sør har virkelig stått på i 2017. Og det har gitt resultater.

Geir A. Mo,
administrerende direktør





Til nye høyder

2017 ble året for milepæler, rekorder og overskrifter for Norges Lastebileier-Forbund (NLF). Aldri før har organisasjonen satset så sterkt, og aldri har lastebileierne vært mer synlig i media. Her er noen av høydepunktene.

– For et år, og for en innsats! NLF-ere fra nord til sør har virkelig stått på i 2017. Og det har gitt resultater, forteller NLF-direktør Geir A. Mo.

Forpliktelser og medierekorder

Han trekker spesielt frem transportturneen og lanseringen av Fair Transport-merkevaren som høydepunkter fra året.

– Det ble ofret både blod, svette og tårer da vi i fjor løftet NLFs tilstedeværelse til et helt nytt nivå. Det har allerede gitt oss nye muligheter og anledninger til å sette agenda i de viktigste spørsmålene. Vi har sett konkrete politiske forpliktelser takket være involvering av både riks- og fylkespolitikere som ble valgt inn på Stortinget. Samtidig har vi slått alle rekorder for tilstedeværelse i media. Mye av dette handler om transportturneen og Fair Transport.



1 NLF-ÅRET I BILDER



Transport-turneen

7 000 kjørt kilometer fra Arendal i sør til Alta i nord – 33 stoppesteder med 64 selvstendige arrangementer. Utstillinger, politiske debatter, seminarer, familiedager og sjåførvelder: Dette var utvilsomt NLFs største satsing noensinne.



1 NLF-ÅRET I BILDER





Telleaksjonen

Den 13. juni iverksatte NLF sin landsdekkende trafikktelleaksjon for tredje gang. Ved over 20 forskjellige tellepunkter over hele Norge ble alle lastebiler manuelt registrert i 24 timer av rundt 500 ansatte og frivillige. Tallene viste en markant økning i antallet utenlandske lastebiler.





NLF-ÅRET I BILDER



Bomregistre- ringsprosjektet

Da NLF ikke fikk tilgang til data knyttet til betaling av bompenger fra utenlandske transportører fra Vegdirektoratet ble det foretatt en uavhengig granskning. Ved å filme bompasseringer og registrere lyssignal fikk NLF en indikasjon på at bildet ikke var så rosenrødt som Vegdirektoratet hevdet. Etter avsløringene bestilte samferdselsministeren en stor bompengerapport som ble levert på nyåret 2018.



1 NLF-ÅRET I BILDER

E16-appell i Voss

NLF var en av de sterkeste stemmene i debatten om bevilgning av midler til ras-sikring av E16. Her holder NLF-direktør Geir A. Mo sitt tordnende innlegg på torget i Voss.





Venner på veien

Aldri før har så mange barn fått trafikkundervisning fra NLF. Hele 3 395 barn på 60 skoler fikk livsviktig kunnskap med seg hjem på skoleveien. Suksessen fortsatte i sosiale medier: De to informasjonfilmene «Stopp, se og vink» og «Videoen alle syklistene bør se» høstet nærmere 2 millioner visninger på Facebook, Youtube og andre avspillingstjenester.



LASTEBILNÆRINGEN

Hovedbildet er at medlemsbedriftene ser stadig lysere på fremtiden.





Økt optimisme, tross farer i horisonten

Konjunkturundersøkelsen 2017/2018

Årets konjunkturundersøkelse viser at NLFs medlemsbedrifter har betydelig høyere forventninger til resultatene i 2018 enn de hadde til fjoråret. Dette til tross for at en økende andel bedrifter mister oppdrag grunnet kabotasje, og flere sliter med rekruttering. – Dette viser at næringens aktører er innstilt på å brette opp ermene i møte med den stadig hardere konkurransen, sier administrerende direktør i NLF, Geir A. Mo.

Hovedbildet er at medlemsbedriftene ser stadig lysere på fremtiden. Både når det gjelder forventningene til omsetning, økonomisk resultat, transportpriser og investeringer sier respondentene at de tror pilene vil peke oppover i 2018 sammenlignet med fjoråret.





LASTEBILNÆRINGEN

– Med tanke på den enorme veksten i gods på vei som er varslet i tiden fremover er ikke dette uventet, sier Mo. Men han legger til at undersøkelsen også tydelig peker på utfordringer som må møtes for at denne veksten skal komme de seriøse aktørene til gode.

Voksende utfordringer skremmer ikke

– Funnene viser at våre medlemmer i økende grad mister oppdrag som følge av kabotasje, og at antallet ubesatte stillinger øker på grunn av vanskelig rekruttering, sier Geir A. Mo.

– Dette er viktige signaler NLF vil ta med seg i sitt politiske arbeid for å bedre rammebetingelsene for næringen.

Han synes likevel det er godt å se at aktørene ikke lar seg skremme av litt urolig sjø på enkelte områder.

– Våre medlemmer er svært omstillingsdyktige, har en utrolig stå på-vilje og er ikke redd for å ta i et tak. Dette kommer tydelig til syne i undersøkelsen.

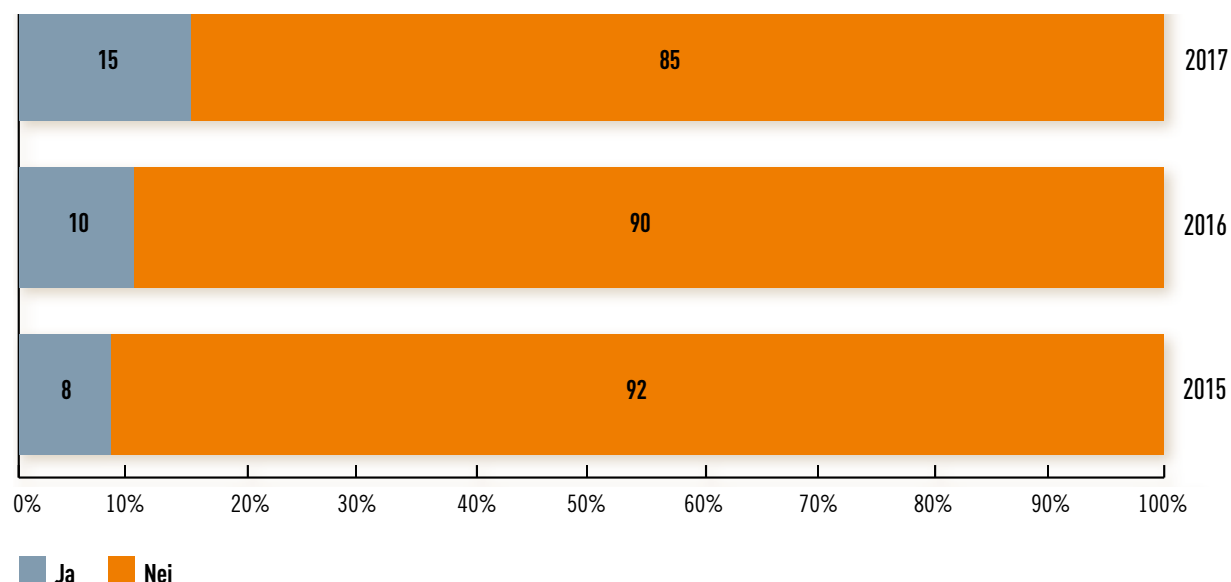


Om konjunkturundersøkelsen 2017/2018

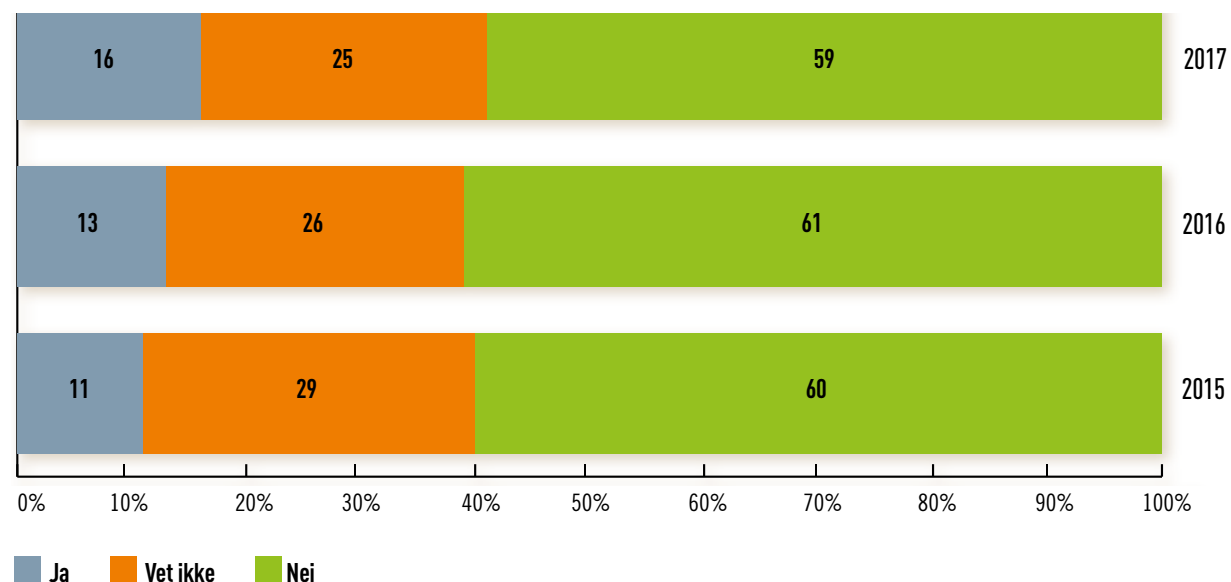
Dette er den tiende gangen NLF presenterer sin egen konjunkturundersøkelse for lastebilnæringen. Undersøkelsen er gjennomført anonymt og elektronisk blant NLFs medlemmer i løpet av november/desember 2017. Det kom inn svar fra 707 bedrifter, som gir om lag 27 pst. svarandel. Dette er noe lavere enn i tidligere år, men vurderes som tilfredsstillende.



FIGUR 1. Har bedriften ubesatte sjåførstillinger på grunn av vanskelig rekruttering?



FIGUR 2. Har bedriften tapt oppdrag i det siste som følge av kabotasje?





LASTEBILNÆRINGEN

Kostnadsutviklingen

Gjennom 2016 økte KILT jevnt, fra en 12-måneders vekst på -0,5 pst. i januar til +2,3 pst. i desember, og en gjennomsnittlig vekst på +0,24 pst. Samtidig økte konsumprisindeksen (KPI) kun svakt fra +3,0 pst. i januar til +3,5 pst. i desember, med en gjennomsnittlig vekst på +3,53 pst. Det vil si at både nivået og utviklingen var ulik for de to indeksene.

Figur 3 viser KILTs utvikling fra oktober 2016 til desember 2017 som prosentvis endring de siste 12 månedene.

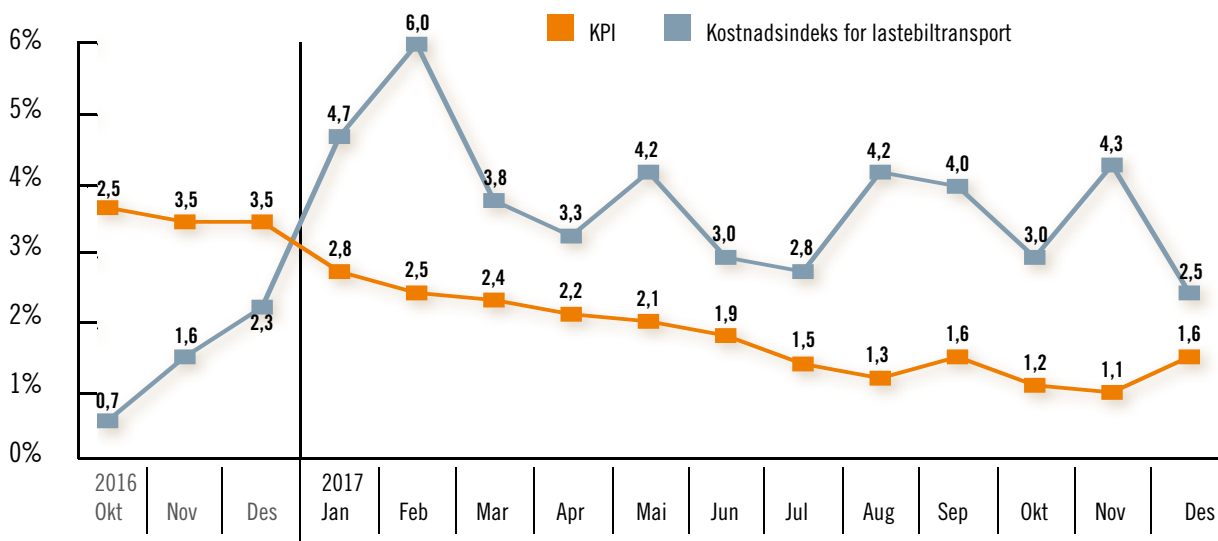
I 2017 nådde KILT en topp i februar med 12-månedersvekst på +6,0 pst, for deretter å synke ujevnt til +2,5 pst. i desember. Gjennomsnittet for årets 12 måneder var +3,82 pst. KPI sank

jevnt fra +2,8 pst i januar til +1,6 pst i desember, med et gjennomsnitt for året på +1,85 pst.

Som man ser av figur 3 har KILT i 2017 vært høyere enn KPI hele året, og den har også hatt en noe ujevn utvikling. Endringer i enkeltkostnader, som for eksempel drivstoff (autodiesel) gir seg betydelige utslag i KILT, siden den utgjør en høy andel av de totale kostnadene i indeksen (mellom om lag 17 pst og 27 pst, avhengig av kjøretøygruppe).

Tabell 1 viser at for kostnadsutviklingen på de fire største kostnadskomponentene var økningen størst for drivstoff (+3,3 pst.) og lønn (+2,7 pst.), mens kapitalkostnadene hadde en nedgang (-0,4 pst.).

FIGUR 3. Kostnadsindeksen for lastebiltransport - pst-endering fra samme måned året før



TABELL 1. Kostnadsutviklingen pr år 2011–2017 - pst-endering fra desember til desember

	Totalkostnaden for lastebiltransport	Kostnadskomponenter – de fire store				Konsumprisindeksen
		Drivstoff	Lønn	Kapital	Reparasjon	
2012	1,6	-1,7	5,6	-3,8	4,4	1,4
2013	4,2	3,5	4,1	3,5	2,8	2,0
2014	0,5	-5,8	3,3	0,1	3,9	2,1
2015	-0,2	-6,6	1,0	0,2	3,4	2,3
2016	2,4	4,3	1,3	1,6	2,7	3,5
2017	2,5	3,3	2,7	-0,4	1,5	1,6

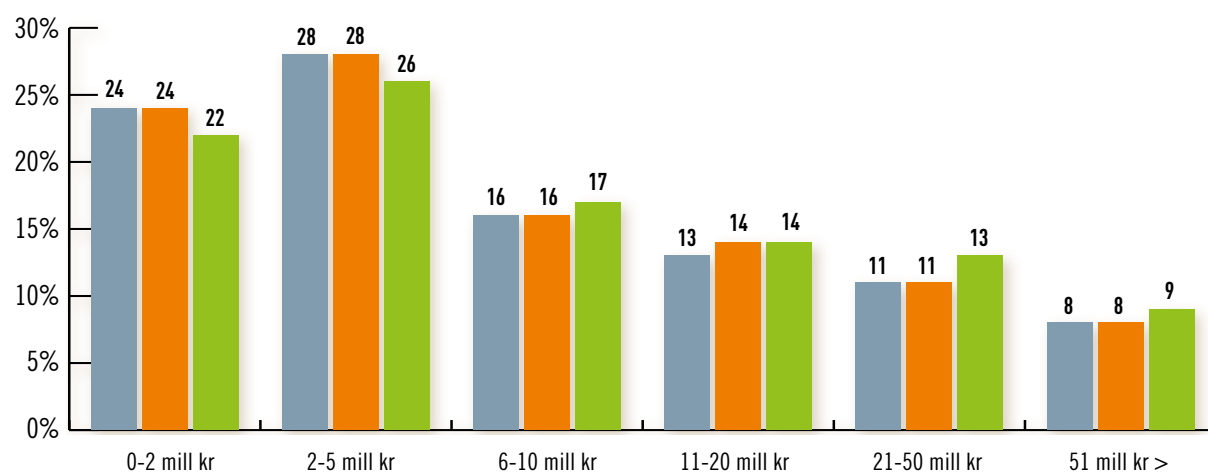
Kilde: SSB Kostnadsindeks for lastebiltransport og Konsumprisindeks

Omsetning

Det overordnede bildet er stabilt og lite endret. Andel bedrifter med 5 mill. kr. eller mindre i omsetning tenderer mot en nedgang, men omfatter fortsatt om lag halvparten av bedriftene. Dette bekrefter at næringen også med hensyn til omsetning består av mange småbedrifter. Andelen bedrifter med 5 mill. kr. eller mindre i omsetning var i 2016 på om lag 56 pst., mens andelen de siste tre årene har vært stabil.

En beregnet gjennomsnittlig omsetning for de bedriftene som har svart vises i tabell 2 for de siste 6 regnskapsårene (2011-2016). For 2016 ble det beregnet en betydelig oppgang på 17 pst. sammenlignet med 2015, til en beregnet gjennomsnittlig omsetning på 19,3 mill. kr.

FIGUR 4. Driftsinntekter (pst) regnskap 2014 - 2016 ■ Regnskap 2014 ■ Regnskap 2015 ■ Regnskap 2016



TABELL 2 Driftsmargin regnskap 2011 - 2016

Driftsinntekter – omsetning Regnskapsår	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Gjennomsnittlig omsetning (mill kr)	14,9	14,8	17,2	17,0	16,5	19,3
Endring (%)	-9	-1	16	-1	-3	17





LASTEBILNÆRINGEN

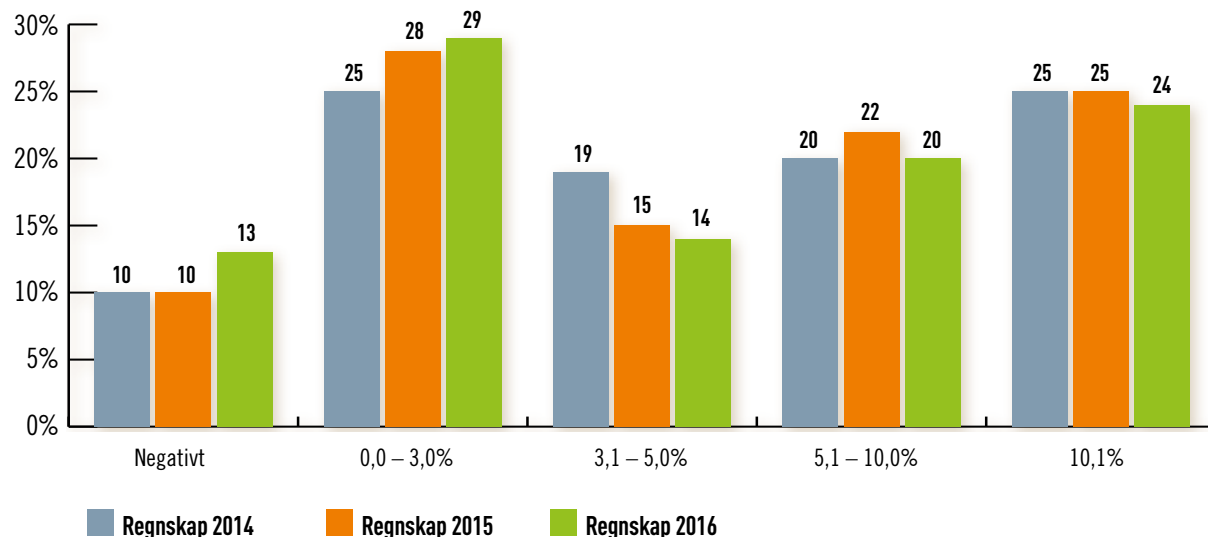
Driftsresultat

Driftsresultatet (før skatt og finansielle poster) for 2014-2016 viser tydelig trend til at bedriftene rapporterer om svakere driftsresultat. Andelen med negativt driftsresultat øker fra 10 pst. til 13 pst., samtidig som andelen med små marginer (under 3 pst.) øker til 29 pst., opp fra 25 pst. i 2014. Det er bekymringsfullt at det i denne undersøkelsen rapporteres at hver 7. til 8. bedrift gikk med underskudd i 2016.

Ut fra resultatene for de tre siste årene kan det se ut som at spesielt bedrifter med driftsresultat mellom 3,1 pst. og 5 pst. får dårligere resultater, mens også andelen bedriftene med over 5,1 pst. driftsresultat går ned fra 47 pst. i 2015 til 44 pst. i 2016.

Resultatene tyder på stort press på bunnlinja spesielt for de bedriftene som har dårlig lønnsomhet fra før.

FIGUR 5. Driftsresultat (pst) regnskap 2014 – 2016



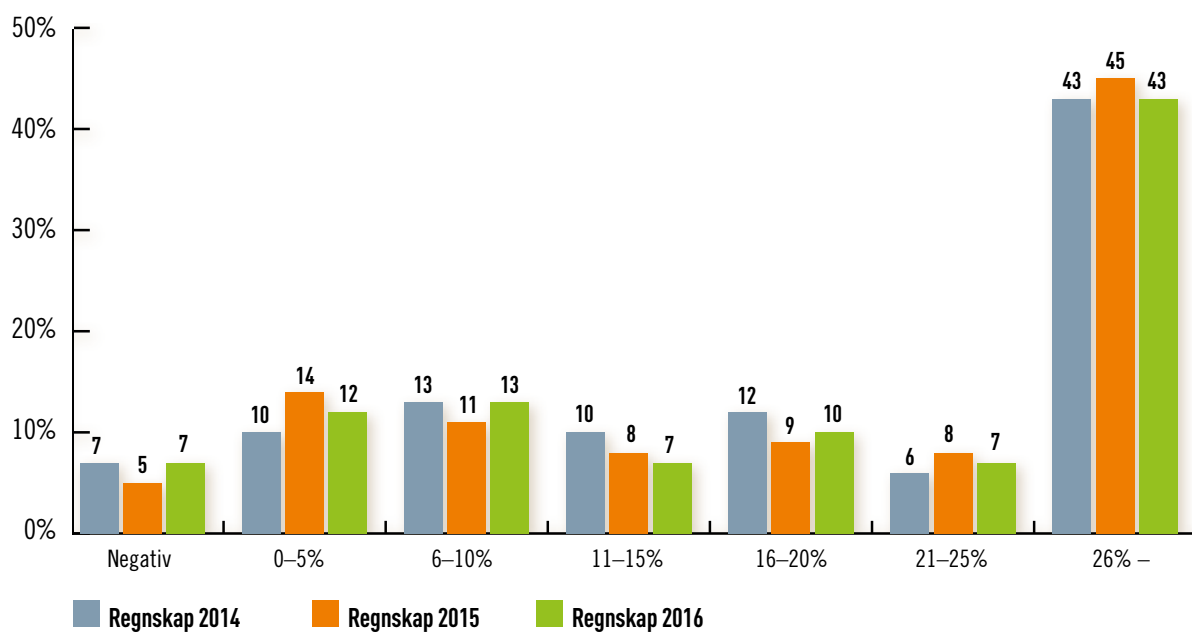
Egenkapitalandel

Undersøkelsen viser at 43 pst. har en solid egenkapital, over 26 pst. Det er bekymringsfullt at 7 pst. det vil si om lag hver 14. bedrift i undersøkelsen, hadde negativ egenkapital ved utgangen av 2016.

Intervallene Negativ, 0-5 pst. og 6-10 pst. egenkapitalandel har samlet en andel på 32 pst. av bedriftene ved utgangen av 2016, som er en økning fra 30 pst. ved utgangen av 2015.



FIGUR 6. Egenkapitalandel 2014-2016





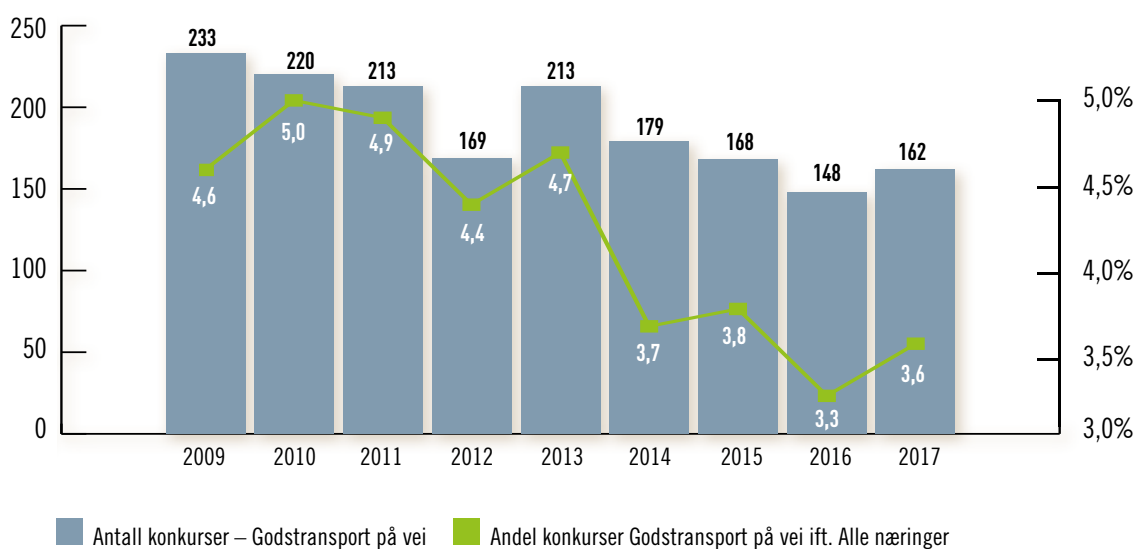
LASTEBILNÆRINGEN

Konkursåpninger

SSB sin statistikk over konkursåpninger er også et «barometer» på næringens levedyktighet. Figur 7 viser antall konkursåpninger for kategorien Godstransport på vei (søyle

går mot venstre skala-akse), og andelen disse utgjør av alle konkursåpninger (linje går mot høyre skala-akse), pr år fra 2009 til 2017 (pr 3. kvartal 2017).

FIGUR 7. Konkursåpninger – Godstransport på vei – Antall og andel av alle næringer



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



Klima og miljø

NLFs medlemmer tar i bruk moderne kjøretøy med moderne teknologi.

Krav til utslipp fra tunge kjøretøy ble innført i EU fra 1993. Siden den gang har nye krav kommet, og i dag skal alle tunge kjøretøy tilfredsstille kravene i henhold til Euro VI. Kravendringene fra 90-tallet til i dag innebærer en dramatisk forbedring av de lokale utslippene fra tunge dieselforbrenningsmotorer. Kravene setter maksimale nivåer av utslipp av NOx, PM, HC og CO. Lastebil- og motorprodusentene har hele tiden ligget i forkant av kravene, og de faktiske utslippene har til dels vært betydelig lavere enn kravene tilsier, senest dokumentert av TØI i undersøkelse foretatt ved VTT i Finland.

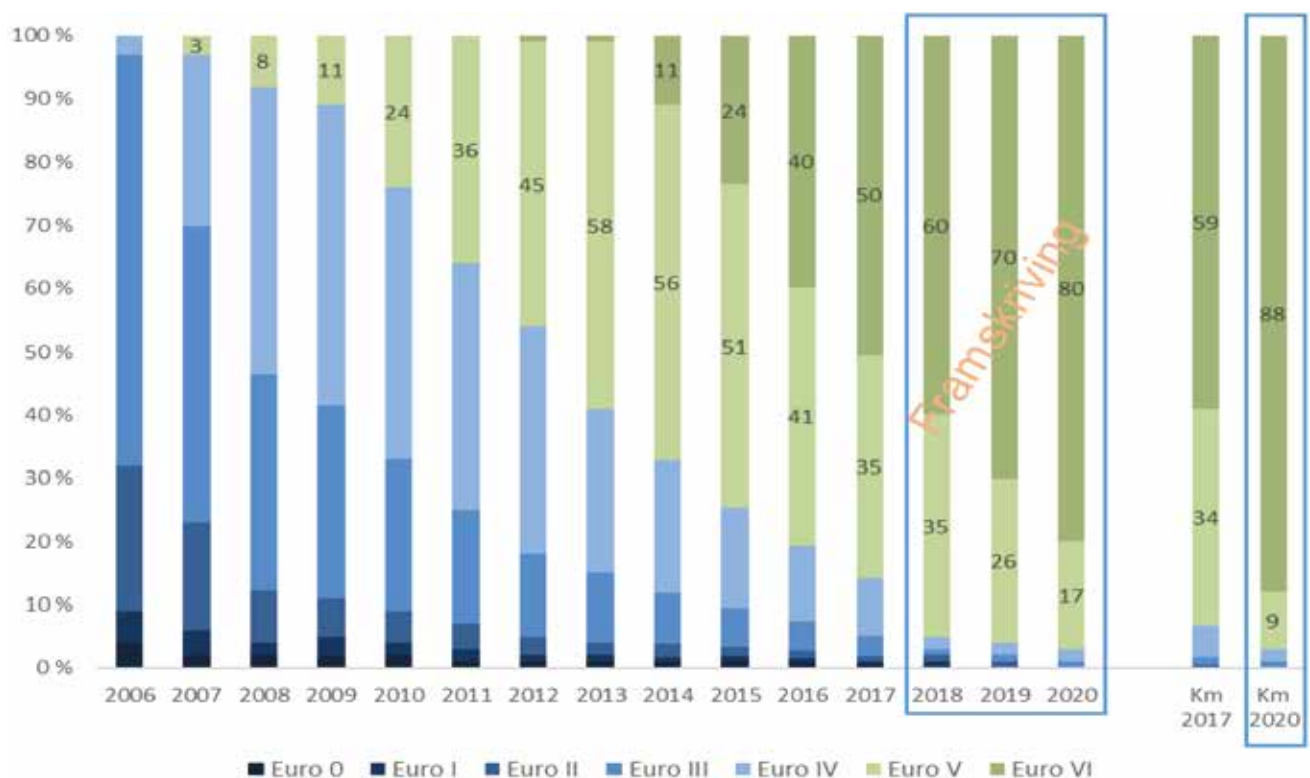
NLFs årlige undersøkelse blant medlemmene om hvilke Euro-motorer som er i lastebilene ble foretatt høsten 2017. Det kom 593 svar fra medlemsbedrifter, som gir en svarandel på 22 pst.

Undersøkelsen viser at den raske innfasingen av ny og moderne motorteknologi fortsetter med uforminsket styrke. I 2017 hadde halvparten av medlemmenes lastebiler en Euro VI-motor. Dette er en økning fra året før på 25 pst., fra 40 pst.

Siden det er bruken av biler som medfører utslipp er det mest relevant å se på omfanget av kjørte kilometer med de ulike Euro-klassene. I 2017 ble hele 59 pst av medlemsbedriftenes kjørte km utført med Euro VI, og tar en med Euro V er andelen hele 93 pst. Det indikerer at i praksis foregår dagens tungtransport utført av medlemsbedriftene i NLF med biler utstyrt med Euro V eller VI.

Tidligere prognose om at det i 2020 vil være 80 pst. Euro VI-biler og at disse vil utføre 90 pst. av kjørte kilometer er dermed svært realistisk å oppnå.

FIGUR 8. Andel av bilpark og km pr. Euro-klasse 2006-2017, og prognose fram til 2020





LASTEBILNÆRINGEN

Euro-kravene inneholder i dag ikke krav om klimagassutslipp. I forbindelse med behandlingen av EUs mobilitetspakke (se omtale kapittel 3), er det satt i gang arbeid med å utforme krav til klimagassutslipp også for tunge kjøretøy.

CO₂-fond – en mulig løsning på transportnæringens klimautfordringer?

Norge har etter Parisavtalen forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene med 40 prosent innen 2030, i samarbeid med EU. Transportsektoren er Norges største utslippssektor, og nærings- og yrkestransporten står for om lag 2/3 av de samlede transportutslippene. I stortingsmeldingen om klimastrategi mot 2030 presenteres et arbeidsmål om at klimagassutslippene fra transportsektoren skal reduseres med 35-40 prosent i 2030 sammenlignet med 2005. I NTP 2018-2029 ble det fastsatt svært ambisiøse mål for innfasing av lav- og nullutslippsteknologi i de ulike transportsegmentene i 2025 og 2030:

- Nye lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025
- Nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025

- Nye tyngre varebiler, 75 pst. av nye langdistansebusser og 50 pst. av nye lastebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2030
- Innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentra være tilnærmet være nullutslipp
- Ambisjon om at 40 pst. av alle skip i nærskipsfart skal bruke biodrivstoff eller være lav- og nullutslippsfartøy i 2030
- Mål om 30 pst. bærekraftig biodrivstoff i luftfart i 2030
- Sikre at alle nye riksvegferjer benytter lav- eller nullutslippsløsninger, og bidra til at alle fylkeskommunale ferjer og hurtigbåter gjør det samme

Næringslivet, og NLF, ønsker å være en aktiv medspiller i overgangen til klimavennlige løsninger og gjennomføring av et grønt skifte i transportsektoren. For å få dette til er det viktig at virkemidlene spiller på lag med de som skal stå for endringene i praksis. Derfor er NLF engasjert i arbeidet med å etablere et «Næringslivets CO₂-fond». Hensikten med fondet er at deltakerne skal få hel-/delfinansiert merkostnaden ved å investere i lav- eller nullutslippsteknologi. Inntektene



til fondet skal hentes ved at deltakerne i stedet for å betale full CO₂-avgift på for eksempel autodiesel, i stedet betaler hele eller deler av dette til fondet. Disse midlene går inn som finansieringsgrunnlag for de tiltakene fondet støtter. Fondets medlemmer påtar seg samtidig ansvar for å gjøre tiltak, eller lage planer for tiltak, som bidrar til reduserte utslipp fra egen virksomhet.

I arbeidet med å få etablert «Næringslivets CO₂-fond» står NHO og en rekke landsdekkende relevante organisasjoner samlet. NLF er viktig bidragsyter og samarbeidspartner fordi NLF representerer en så stor andel av næringstransporten på vei. Arbeidet har pågått i hele 2017, og planen er å komme til en enighet med myndighetene om å etablere et fond i løpet av 2018, med oppstart i løpet av 2019. Det er et komplisert arbeid fram mot en eventuell avtale med staten, hvor mange ulike hensyn skal ivaretas både av myndighetene og av de potensielt deltakende næringene, organisasjonene og bedriftene.

Ulykkesstatistikk

Statistikken for 2017 viser en nedgang på 19 % av drepte i trafikken i forhold til 2016. Det ble registrert 109 drepte i trafikken totalt (kilde: SSB). Dette er tall fra februar 2018. Endelige tall foreligger i mai/juni 2018.

Antall ulykker med vogntog der personer har blitt drept eller skadd, har hatt en nedgang på ca. 12 % i 2017 i forhold til 2016. Tallene på antall drepte med vogntog har gått ned med 2 personer og var i 2016 15 personer og i 2017 13 personer.



TABELL 3. Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker med vogntog innblandet

	2014	2015	2016	2017
Ulykker i alt:	150	128	136	120
Personer skadd:	174	138	167	170
Personer drept:	17	16	15	13

Kilde: SSB Veitrafikkulykker med personskaide

NLF jobber systematisk med skadeforebyggende arbeid i medlemsbedriftene gjennom Dugnad for færre skader (DFFS), som er et samarbeidsprosjekt mellom NLF og forsikringsselskapet If.

Les mer om Dugnad for færre skader og If Aktiv Sikkerhet i kapittel 5 Rådgivning.



PÅDRIVERARBEID

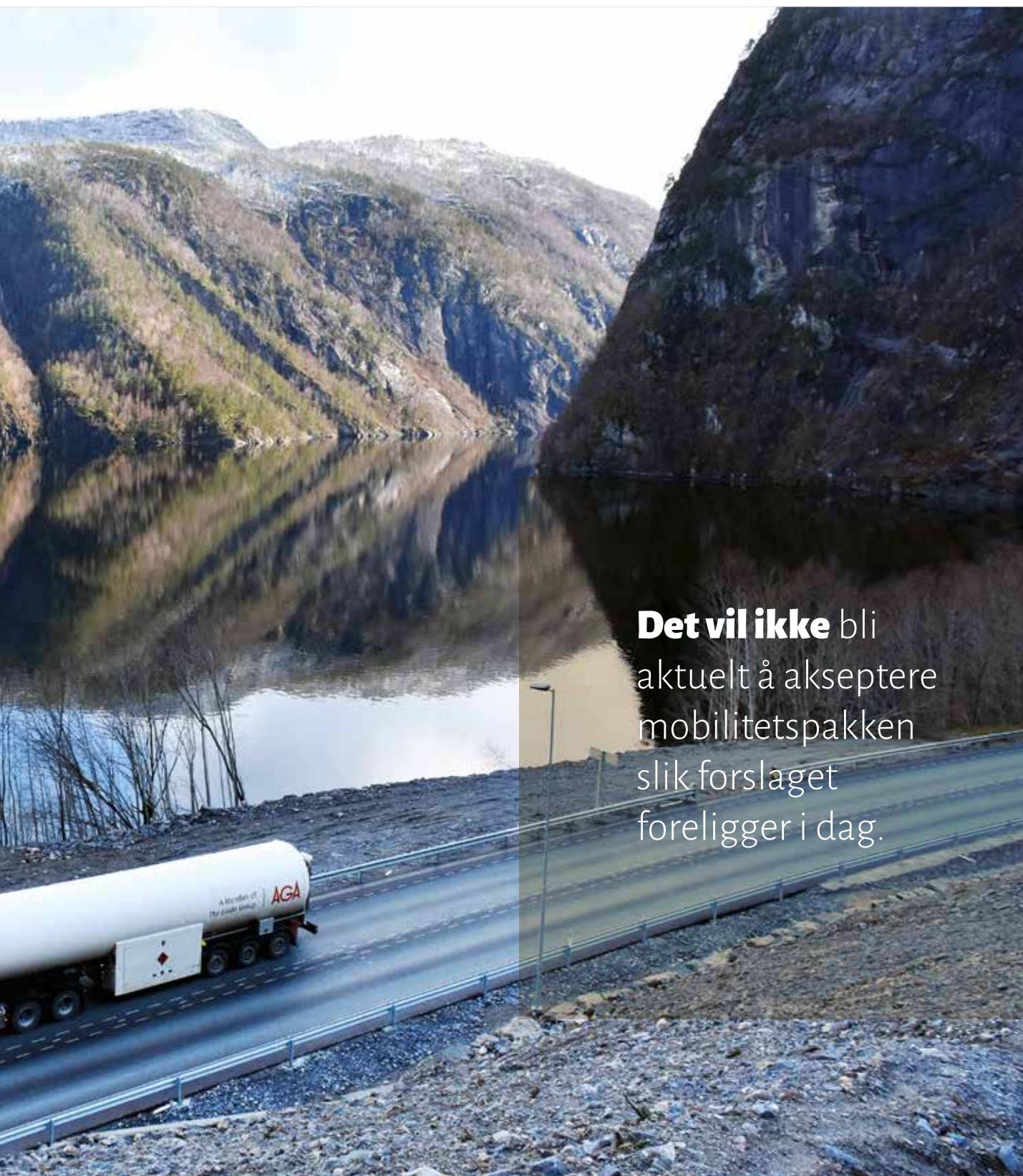
Gjennomslag der det nytter

Noe av det viktigste NLF arbeider med, er å tale medlemmenes sak overfor myndigheter og byråkrati. Valgåret 2017 bød på mange utfordringer, spesielt knyttet til EUs foreslåtte mobilitetspakke.

– Det er ikke alltid like enkelt å nå fram med et budskap når alle kjemper om plassen, spesielt i forkant av et stortingsvalg. Derfor er det ekstra gledelig å se at arbeidet NLF la ned i 2017 virkelig har båret frukter, sier NLF-direktør Geir A. Mo.

Etter å ha arrangert utallige politiske møter og debatter både på lokalt og nasjonalt plan kan resultatet spores i konkrete forpliktelser fra hele 20 stortingsrepresentanter.





Det vil ikke bli aktuelt å akseptere mobilitetspakken slik forslaget foreligger i dag.



PÅDRIVERARBEID

Viktig opplysningsarbeid rundt mobilitetspakken

– En av næringens aller største utfordringer den kommende tiden ligger i den foreslåtte mobilitetspakken som er fremlagt av EU-kommisjonen. Før vi satte i gang opplysningsarbeidet i fjor var det svært få politikere utenfor Samferdselsdepartementet som i det hele tatt hadde hørt om forslaget. Enda færre kjente innholdet og forsto hvilke konsekvenser det kan medføre for Norge, forklarer Mo.

Nå er det nærmest unison enighet både blant nasjonale og regionale politikere om at det ikke vil bli aktuelt å akseptere mobilitetspakken slik forslaget foreligger i dag.

EUs mobilitetspakker

Både i IRU og NLA i Brussel har det vært gjort forberedende arbeid i påvente av EU-kommisjonens forventede nye utspill om veispørsmål. Da EU-kommisjonen la frem sin første mobilitetspakke i mai 2017 var derfor NLF godt orientert om hva pakken ville inneholde. EU-kommisjonen la vekt på at alle forslagene må ses i sammenheng og må hensynta både EUs fire friheter om fri bevegelse av varer, tjenester, arbeidstakere og kapital, samtidig som like konkurransevilkår og gode arbeidsvilkår sikres. Dette er ingen lett øvelse i et Europa med til dels betydelige lønnsforskjeller mellom de ulike landene.

Forslagene både når det gjelder kabotasje og arbeidsforhold ble oppfattet av noen land som en tilstramming, mens andre oppfattet dem som en liberalisering. NLF har arbeidet for at det ikke skal gis økt anledning til kabotasjekjøring og ønsker å sikre gode arbeidsforhold for alle sjåførere med sikte på likest mulige konkurranseforhold. Transportører som ønsker å drive innenlands transport i Norge står fritt til å etablere seg i landet og til å betale norske lønninger. Det er når dette skrives ikke klart hvordan regelverket vil bli når EUs institusjoner har behandlet EU-kommisjonens forslag og heller ikke når det kan forventes at vedtak fattes.

Road Alliance – et steg i riktig retning

I 2017 ble det etablert en allianse av 8 EU-land og Norge hvor samferdselsministrene har blitt enige om å stå sammen for å sikre sine interesser. Sammen med Østerrike, Belgia, Danmark, Frankrike, Tyskland, Italia, Luxembourg og Sverige er Norge med i Road Alliance. Medlemslandene i alliansen er blant annet bekymret for misbruk og svindel knyttet til regelverkene for sosiale rettigheter, trafiksikkerhet og arbeid innenfor det europeiske godstransportmarke-



det på vei. Etableringen av denne alliansen har styrket NLFs arbeid overfor våre søsterorganisasjoner i de samme landene. Gjennom siste halvdel av 2017 har NLA arbeidet tett med disse organisasjonene med sikte på å komme til enighet om felles posisjoner.

For NLF og våre partnere i NLA utgjør direktivet for kombinerte transporter en stor utfordring. Etter vår oppfatning er konsekvensen av direktivet at utenlandske aktører har nok en mulighet til å konkurrere med nasjonale aktører på hjemlandets vilkår. NLA har derfor argumentert for at direktivet burde fjernes. Dette skjedde ikke, og i del 2 av mobilitetspakken ble det lagt frem forslag om endringer. NLF har spilt inn våre kommentarer til Samferdselsdepartementet som arbei-



NLF har arbeidet for at det ikke skal gis økt anledning til kabotasjekjøring.

der videre med saken i samarbeid med sine allierte i Road Alliance.

Transportpoliti

Etter fremleggelsen av Kabotasjeutvalgets rapport i 2014, ble det nedsatt en arbeidsgruppe under ledelse av Statens vegvesen. Arbeidsgruppen la frem sin rapport 6.10.2016. Den inneholder en rekke forslag om bedret samarbeid mellom Arbeidstilsynet, Politiet, Tolletaten, Skatteetaten og Statens vegvesen. Som oppfølging av dette ba Samferdselsdepartementet i juli 2017 om at det etableres et operativt samarbeid mellom etatene og iverksettes felles aksjoner både langs

veien og i bedriftene, og at det etableres et fast samarbeid mellom krimseksjonen i Statens vegvesen og de tverrfaglige A-krimsentrene. Videre ba departementet Statens vegvesen utrede hvordan Statens vegvesen også skal kunne håndheve allmenngjøringsbestemmelsene, og om det kan brukes gebyr eller forenklet forelegg ved overtredelse av kabotasjereglene og kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Disse to siste utredningene er skjøvet ut i tid, men vil bli gjennomført i 2018.

Dette innebærer at flere av de tiltakene NLF har argumentert for, nå vil bli gjennomført. NLFs forslag har vært å opprette et Transportpoliti hvor hensikten har vært å få til bedre samordning og kontroll.



PÅDRIVERARBEID

Sosiale forhold – minstelønn

En konsekvens av et internasjonalt transportmarked med betydelige kostnadsforskjeller, er at det i stadig større grad er østeuropeiske transportbedrifter som dominerer de internasjonale langtransportene. For disse bedriftene er lønns- og sosiale kostnader lave – noe som gjør det lukrativt å kjøre internasjonal tredjelandstransport, kabotasje og kombinerte transporter – både lovlig og ulovlig – i Norge. Det er imidlertid avdekket at arbeidsforholdene ofte er svært dårlige, og at mange av sjåførene ikke har tilstrekkelig til livsopphold når de befinner seg i Norge. Dette medfører arbeidsforhold som er under enhver kritikk og bidrar også til kriminalitet i form av tyveri av diesel, bildeler, kjettinger, last med mer. Tilsvarende forhold er avdekket i store deler av Europa. EU har gjennom forslagene i Mobilitetspakken som ble presentert i mai 2017 lagt frem forslag om endringer i regelverket for utstasjonering av arbeidstakere og kjøre- og hviletid som har som mål å sikre bedre arbeidsvilkår.

Steile fronter rundt håndheving av ukehvil-regler

Videre har utviklingen ført til at en rekke land i Vest-Europa har innført krav om at utenlandske sjåførere skal lønnes i tråd med lønnsbetingelsene i det enkelte land, om lag slik minstelønn er innført i Norge. I tillegg har flere vestlige land begynt



å håndheve regelverket for kjøre- og hviletid som sier at den regulære ukehvilen ikke kan tas i lastebilen. Dette har hele tiden vært den norske forståelsen av regelverket, men heller ikke i Norge har dette vært håndhevet eller sanksjonert. Etter at en slik sak ble bragt inn for EU-domstolen, er det nå slått fast at dette er riktig forståelse av regelverket. Dette har skapt steile fronter mellom EU-landene, og gjør det krevende å finne frem til enighet om hvordan regelverket skal utformes. Samtidig gir det muligheter for at det til slutt vedtas regler som kan sikre mer likeverdige sosiale forhold for sjåførere.

NLF arbeider aktivt gjennom NLA og gjennom IRUs arbeidsgrupper og komiteer for å sikre at norske interesser ivaretas best mulig. På samme måte er NLF i tett dialog med Samferdselsdepartementet slik at norske myndigheter skal lykkes i sitt arbeide overfor de øvrige landene i Road Alliance.

Tre-parts-samarbeidet

Tre-parts bransjeprogram for transport (myndigheter, fag- og arbeidsgiverorganisasjoner), som ble igangsatt i 2014, fortsatte i 2016. NLF deltar aktivt i arbeidet. I løpet av året ble det utarbeidet en Veileder for bestillere av godstransport. Dokumentet ble tatt godt imot og ble blant annet presentert av deltagere fra Arbeidstilsynet på NLFs Transportturné hvor det ble avholdt seminarer for transportkjøpere. Dokumentet bidrar på en positiv måte til å bygge opp under NLFs satsing på Fair Transport.

Arbeidet med workshops for arbeidsgivere og ansattes representanter i norske små- og mellomstore godstransportvirksomheter ble også videreført og det ble avholdt en workshop i Oslo og én i Bergen. Tema var helse, miljø og sikkerhet i bransjen, og målsettingen var å styrke kunnskapen om rettigheter og plikter, dele erfaringer og å heve arbeidsmiljøstandarden i norske transportvirksomheter. Alle tre parter deltok med både ressurser og innlegg på arrangementene. Deltagelsen var ikke like god som på tilsvarende seminarer i 2016, men de som deltok var fornøyd med innholdet.

Ved inngangen til 2018 arbeides det med å etablere gode kontakter med Arbeidstilsynets tilsvarende myndigheter i andre europeiske land. Arbeidstilsynet har inngått samarbeidsavtaler med flere andre land, og det planlegges et seminar i Øst-Europa høsten 2018 hvor siktemålet er å dele informasjon og bedre arbeidsforholdene for utenlandske sjåførere på norske veier.

Nasjonal Transportplan 2018 – 2029

Da meldingen om NTP 2018 – 29 ble behandlet av Transportkomiteen på Stortinget deltok NLF i høring i komiteen og avleverte i den sammenheng et omfattende brev. Her er de viktigste punktene:

1. Økonomiske rammer

NLF er fornøyd med at det fra regjeringens side er lagt opp til en samlet ramme for NTP i perioden som ligger høyere enn forslaget fra transportetatene og Avinor. Det er absolutt nødvendig at komiteen og Stortinget slutter seg til dette ambisjonsnivået for at det skal kunne gjennomføres nødvendige nyinvesteringer. Det er også viktig at dette følges opp og at samferdsel prioriteres høyt slik at det skaffes handlingsrom i budsjettene i planperioden.

2. Vedlikeholdsetterslep – fylkesveier

Tilstanden på det norske fylkes- og riksveinettet er av svært varierende kvalitet, med økende forfall gjennom de siste tiårene. Økende forfall har ført til at stadig mer av samferdselsmidlene må gå til utbedrings- og vedlikeholdstiltak for å rette opp umiddelbare og prekære svakheter i infrastrukturen, samtidig som store deler av veinettet fortsatt forfaller. Det er prisverdig at regjeringen i de siste statsbudsjettene har satset på å ta igjen noe av forfallet. I meldingen legges det opp til et bevilgningsnivå som skal fjerne 1/3 av vedlikeholdsetterslepet på riksveiene i perioden. Dette er bra, men det viser at det tar usedvanlig lang tid å bøte på tidligere års forsømmelser og at det er viktig å holde tempoet oppe.

NLF mener at det bør vurderes å etablere et statlig eid selskap, etter mønster av Nye veier AS, med ansvar for å ta igjen forfall og manglende vedlikehold på både riks- og fylkesveiene, med mål om å etablere en felles, god standard på hele dette veinettet. Alternativt kan et statlig program med separate finansieringsløsninger vurderes. Gul midtstripe er ett av minstekravene.

NLF mener at de fylkesveiene som ble overført fra staten i 2010 må tilbakeføres i sin helhet til staten. Unntaksvis kan enkelte strekninger vurderes å bli igjen som fylkesvei. Veinettet som ved avvikssituasjoner (ras, skred,

oversvømmelser, ulykker, snøfall osv.) fungerer som omkjøringsveier for tungtransporten, må ha tilfredsstillende høy standard på linje med dagens riksveinett. Regjeringen skriver at det er kommet få innspill fra fylkeskommunene om ønsker om omgjøring av fylkesvei til riksvei, og at det derfor ikke foreslås endringer nå. Problemstillingen blir henvist til neste rullering av NTP.

Veieier må settes i stand til å ta sitt ansvar. Det er uholdbart og uansvarlig at det er så betydelig høy risiko for å bli drept eller hardt skadet på fylkesveinettet. Dette er også mange yrkessjåførers arbeidsplass og må få den oppmerksomhet som kreves. Blant mange tiltak er skredsikring av riks- og fylkesveiene viktig for å få en trygg og pålitelig infrastruktur.

3. Finansiering – bompenger – nivå mm.

NLF mener at direkte offentlig finansiering av investeringer i riksveier i langt større grad må bli bærebjelken. Bompengefinansiering må bli underordnet, og omfanget av bompenger må forventes å gå ned. Det er også svært viktig at innbetalte bompenger ikke går til utbytte eller annen intern kostnadsdekning hos bompengeselskapene og deres eiere.

NLF er prinsipielt imot bompengefinansiering, men kan unntaksvis, som bidrag til forsert utbygging av viktige riks- og fylkesveier, akseptere en bompengandel som ikke overstiger 50 % på enkeltprosjekter. Når bompengeprojektet er nedbetalt, skal bompengerekravet opphøre. Staten må ta fullt ansvar for overskridelser.

NLF kan ikke akseptere, og savner en god begrunnelse for, at bomtakstene for tungtransport fastsettes til tre ganger taksten for personbiler. NLF er derfor fornøyd med at bompengereformen slår fast at to ganger taksten



PÅDRIVERARBEID

for personbiler skal være hovedregelen for fastsettelse av bompengnivået for tungtransporten i nye utbyggingssjekter.

NLF kan akseptere, når det først skal være bompenger, at det kan innføres miljødifferensierte bompenger også for nyttetransporten i byområder. Dette er logisk, og i tråd med at hensikten til miljødifferensierte bompenger skal være å få ned utslippene. NLF mener at dagens Euro VI-teknologi er så god og gir så små lokale utslipp av NOx og PM at lastebiler med Euro VI-motorer bør behandles på linje med el-biler. Det er ikke størrelsen på kjøretøyet men utslippet som må være utslagsgivende for miljødifferensieringen. Differensieringen bør begrenses til tre klasser, lav, middels og høy; hvor det ikke er forskjell på tunge og lette kjøretøyer, men kun på utslipp.

NLF mener det er ulogisk å belaste nyttetransporten som lastebilnæringen utfører med rushtidsavgift, grunnet beviselig lav rushtidstrafikk knyttet til tyngre nyttekjøretøy. Dette vil kun påføre næringslivet og transportkjøperne høyere kostnader, uten at det får betydning for hverken klima, miljø eller fremkommelighet. NLF krever derfor lik og forutsigbar bompengesats over døgnet for nyttetransporten.

Bompengereformen skal bidra til lavere kostnader og ved at utstederfunksjonen skilles fra bompengeselskapet skal det skapes sterkere incentiver for å innkreve betaling for alle passeringer. Dette er positivt fordi det både vil bidra til likere konkurransevilkår for tungtransporten ved at alle som skal betale, faktisk betaler, og ved at prosjektene kan nedbetales raskere. Som ledd i reformen er det etablert en tilskuddsordning i statsbudsjettet for 2017, som anslagsvis skal kunne redusere bomtakstene utenfor byområdene med 10 %. Dette er også positivt, men NLF mener det er viktig å få satt denne ordningen ut i livet slik at næringstransportene kan nyte godt av ordningen. NLF er positiv til at denne ordningen videreføres i planperioden.

4. Byområdene – bylogistikk

Bymiljøavtaler blir mer og mer brukt som virkemiddel for å tilrettelegge for en miljømessig og trafikal god trafikkavvikling for alle trafikanter i de store byene og byområdene. Finansieringen av disse pakkene/avtalene er i stor grad basert på innkreving av bompenger. Bompengene brukes til investeringer i nye anlegg for alle typer trafikanter, og til drift av kollektivtransport. NLF er som nevnt prinsipielt mot bompengefinansiert veiutbygging. NLF aksepterer likevel at bompenger i bymiljøavtalene kan benyttes til andre formål enn veibygging – men ikke til driftstilskudd til kollektiv persontransport – under forutsetning av at tiltakene kommer nyttetransporten til gode. Dette kan mest typisk gjøres ved at veikapasitet frigjøres ved å styrke kollektivtransport, eller ved at nyttetransporten får tilgang til kollektivfelt eller sambruksfelt. NLF mener derfor det er positivt at det i regjeringens forslag legges opp til at staten skal dekke 50 % av de store kollektive satsingene på bane og buss i de fire største byområdene. NLF mener også det i betydelig større grad enn hittil må tilrettelegges for effektiv varedistribusjon ved at tilgjengeligheten (framkommelighet og parkeringsmuligheter) i bysentra styrkes. Det er positivt at det i regjeringens forslag tas til orde for å prioritere felt for tungtrafikk inn mot havner og jernbaneterminaler, men dette burde vurderes mer generelt.

5. Døgnhvileplasser

NLF registrerer at utbyggingen av døgnhvileplasser knapt er omtalt i meldingen. Behovet for flere og sikre døgnhvileplasser er stort; sjåførene har veiene som sin arbeidsplass, og er pålagt rigide og strenge regler for kjøre- og hviletid. Det er derfor innlysende at det må stilles til rådighet et godt utbygd nett av døgnhvileplasser, slik at sjåførene kan overholde lover og regler, og derigjennom utføre sitt yrke på en trygg og effektiv måte. Gjeldende NTP har et mål om minst 80 plasser etablert innen 2023. NLF mener dette antallet er et minimum, og at utbyggingstakten bør forseres.

NLF er fornøyd med at Statens vegvesen i den planen for døgnhvileplasser som har vært på høring, legger opp til å overoppfylle Stortingets vedtak. Det som nå gjenstår, er å få gjennomført denne planen. NLF ber derfor Stortinget tydeliggjøre viktigheten av at planen gjennomføres med ferdigstilling av alle de vedtatte 80 døgnhvileplassene i god tid før inneværende NTP-periode utløper i 2023. Det er også behov for et landsdekkende nett av rasteplasser tilpasset nyttetransporten.

6. Oslofjordtunnelen

Dagens tunnel er bratt og det oppleves stadig stenging. Faren for varmgang i bremses og brann i motorer er høy pga. stigningsforholdene. Et nytt tunneløp parallelt med det eksisterende vil ikke endre dette. Situasjoner vil fortsette å oppstå, og selv om det med to tunneløp blir enklere å holde trafikken i gang og bedre fluktveier vil bli etablert, fjernes ikke det grunnleggende problemet. Det er etter NLFs vurdering heller ikke et særlig godt argument at andre tunneler er like bratte. Et annet moment er at en tunnel bryter med EUs tunneldirektiv, og så vidt NLF er kjent med, gis det ikke dispensasjon fra disse reglene. NLF mener derfor at bruløsning må velges for en fremtidig kryssing av Oslofjorden for at denne veien reelt skal kunne avlaste trafikken gjennom Oslo.

7. E16 Voss – Bergen

Strekningen E16 Voss – Bergen er ikke bare en av de mest trafikkerte strekningene i Norge, men også en av de mest ulykkesbelastede. Ulykkesstatistikken over veistrekingene Vågsbotn–Arna og Arna–Voss fra 1992 og fram til fjoråret er skremmende. På 25 år har nær 800 mennesker vært utsatt for ulykker med personskade. 47 mennesker mistet livet. Det er nesten to dødsulykker hvert eneste år.

Uansett hvor raskt man igangsetter utbedringen av de mest ulykkesbelastede strekningene på E16 mellom Voss og Bergen, vil det ikke kunne gå fort nok. Derfor er NLF utålmodige, og krever at midlene må flyttes til første planperiode og at arbeidet igangsettes senest 2021. Vi ber derfor Stortinget om å sørge for at denne

strekningen prioriteres og at strekningen tas inn foran andre store prosjekter, som f.eks. store fjordkryssinger.

8. Strynefjellstunnelene

Strynefjellstunnelen er i dag svært uegnet for tungtransport, med stedvis bredde på bare 5,25 meter og lavt tunneltak som gjør at lastebilene må kjøre sentrisk. Dette i tillegg til ras- og værutsatte overganger gjør Rv15 Strynefjellet til en høyrisikostrekning.

Siden trafikk av tunge kjøretøy på strekningen øker, og vil fortsette å øke i fremtiden, bør det prioriteres å få ferdiggjort kvalitetssikring av Rv15 så fort som mulig. Dagens tunneler på Strynefjellet oppfyller ikke tunnelforskriftens krav, og fristen for dette utløper i 2019. En ny tunnel kan redusere stigning fra 11 til 5 prosent, i tillegg til å gjøre strekningen trygg for helårsbruk. Statens vegvesens anbefaling om tilknytning til Geiranger bør også følges.

9. E136 Romsdalen

Regjeringen har i sitt forslag prioritert E136 Romsdalen i første del av planperioden, noe som er svært positivt. Det er viktig å sikre at prosjektet også prioriteres fra Stortingets side og at arbeidet kommer i gang til planlagt tid. Dette er en strekning med uforholdsmessig høye ulykkestall og en stadig økende trafikkmengde, særlig med nyttetransport.

10. E6 Kvævangsfjellet

NLF er også godt fornøyd med at den vanskelige strekningen over Kvævangsfjellet er tatt inn i første del av planperioden. NLF ber Stortinget sørge for at denne prioriteringen opprettholdes.



PÅDRIVERARBEID

Andre viktige saker i året

Fjerning av formuesskatt på arbeidende kapital

NLF har siden 2008 deltatt i Alliansen for norsk, privat eierskap sammen med 10 andre næringsorganisasjoner. Mandatet til Alliansen er å jobbe for å få fjernet formuesskatt på næringsrelatert kapital. Formuesskatt på arbeidende kapital er en særnorsk skatt som de utenlandske transportørene slipper. Dette er ett av mange tilfeller av urimelig konkurranseulempe for den norske delen av transportbransjen, som i stadig større grad opplever økt konkurranse fra utenlandske aktører.

Gjennom 2017 er det overfor regjeringen nådd frem med argumentene om at formuesskatt på arbeidende kapital er uheldig og bidrar til at det investeres mindre i norske arbeidsplasser enn i andre land. Derfor må arbeidet fortsettes. I tillegg viser erfaringen fra forrige stortingsperiode at den betalte formuesskatten utgjorde like store beløp i 2013 og 2017, mens formuesskatt på arbeidende kapital har økt fra 2013 til 2018 selv om det i regelverket er gitt lettelser. Det bør også fokuseres på hvilke kommunikasjonskanaler som er best egnet til å få frem budskapet, og fremskaffes bedre dokumentasjon.

Tekniske spørsmål – Økte totalvekter og modulvogntog

NLF har tett kontakt med andre bransjeorganisasjoner, norske myndigheter og våre søsterorganisasjoner i Norden og resten av Europa for å styrke rammevilkårene for transportbransjen. NLF har jevnlig møter med Vegdirektoratet hvor slike spørsmål drøftes.

For 2017 er det spesielt arbeidet med å få fjernet flaskehalsene i modulvogntogvegnettet og å øke totalvektene på dagens transportmateriell som har vært i fokus. Begge saker ble skriftlig fremmet overfor Vegdirektoratet, og i begge sakene har vegmyndighetene åpnet for videre arbeid. Dette ved å etablere arbeidsgrupper bestående av bransjeorganisasjoner, næringsliv og Vegdirektoratet. Arbeidsgruppene skal gjennomgå alle vegtekniske og tekniske utfordringer, samt fremme forslag til endringer og forbedringer knyttet til veger og lovverk.

Incoterms® og eCMR

NLF har vært med i en referansegruppe i Det internasjonale handelskammeret – ICC – i Norge, som reviderer Incoterms®-regelverket. Målet er å ferdigstille en oppdatert



versjon av disse fellesreglene om internasjonale – og nasjonale – leveringsbetingelser innen 2020. I den forbindelse har den norske referansegruppen i løpet av året tatt stilling til to utkast til nytt regelverk. I kjølvannet av arbeidet med Incoterms® blir det også flere foredrag om dette emnet årlig, både for bedrifter og studenter.

Tolldirektoratet har satt i gang et pilotprosjekt med sikte på å teste ut elektronisk innfortolling eller ekspressfortolling av gods. Pilotprosjektet vil i første omgang omfatte trafikker Sverige-Norge over Ørje tollstasjon. Fem av NLFs medlemmer sa i løpet av 2017 at de ønsket å delta i dette pilotprosjektet.

Videre har NLF engasjert seg i arbeidet med å få norske myndigheter til å gi grønt lys for innføring av en standardisert elektronisk melding som gradvis er ment å erstatte det tradisjonelle internasjonale CMR-veifraktbrevet på papir. NLF har i den sammenheng også dannet allianser med IRU og NHO Logistikk og Transport. På tross av verbal velvilje fra Justis- og beredskapsdepartementet, som har det juridiske ansvaret for den såkalte eCMR-protokollen (eCMR = fellesbetegnelse på de aktuelle elektroniske meldingene) kom det ikke ut noen høring fra departementet i 2017.

Statsbudsjettet for 2018

Statsbudsjettet for 2018 ble lagt fram av regjeringen 12. oktober 2017. Administrasjonen gjennomgikk dokumentene og utarbeidet innspill til 5 høringer i Stortinget: Finanskomiteen, Transport- og kommunikasjonskomiteen, Justiskomiteen, Arbeids- og sosialkomiteen og Utdanning- og forskningskomiteen..

NLFs umiddelbare reaksjon var at rammene i det fremlagte statsbudsjettforslaget i stor grad var tilfredsstillende. NTP ble fulgt opp på en god måte, selv om nivået på veibevilgningene lå noe under 1/6 av rammen for første seksårsperiode, og selskapsskatten ble foreslått senket i tråd med skatteforliket.

Likevel fantes det flere mangler som skuffet, deriblant manglende satsing på fylkesveier og manglende tydelighet med hensyn til utbygging av døgnhvileplasser. NLFs umiddelbare kommentarer på statsbudsjettet ble lagt ut på lastebil.no samme dag som budsjettet ble fremlagt, mens en mer detaljert gjennomgang ble gjort under forberedelse av høringene på Stortinget.

Nedenfor gjengis forbundets innspill til Stortinget. NLF deltok i fire høringer og sendte skriftlige høringsinnspill i form av brev eller presentasjon til i alt fem komiteer.

Dette er de konkrete ønskene som ble spilt inn til Stortinget.

NLF ønsker:

- At regjeringen innfører en redusert, men lik arbeidsgiveravgift for godstransport på vei, i stedet for en differensiert arbeidsgiveravgift.
- At Stortinget øker bevilgningene til Arbeidstilsynet, slik at de kan styrke sitt viktige arbeid.
- At regjeringen sørger for en planmessig utbygging av døgnhvileplasser i tråd med Stortingets vedtak i Nasjonal Transportplan 2014 – 2023.
- At regjeringen prioriterer arbeidet med å fjerne flaskehalsene som hindrer effektiv bruk av modulvogntog.
- At regjeringen vurderer bruk av reservasjonsretten mot innføringen av de endrede kabotasjereguleringene som ligger i EUs mobilitetspakke.
- At regjeringen utreder en tiltaksplan med mål om å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet.
- At regjeringen åpner for støtte fra Lånecassen til voksne som ønsker å ta både lastebil- og bussjåførutdanning på trafikkskoler.
- At regjeringen etablerer en felles kontrollenhet med tilstrekkelig faglig kompetanse og nødvendig myndighet til sanksjonering i utekontrollene. Enheten må ha myndighet til å avgjøre saker på stedet med relevante gebyr, forenklet forelegg og påtalekompetanse.
- At regjeringen utreder konsekvensene av å avkriminalisere mindre alvorlige lovbrudd i næringen, og heller gebyrlegger dem
- Fortgang i arbeidet med å tillate elektroniske veifraktbrev (eCMR) ved å ratifisere eCMR-protokollen fra 2008.

Forbundet har også i flere saker fulgt direkte opp via møter med enkeltrepresentanter, partigrupper og saksordførere i enkeltsaker.



PÅDRIVERARBEID

Budsjettforliket

I budsjettforliket mellom regjeringen og støttepartiene Venstre og KrF dukket det opp en endring som kunne fått store konsekvenser for norsk transportnæring. Endringen, som i ettertid ble definert som et «arbeidsuhell», ville ført til at langtransportsjåfører med diett etter allmengjorte vilkår kunne tapt opp mot 30 000 kroner i året. Forslaget ville, i tillegg til urimelig å ramme sjåførene, også ført til at næringen hadde fått svekket sin konkurransevne og gått et vanskelig lønnsoppgjør i møte. Dette førte til store protester fra både arbeidstakere og arbeidsgivere i næringen.

NLF engasjerte seg sterkt i saken, og gjennom direkte kontakter med sentrale politikere i storting og regjering ble rekkevidden av budsjettforliket og potensielle konsekvenser for næringen forklart. NLFs arbeid, sammen med andre organisasjoners arbeid, nådde frem og partiene bak regjeringen fant en løsning som gjorde at dagens ordning videreføres.

Høringsuttalelser

NLF har fremmet sine synspunkter i følgende høringer og brev i 2017:

Januar

- Forslag til endringer i veglova § 27 og vegtrafikkloven § 7a – Samferdselsdepartementet
- Brukskrav ved bruk av dolly i modulvogntog – Statens vegvesen

Februar

- Forslag til endring i bilforskriften – Fjernlys med blinkfunksjon – Statens vegvesen

Mars

- Forslag til ny håndbok N100 Veg- og gateutforming – Statens vegvesen
- Forslag til nye regler for maksimalt tillatt antall pigger i piggdekk – Statens vegvesen
- Kontroll av kjøretøy langs veg – Statens vegvesen
- Opplæring i periodisk kontroll m.m. – Statens vegvesen

April

- Forslag til endringer i forskrift om gebyr for overlasting – Statens vegvesen



Mai

- Endring av reglene for sikring av last – Statens vegvesen
- Søknader om dispensasjon fra kabotasjereguleringene – Samferdselsdepartementet

Juni

- Søknad fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om fastsetting av forskrift om midlertidige økte bompengetakster i Oslo – Statens vegvesen
- Arbeidstidsordninger i drifts- og vedlikeholds kontrakter – Statens vegvesen

August

- Forslag til endringer i bil-/motorsykel-/traktorforskriften – Statens vegvesen
- Implementering av endringsdirektiv 2015/719/EU i forskrift om bruk av kjøretøy – Vegdirektoratet
- Endringer av produktforskriften – Klima og miljødepartementet
- Utsjok tollsted – innspill om reduserte åpningstider – Tolldirektoratet



September

- Endringer i den yrkesfaglige tilbudsstrukturen – Utdanningsdirektoratet
- Lokal forskrift om lavutslippssone for tunge biler i Oslo kommune – Oslo kommune
- Endring av forskrift om midlertidig trafikkregulerende tiltak ved høy luftforurensning – Oslo kommune
- Vedtektsendring – bruk av samme kalenderår som premiegrunnlag for AFP - Fellesordningen for AFP

Oktober

- Deltidsansattes fortrinnsrett til stillinger – regler for klagebehandling – Arbeidsmiljøloven – Arbeids- og sosialdepartementet

November

- NOU 2017:11 Bedre bistand. Bedre beredskap – Justis- og beredskapsdepartementet
- Forslag til presiseringer og endringer i AuoPASS- og Riksregulativet for ferjetakster 2018 – Vegdirektoratet
- Gebyrendringer i forskrifter knyttet til kjøretøy og førerkort m.m. - gebyrsatser for 2018 – Vegdirektoratet



PÅDRIVERARBEID

Samarbeid og allianser

NLF samarbeider med en rekke organisasjoner for å nå frem i ulike saker. På enkelte områder er det snakk om langsiktige allianser, mens det på noen områder etableres samarbeider av kortere varighet. Noe av samarbeidet og prosjektene blir nærmere beskrevet nedenfor. Samarbeidet med NLFs samarbeidspartnere, som leverer tjenester og produkter til medlemmene, blir beskrevet i kapittel 05 Medlemsservice og rådgivning. NLFs faste allianser og mest brukte samarbeidspartnere i 2017 har vært følgende:

Internasjonalt samarbeid:

- Nordic Logistics Association - NLA - herunder Dansk Transport og Logistikk (DTL), Sveriges Åkeriföretag (SÅ) og Finlands Transport och Logistik (SKAL)
- International Road Transport Union - IRU
- Nordisk Vegforum – NVF

Nasjonalt samarbeid:

- TS-Forum
- Norsk Transportforum
- Trygg Trafikk
- Statens vegvesen
- Opplysningskontoret for veitrafikken - OFV
- Bilimportørenes Landsforening - BIL

Øvrige samarbeidspartnere:

- NHO Logistikk og Transport - NHO LT
- NHO Transport
- Norsk Elektroteknisk Komite - NEK
- Forsikringselskapet If
- Nordea Finans
- Dekkmann
- Circle K
- Telenor
- Asko (Norgesgruppen ASA)
- Norsk transportarbeiderforbund - NTF





- Samarbeidsforum for opplæringsvirksomheter innen transportfag og logistikk i Norge - SOTIN
- NHO
- Virke
- Bedriftsforbundet
- Regnskap Norge
- Norges Fiskarlag
- Norges Bondelag
- Norges Rederiforbund
- Norges Skogeierforbund
- Norskog
- Maskinentreprenørenes Forbund - MEF
- Statens havarikommisjon for transport
- Yrkestrafikkforbundet – YTF
- Zero

Nordic Logistics Association - NLA

Lastebilnæringens rammebetingelser utformes i Brussel. Derfor fokuserer NLF på internasjonalt samarbeid for å nå frem overfor EU sammen med nordiske søsterorganisasjoner gjennom Nordic Logistics Association (NLA), som ble etablert i 2012 sammen med Sveriges Åkeriföretag (SÅ) og Dansk Transport og Logistik (DTL), med Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL (Finlands Transport og Logistik) som assosiert medlem. NLA's arbeid i Brussel er viktig for å være tettere på beslutningsprosessene i EU.

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

Årsmøtet i NLA ble holdt i Oslo medio september 2017. Der ble det blant annet fokusert på EUs mobilitetspakke, både



PÅDRIVERARBEID

hvordan norske myndigheter arbeider med den, og NLA's eget arbeid med de ulike forslagene. Det ble også viet stor plass til utviklingen av bærekraftige transportløsninger, herunder hvordan bilprodusentene representert ved Scania arbeider med ulike løsninger. NLFs lansering av Fair Transport på transportturneen ble gjennomgått, samtidig som det ble gitt en status for utviklingen for Fair Transport i Sverige hvor SÅ først lanserte satsingen.

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

Nordisk Vegforum - NVF

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

Medlemslandene veksler om å lede NVF. Norge hadde lederskapet i NVF frem til Via Nordica i Trondheim i 2016. Da overtok Sverige stafettpinnen. NVFs norske avdeling ledes av veidirektør Terje Moe Gustavsen. NLFs administrerende direktør var representert i styret i den norske avdelingen frem til årsmøtet i 2017.

Arbeidet i NVF skjer i ulike utvalg, med en leder og en sekretær. Arbeidet foregår i fireårsperioder. Det er utarbeidet en ny strategi for NVF for perioden 2016-2020. Som ledd i strategien er utvalgsstrukturen endret og antall utvalg er redusert. NLF har støttet en forenkling av utvalgsstrukturen, og har bedt om at det utarbeides tydelige mandater for arbeidet i utvalgene. NLF er representert i fem nordiske utvalg:

- Drift- og vedlikehold – Thorleif Foss
- Digitalisering – Kjell Olafsrud og Stein Inge Stølen
- Klima og miljø – Thorleif Foss
- Trafikksikkerhet – Kjetil Meaas
- Transport i byer og transportplanlegging – Thorleif Foss og Reidar Retterholt



International Road Transport Union - IRU

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

IRU har sitt hovedsete i Genève og har i tillegg faste dele-



Den politiske
vegen fra Brussel
til Brumunddal er
kort. Derfor er NLF
sterkt involvert i
EU-prosessene.

gasjoner i Brussel, Moskva, Istanbul og New York. Delegationen i Brussel har som hovedoppgave å arbeide for å påvirke og bidra til at EUs regelverk blir utformet til det beste for næringen.

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

også aktivt i IRUs tekniske komité. I 2017 har NLF engasjert seg aktivt i ulike arbeidsgrupper som er etablert for å finne frem til felles posisjon for IRU om temaene i EUs mobilitetspakke, herunder ikke minst spørsmål om arbeidsvilkår knyttet opp til regelverket for utstasjonering av arbeidskraft og kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

NLF er også engasjert i arbeidet med å få tatt i bruk et elektronisk fraktbrev eCMR og i arbeidet med regelverket for kombinerte transporter.



PÅDRIVERARBEID

Transports Internationaux Routiers - TIR

I tillegg til det faglig-politiske arbeidet, er IRU delegert ansvaret for den internasjonale TIR-ordningen fra UNECE (The United Nations Economic Commission for 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 fortolling ved landegrensene som passes. Dette minimerer både de administrative og økonomiske konsekvensene av transportene, og tollavgifter som skal betales er dekket av en internasjonal garanti.

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

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende organisasjon som arbeider for at færrest mulig skal bli alvorlig skadet eller drept i trafikken. Organisasjonen gjennomfører kampanjer og prosjekter, og gir opplæring og informasjon om trafiksikkerhet til barnehager, skoler, bedrifter og myndigheter. Medlemmene i Trygg Trafikk er kommuner og fylkeskommuner samt landsomfattende organisasjoner. NLF og Trygg Trafikk har et godt samarbeid om trafiksikkerhetsprosjekter. Trygg Trafikk støtter Venner på veien med økonomiske midler hvert år. NLFs administrerende direktør Geir A. Mo, er styreleder i Trygg Trafikk.

TS Forum Norge

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

Initiativet for å etablere TS Forum Norge, som NLF var med på, hadde sin bakgrunn i at bileierne hadde behov for en pro-





fesjonell driftsorganisering lokalt og for at bileierne skulle få lokale tilknytningspunkter som tar seg av kundekontrakter, pristilbud, innkjøpsavtaler, kvalitetssystem mv, slik at lønnsomheten for bileierne styrkes. TS Forum Norge ledes av et valgt styre blant medlemmene. NLF er representert i styret ved forbundsleder Tore Velten.

Representanter fra NLF har deltatt på TSF sine vår- og høstseminarer. NLFs samarbeid med TS-forum er fra og med 2016 formalisert gjennom Norsk Transportforum.

Norsk Transportforum

Foreningen Norsk Transportforum (NT) ble, med hjemmel i samarbeidsavtalen mellom NLF og TS-forum Norge datert 12. oktober 2015, besluttet stiftet 3. mars 2016. Til stede var representanter fra NLF og TSF. Vedtekter og etisk regelverk for forumet ble vedtatt.

Formålet med foreningen var å forvalte samarbeidsavtalen mellom NLF og TSF, og på selvstendig grunnlag ivareta interessene til forumets medlemmer og norsk transportnæring.

I 2017 har følgende organisasjoner vært medlem: Norges Lastebileier-Forbund, TS-forum Norge og Norges Turbileierforbund (byttet navn i løpet av året til Bussbransjeforbundet - BBF). Ved utgangen av perioden besto NT-styret av Tore Velten (styreleder), Alv Ervik og Geir A. Mo fra NLF, Eivind Karikoski (nestleder), Morten Nore og Øystein Lie fra TS-Forum og Tom Terjesen fra Norsk Turbileierforbund. NLF har sekretariatet med Thorleif Foss.

I handlingsplan for 2017 var det lagt vekt på at NT skal søke å etablere seg som en arenabygger for norsk transportnæring, og i tråd med vedtektene «på selvstendig grunnlag ivareta interessene til forumets medlemmer og norsk transportnæring». Felles aktiviteter med økonomiske og faglige bidrag fra medlemsorganisasjonen skal bidra til dette.

Det ble laget en handlingsplan for NT, som finansieres med like tilskudd fra hver av stifterne/hovedmedlemmene NLF og TSF. Arbeidet utføres av NLF. Søkelystet i 2017 var rettet mot arrangement av seminarer, deltagelse i NLFs Transportturné og arbeid for å få forskriftsfestet bransjestandarden for varelevering (BVL) i samarbeid med LUKS. Under Arendalsuka ble seminaret «Ny veipakke fra EU» arrangert, og i desember ble det avholdt et fagmøte med tittel «Hvordan skape en trygg og effektiv bylogistikk» i NLFs lokaler i Oslo.



KOMMUNIKASJON

I **2017** opplevde NLF en vesentlig økning i ekstern medieomtale.





Rekorder på flere flater

I 2017 ble alle tidligere forventninger om synlighet ved både interne og eksterne kanaler overgått. NLF leverte rekordtall både ved antall videovisninger og ekstern mediadekning.

– Ambisjonsnivået for 2017 var skyhøyt. Gjennomføringen av Transportturneen og Telleaksjonen, samt lansering av merkevaren Fair Transport i tillegg til de øvrige kommunikasjonsaktivitetene våre gjorde at alle måtte yte litt ekstra, forteller markedsdirektør i NLF, Kjell Olafsrud, som også er kommunikasjonsansvarlig i forbundet.

Innsatsen ble belønnet med rekordmange omtaler i eksterne medier og enorm respons fra publikum i sosiale medier.

- Vi satset spesielt på direkte sendte videoer på Facebook i 2017, ofte i kombinasjon med arrangementer på Transportturneen. Dette fikk vi svært gode tilbakemeldinger på, og vi skal finslipe denne kommunikasjonsmetoden enda mer i tiden som kommer, sier Olafsrud.

Det ble sendt ut 26 pressemeldinger fra NLF i året som gikk; 10 flere enn i 2016. Det ble også foretatt 28 direkte sendinger på Facebook i tillegg til 18 egenproduserte informasjonsfilmer. Flere store nyheter i eksterne medier ble også til etter dialog og tips fra NLF.





KOMMUNIKASJON

NLF i mediebildet

Den økte innsatsen både i sosiale medier og i arbeidet mot eksterne medier har ført til en markant økning i medieomtale. I 2017 ble navnet Norges Lastebileier-Forbund (eller varianter av dette) omtalt i 1 669 artikler, aviser, radio- og TV-sendinger i forskjellige medier - dette er en vesentlig økning i forhold til 2016. For 2017 ble det foretatt en ekstern analyse av NLFs nyhetsdekning av MyNewsdesk, hvor alle feilkilder ble manuelt luket bort. Dette er første gang en slik analyse er utført for NLF og det ble funnet en vesentlig differanse mellom brutto- og netttotal. Tallene for 2015 og 2016 er bruttotall og er derfor ikke direkte sammenlignbare med 2017. Det vil heretter bli utført årlige eksterne analyser for å sikre sammenlignbare data.

Størst utslag kunne sees i juni (237 artikler) med søkelys på telleaksjonen, rassikring, miljøsvindel og kontrollvarsling. I motsetning til foregående år var sommermånedene gjennomgående sterke, med 232 artikler i juli og august - mye takket være Transportturneen. Adm. dir. Geir A. Mo ble nevnt 409 ganger.

TABELL 4. Dekning over tid, 2015 - 2017 – Norges Lastebileier-Forbund

Synlighet	2015	2016	2017
Totalt	847*	1148*	1669

* Siden det i 2017 for første gang ble utført en ekstern analyse av NLFs nyhetsdekning hvor samtlige feilkilder ble luket bort, er ikke tallene fra tidligere år direkte sammenlignbare.

NLFs nettsted www.lastebil.no

Etter å ha hevet måltallene for antall sidevisninger, økter og brukere i 2016, ble det i 2017 besluttet å satse i større grad på stabilt kvalitetsinnhold foran typiske «klikksaker». Hensikten med dette er å skape en mer trofast lesergruppe, samtidig som ressursbruken innad i kommunikasjonsstaben blir mer effektiv. En slik strategi må kunne implementeres uten at det i særlig grad går på bekostning av antall sidevisninger. Dette lykkes i stor grad; til tross for lavere publiseringsfrekvens sank sidevisningstallet bare med 1,37 prosent. Antall klikk per sak økte derimot med hele 21 prosent, antall besøkte sider per økt

økte med 17,7 prosent, øktvarigheten økte med 22 prosent og fluktfrekvensen sank med 7 prosent. Dette viser at ressursene brukes langt mer effektivt uten at sidevisningsantallet lider.

Den mest leste saken i 2017 var «Strid om ukehvil avgjort i EU-domstol» med 8 258 unike sidevisninger. Denne artikkelen ble også delt i flere riksmidier og lokalmedier. Totalt hadde 11 nettsaker mer enn 5 000 unike sidevisninger på lastebil.no i 2017.

Trafikk til nettsiden gjennom ulike enheter

Siden 2015 har mobiltelefonen vært primærenhet for å lese innhold på lastebil.no. I 2016 økte andelen ytterligere, for så å stabilisere seg noe i 2017. Dette kan forklares ved økt bruk av større enkeltreportasjer fremfor flere små enkeltartikler, som påvirker leservanene. Jo mindre artikler, jo flere økter på mobil. Jo større reportasjer, jo flere økter på stasjonære eller bærbare datamaskiner.

Sosiale medier – Facebook



Siden 2016 har en vesentlig del av den eksterne kommunikasjonsstrategien basert seg på produksjon av informasjonsvideoer. I 2016 ble bruk av direktesendte videoer vektlagt i enda større grad. Resultatet ble en god variasjon i medieinnhold som engasjerte svært mange brukere.

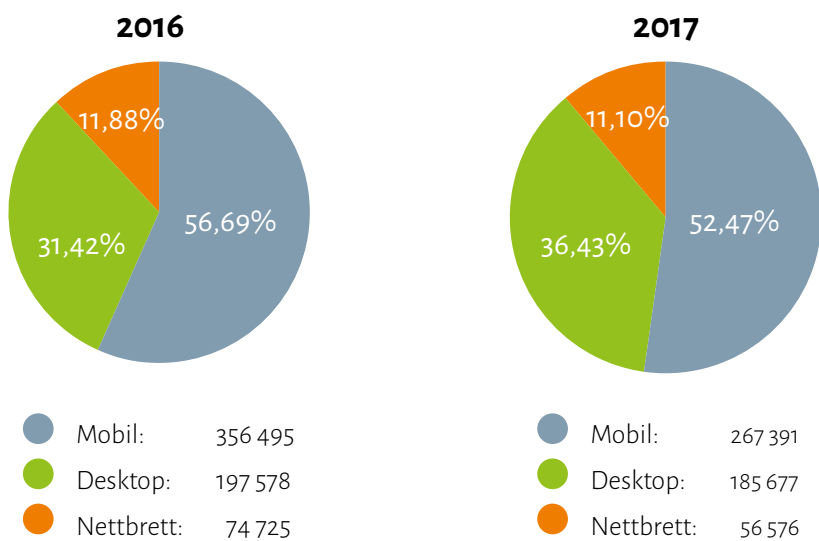
Det ble satt en ny visningsrekord for videoer generelt med over 2 029 500 visninger (en økning på 10 prosent i forhold til 2016), mens rekkevidden (antall ganger vist på tidslinje) lå på over 5,0 millioner. Venner på veien-videoen «Stopp, se og vink» som ble publisert i desember 2016 fortsatte sin suksess inn i nyåret og står for omtrent en million visninger alene i 2017. Totalt fikk fire NLF-videoer mer enn 100 000 visninger; samtlige var informasjonsvideoer med innhold som styrker næringens omdømme i samfunnet og stimulerer til bedre trafiksikkerhet og økt rekruttering.

I 2017 fikk NLF 3 453 nye følgere på Facebook og endte året med totalt 22 660 følgere på NLFs Facebookside. Samtlige får videoer og nyhetssaker fra lastebil.no opp på sin tidslinje hver eneste dag. Dette gir igjen økte besøkstall på lastebil.no og en tydeligere tilstedeværelse blant både NLF-medlemmer og øvrig publikum.

FIGUR 9. Månedlig besøk på www.lastebil.no i 2016 og 2017. Kilde: Google Analytics



FIGUR 10. Trafikk til lastebil.no gjennom ulike enheter i 2016 og 2017. Kilde: Google Analytics





Kun det beste er godt nok

Som medlem i NLF får du tilgang til et bredt spekter av medlemstilbud som kan bidra til å øke konkurranseevnen i bedriften. Markedsavdelingen jobber kontinuerlig med å videreutvikle både nye og eksisterende medlemsavtaler, samt unike konsulent- og rådgivnings-tilbud som du bare finner hos NLF.

– 2017 ble et merkeår på mange måter, men kanskje spesielt med hensyn til medlemstilbudet. Vi har arbeidet hardt med å videreutvikle de eksisterende kvalitets- og trafikksikkerhetssystemene våre, og vi har strukket oss enda lenger for å tilby rådgivning til alle bedrifter som ønsker det, forteller markedsdirektør Kjell Olafsrud.





Vi har strukket oss enda lenger for å tilby rådgivning til alle bedrifter som ønsker det.

Kjell Olafsrud,
markedsdirektør



MEDLEMSSERVICE OG RÅDGIVNING

Medlemsavtalene

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

Her følger en omtale av de viktigste avtalene per 31.12.2017.

Forsikring

NLF og If har vært avtalepartnere siden 1974. For å videreføre dette mangeårige partnerskapet valgte partene i 2017 å signere en ny og utvidet avtale for nye syv år. En av grunnpilarene i den nye avtalen er Ifs deltagelse i arbeidet med Fair Transport som ble lansert i 2017. Særlig vil samarbeidet med If synliggjøres gjennom If Aktiv Sikkerhet. If Aktiv Sikkerhet blir bransjens ledende program i arbeidet med skadeforebygging og trafiksikkerhet. If Aktiv Sikkerhet retter seg både mot ledere og sjåførere og NLF vil tilby opplæring og oppfølging av sjåførere. Dette vil gjøres gjennom dirkede møter med sjåførere, men også gjennom interaktiv opplæring som er tilgjengelig på www.lastebil.no.

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

- Samarbeidsutvalget
- Produktutvalget
- Skadeutvalget

Samarbeidsutvalget møtes minst en gang i året, og her deltar NLFs forbundsstyre og øverste administrative ledelse sammen med Ifs øvre ledelse. Produktutvalget og Skade-



utvalget møtes ved behov. Produktutvalget drøfter utformingen av forsikringsløsningene og -produktene, mens Skadeutvalget tar opp saker hvor det oppstår uenighet om skadeoppgjør. I tillegg avholdes det jevnlig regionale samarbeidsmøter for å følge opp lokale spørsmål og utfordringer. Både NLF og If er opptatt av å videreutvikle medlemsfordelene i avtalen, og særlig på områder som kan bedre trafiksikkerhet og omdømme både for næringen og for den enkelte transportør legges det ned mye ressurser. Det er viktig for NLF å ha samarbeidspartnere som viser vilje til å utvikle nye viktige produkter for medlemmene, noe If har vist evne og vilje til å gjøre.

Utviklingen for avtalen var positiv også i i 2017. Skadetallene på motor har derimot vist en negativ utvikling de siste to årene. Dette viser hvor viktig det skadeforebyggende arbeidet er. NLF og If vil derfor sette enda skarpere søkelys på dette i tiden fremover.

Pensjonsforsikring

NLF har en avtale med If som omfatter den kollektive innskuddspensjonen (OPT), som bedriftene lovmessig må dek-



ke 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.

Drivstoff

Drivstoff og service langs veien er et viktig område for NLF. I avtalen med Circle K har NLF næringens beste løsninger. Avtalen med Circle K ble fornyet i 2015 med stor vekt på fornybart drivstoff. Dette startet meget positivt med sterk vilje fra NLFs medlemsbedrifter til å fylle syntetisk drivstoff i form av HVO 100. Omklassifiseringer og avgiftsendringer gjorde imidlertid prisforskjellen så stor at dette unike drivstoffet med opp mot 90 prosent reduksjon i globale utslipp ikke lenger var konkurransedyktig.

Det viktigste for NLF er at medlemsbedriftene er trygg på at organisasjonen har samarbeidspartnere som alltid er i front når det gjelder å tilby de nyeste og mest miljøvennlige løsningene som finnes på markedet.



Take it easy



Nordea

Dekkmann





MEDLEMSSERVICE OG RÅDGIVNING

Samarbeidet med Circle K ivaretas på flere nivåer i NLFs organisasjon. På sentralt hold møtes NLFs forbundsstyre og Circle Ks ledelse en gang i året for å drøfte utviklingen i avtalen og felles utfordringer. Samarbeidsutvalget – etablert i 2010 – møtes flere ganger i året for å behandle både prinsipielle og praktiske spørsmål knyttet til avtalen. Det avholdes også jevnlig regionale samarbeidsmøter der regionapparatet i NLF møter det regionale apparatet hos Circle K.

Matkonseptet Truck Deal ble innført i 2012, og vil fortsette i 2018 med utvidet sunn meny. Dette er et konsept kun for NLFs medlemmer. Etter at konseptet har blitt gjort enklere tilgjengelig med oblater på kaffekoppene har bruken av tilbudet økt kraftig.

Telefoni

NLFs rammeavtale med Telenor gir NLFs medlemsbedrifter gode rabatter på mobiltelefoni og internett. NLF og Telenor drøfter fortløpende om tjenestetilbudet er riktig i forhold til de behov NLFs medlemmer har samt pris på tjenestene. Prisbildet for mobiltjenester er i dag svært uoversiktlig da det eksisterer mange tilbud samtidig som disse er krevende å sammenligne. Det er viktig for NLF å ha det beste totaltilbudet i markedet og søkelyset fremover blir på å sette sammen de beste tilbudene for våre medlemmer.

Finansiering

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

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

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

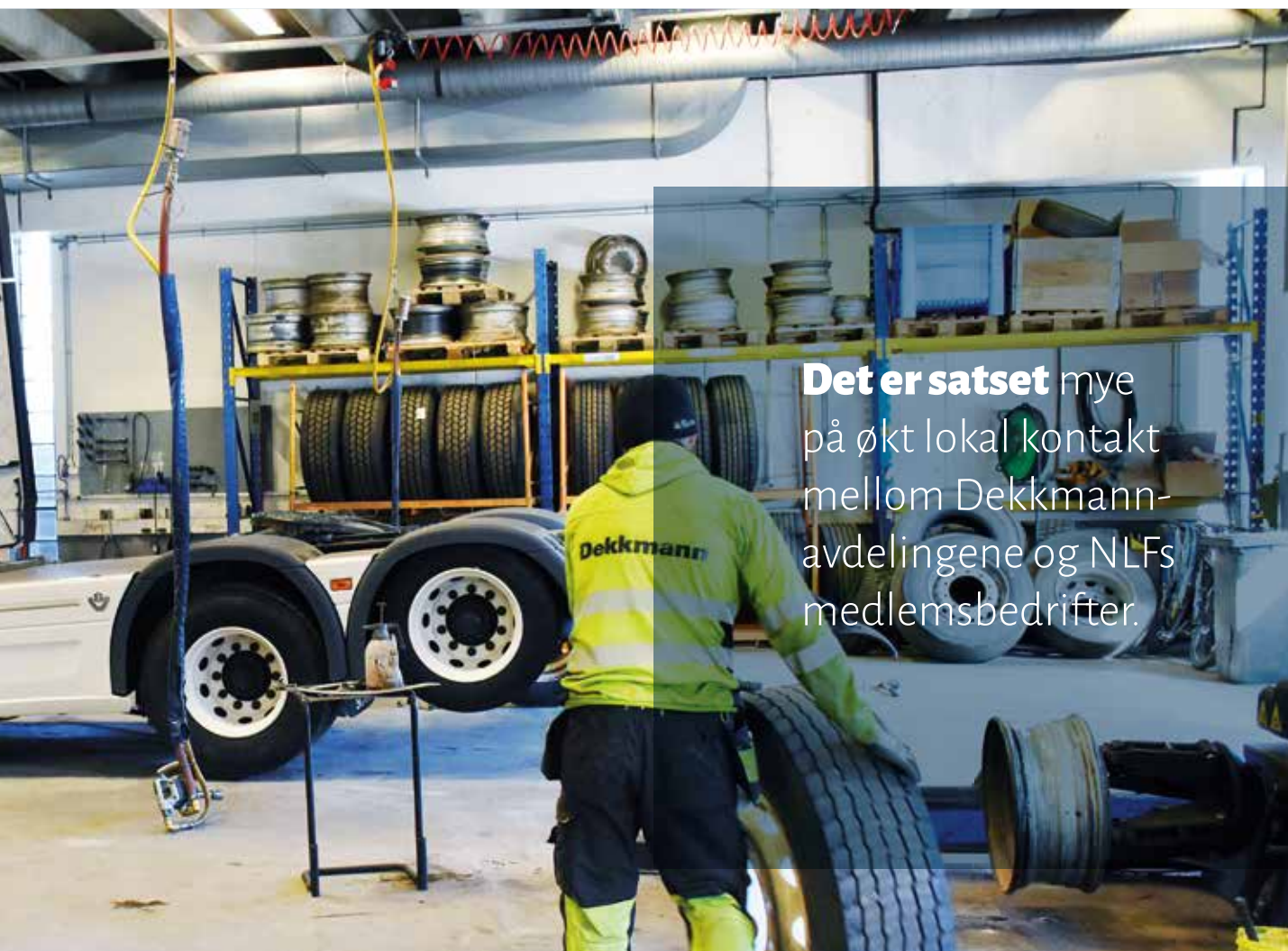


Dekk

NLFs avtale med Dekkmann skal gi NLFs medlemsbedrifter de beste avtalene på dekk. Omsetningen over avtalen har en god utvikling, og i 2017 ble det satt ny rekord for omsetning over avtaler.

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

Dekkmann har i tillegg til etablering av egne forhandlere utviklet et franchise-konsept som betyr mye for medlems-



Det er satset mye på økt lokal kontakt mellom Dekkmann-avdelingene og NLFs medlemsbedrifter.

bedriftene i de deler av landet hvor Dekkmann til nå har vært dårlig representert. NLF arbeider aktivt for å sikre et godt nettverk i alle deler av landet.

Gjennom Dekkmann-avtalen er det også gode tilbud til ansatte i NLFs medlemsbedrifter.

Kompetanse

En viktig oppgave for NLF er profesjonalisering av næringen. I dette arbeidet er tilførsel av kunnskap i alle ledd meget viktig, fra sjåfør til bedriftsleder. I mange av NLFs medlemsbedrifter er dette også samme person, noe som stiller store krav til kunnskap på mange områder. For å ivareta dette arbeidet har NLF avtale med landets største kompetansemiljø på området, Transportkompetanse Haugesund. Transportkompetanse har et velutviklet tilbud til transportbedrifter og det er

utviklet eksklusive tilbud til NLFs medlemmer. Samarbeidet sikrer lik pris for etterutdanning over hele landet, noe som tidligere ikke har vært tilfellet.

I 2017 har de første bedriftene gjennomført NLFs bedriftslederskole som leveres av TK lederskole. Dette er et spesialutviklet lærekonsept for transportbransjen og tilbys foreløpig i to utgaver, trafikkladerskole og lederskole.

Verktøy og utstyr

Flere og flere medlemmer bruker avtale mellom Würth Norge AS og NLF om levering av utstyr og verktøy. Avtalen trådte i kraft i 2013 og omfatter utstyr, kjemikalier, verktøy, verneutstyr, innredninger, arbeidstøy og lagersystemer, samt opplæring.

Würth har et godt utviklet nettverk av selgere som stiller opp



MEDLEMSSERVICE OG RÅDGIVNING

når og hvor det måtte passe, men også netthandelløsningen til Würth er nå videreutviklet til å kunne bli en slager blant NLF sine medlemmer.

Kjetting og lasteutstyr

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.

NLF-advokatene

NLF-advokatene har i året 2017 bestått av fire advokater og én advokatfullmektig som gjennom en avtale med firmaet AAHP har vært tilknyttet NLF i til sammen over 40 år. NLF-advokatene har altså utvidet kapasiteten for enda bedre å kunne ivareta NLFs medlemmer. I tillegg til å utvide med en advokatfullmektig har firmaet også ansatt en sekretær for å effektivisere tiden bedre. Advokatene er tilgjengelige gjennom et eget telefonnummer (415 44 300), også utenfor kontortid. Medlemsbedriftene 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 den aktuelle bedriften velger å la NLF-advokatene følge opp saken videre. NLF-advokatene har registrert 595 slike saker siste år.

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 stadig økning i antall arbeidsrettsaker knyttet avslutning av arbeidsforhold. Disse sakene skyldes ofte feil saksbehandling i forkant. Andre rettsområder som NLF-advokatene ofte er involvert i på vegne av medlemmene, er:

- Kjøpsrett
- Kontrakter
- Godsansvar/forsikring
- Offentlige anskaffelser
- Forvaltningsrett
- Entreprise
- Forsikring

NLF-advokatene har bred erfaring og spisskompetanse innen de områdene som medlemsbedriftene etterspør hjelp om herunder selskapsrettslige spørsmål, kontraktsretts-



lige erstatningskrav samt opprettelse og tolkning av avtaler. NLF-advokatene bistår også medlemsbedrifter – og ansatte i medlemsbedriftene – i saker vedrørende veitrafikk, for eksempel rettsaker knyttet til ulykker/dødsulykker og førerkortsaker. I tillegg bistår advokatene i andre privatrettslige spørsmål som for eksempel skifte/generasjonsskifte og arverett. Advokatene bistår i økende grad også i selskapsrettslige spørsmål og saker knyttet til fast eiendom og entreprise. Dette er en ytterligere forbedring av tilbudet for medlemsbedriftene.

NLF-advokatene har et godt samarbeid med øvrige fagpersoner i NLF, og spesielt teknisk og økonomiske ressurser. I tillegg er det et nært samarbeid med jurister i de øvrige nor-



diske landene om spørsmål rundt kjøre- og hviletidsbestemmelser og annet internasjonalt regelverk.

I NLFs medlemsundersøkelse som ble gjennomført på nyåret 2017 hadde 45 pst. av de spurte medlemsbedriftene benyttet seg av NLF-advokatene. Bedriftene ble bedt om deres vurderinger vedrørende tjenester og arbeid som NLF-advokatene utførte for dem i 2017. NLF-advokatene har generelt sett et svært godt renommé. På en skala fra 1 til 6 hvor 6 er best, er tilfredsheten i snitt 4,9. Dette er en økning fra 4,8 i 2016. NLF-advokatene scorer høyt på alt fra hvordan medlemmer ble møtt ved opprettelse av kontakt til resultatet av det totale arbeidet. Det er meget positivt at denne viktige tjenesten oppfattes på en slik inkluderende og profesjonell måte.

Medlemsbladet NLF-Magasinet

NLF-Magasinet er et av forbundets aller best likte medlemstilbud og et viktig verktøy for å sette NLFs næringspolitiske saker på dagsordenen. Det er også en svært egnet plattform til å presentere ulike medlemstilbud og service, og gi både små og store saker synlighet. Bladet kommer ut med åtte nummer i året. I 2017 er det i tillegg produsert lokale utgaver av magasinet som er sendt til potensielle bedrifter i arbeidet med å rekruttere nye medlemsbedrifter i NLF.

Viktige bidrag til magasinet kommer fra regionene, ulike frilansere og ansatte. Både innhold, utforming og layout blir kontinuerlig evaluert og forbedret for å holde magasinet aktuelt og treffsikkert. Et sentralt mål for NLF-Magasinet er å være redaksjonelt og kvalitetsmessig på høyde med uavhengige journalistiske bransjetidsskrift, og helst være tidligst ute med aktuelle vinklinger som er interessante for forbundets medlemsbedrifter og øvrige lesere.

NLF-Magasinet har et opplag på 11 000 eksemplarer og sendes til NLFs medlemsbedrifter og deres ansatte, samt ulike offentlige etater, samarbeidspartnere, media, veikroer og bilverksteder. Tall fra NLFs medlemsundersøkelse viser at bladet i gjennomsnitt leses av 3,5 personer per blad. Videre viser undersøkelsen at i snitt leser to av tre medlemmer halvparten eller mer av medlemsbladet, mens en av tre sier de kikker gjennom bladet. Halvparten av utgavene leses også i snitt av 1-4 personer i tillegg til mottaker, og nesten 10 pst. leses av inntil ni personer.





MEDLEMSSERVICE OG RÅDGIVNING

Sentrale aktiviteter i 2017

Valgkamp

Valg 2017 utløste mange aktiviteter i NLF. Arbeidet startet allerede høsten 2016 med en gjennomgang av det arbeidet som ble gjort i 2013 og 2015.

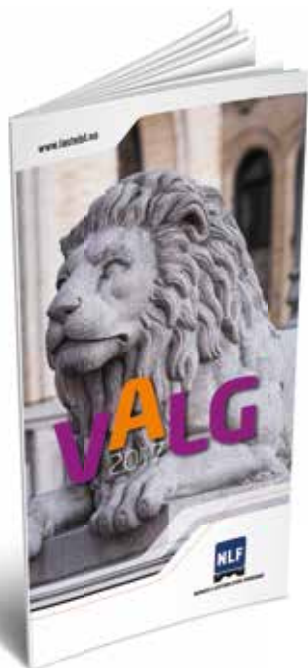
Det ble satt søkelys på følgende områder:

- Få økt forståelse for norsk godstransportnærings nytte for samfunnet.
- Få økt oppmerksomhet rundt konkrete krav fra næringen og ansvaret Stortinget faktisk har.
- Få kandidater til Stortinget til å forplikte seg til å imøtekomme næringens krav på en måte som er etterprøvbart.

Det ble gjennomført en medlemsundersøkelse som ble sendt til alle medlemsbedrifter med spørsmål om arbeidet i forbindelse med valget og hvilke politiske saker man mente var de viktigste.

Undersøkelsen fikk 605 svar, noe som viser godt engasjement i organisasjonen.

Noe av det viktigste arbeidet NLF gjorde i forbindelse med valgkampene var å kartlegge standpunkter og programinnholdet til de politiske partiene på de punktene som er viktige for organisasjonen.



I år ble svarene presentert på to måter:

1. Nettsider hvor partienes svar i sin helhet ble presentert, med linker til partiprogram for de som ønsket å lese mer. Siden hadde 2 449 unike treff.
2. Brosjyre med en noe forkortet versjon av svarene fra partiene. 5 000 eks. av brosjyren ble delt ut på arrangement og aktiviteter rundt i hele landet i forbindelse med valget.

Ulike arenaer for å møte politikere var i fokus både sentralt og lokalt.

Dette ble gjort i mange former; en-til-en-møter, medlemsmøter, debatter i media, møter med politikere i lastebil og ute på veier og presentasjoner i ulike fora.



Debattene under Transportturneen bidro til å oppnå konkrete forpliktelser fra 20 stortingspolitikere.

Til dette arbeidet ble det laget presentasjoner, pressekits, bruksanvisning for å ta med politikere på tur med lastebil, skrytelister og ikke minst er arbeidet som ble gjort med å ta frem partienes synspunkter viktig som forberedelse til denne type aktiviteter.

Fra NLF sentralt ble det publisert 12 pressemeldinger i perioden fra mai og frem til valget. Det ble publisert 4 filmer som også ga oss mye oppmerksomhet.

I tillegg til vanlig aktivitet på lastebil.no hadde NLF i sommer også søkelys på sjåførene, og med god hjelp av regionsjefene ble det publisert daglige «på sommerveien med NLF»-reportasjer hele sommeren.

Det ble gjennomført møter med de fleste ungdomspartiene hvor demonstrasjoner av ulike Euro-motorer var et sentralt tema.

Den største aktiviteten som ble gjennomført var Transportturneen som det også skrives mer om på side 6 . På denne turneen som hadde 33 stoppesteder fra sør til nord ble det blant annet gjennomført politikermøter og debatter med listetopper fra de fleste partiene. Særlig ble det på disse møtene satt søkelys på reservasjonsretter i forbindelse med EUs nye mobilitetspakke. Dette ga også meget gode resultater. Hele 20 politikere som fikk plass i det nye Stortinget ga et uforbeholdent løfte om å reservere seg mot nye og mer liberaliserte kabotasje-regler.



MEDLEMSSERVICE OG RÅDGIVNING

Fair Transport – nøkkelen til et bærekraftig transportmarked





Som et ledd i arbeidet med å gi transportbransjen mer ordnede forhold, lanserte NLF kvalitetsprogrammet Fair Transport i august 2017.

Programmet vil gjøre det lettere for transportkjøpere å velge bærekraftige, trafikksikre og sosialt ansvarlige alternativer. – Dette er verktøyet næringen har ventet på, forteller administrerende direktør Geir A. Mo. Merkevaren Fair Transport er utviklet i NLFs søsterorgan Sveriges Åkeriföretag, og tas nå til nye høyder i Norge.

– Transportbedrifter som slutter seg til Fair Transport forplikter seg til å møte strenge krav til arbeidsvilkår, trafikksikkerhet, klima og miljø. Vi har allerede mange hundre NLF-bedrifter som oppfyller disse kriteriene. Nå er målet å verve enda flere, og at så mange transportkjøpere som mulig skal ta ansvar og benytte seg av Fair Transport, sier NLF-direktøren.

Dette er Fair Transport

Fair Transport er et forpliktende kvalitetsprogram for vegtransportører. Programmet har som mål å styrke trafikksikkerheten, senke utslipp av miljø- og klimagasser og bedre sjåførenes sosiale forhold.

Fair Transport skal motvirke usunne holdninger i transportkjeden som bidrar til flere ulykker, organisert transportkriminalitet, skjeve konkurranseforhold og sosial dumping.

Ved å bevisstgjøre transportkjøperne sitt medvirkeransvar, og samtidig tilby statlige, kommunale og private transportkjøpere et verktøy som sikrer anskaffelse av bærekraftige transporttjenester, ønsker NLF å gjøre kjøp av samfunnsansvarlig kvalitetstransport mer anerkjent og tilgjengelig.

For å være en Fair Transport-bedrift må transportøren ha:

- Godkjent trafikksikkerhetsprogram
- Opplæring i utslippsvennlig kjøreadferd
- Fullverdig HMS-system
- Program for bærekraftig bedriftsledelse, herunder arbeidsmiljø og sosialt ansvar

NLF har lagt til rette for at medlemmene skal kunne oppfylle disse kravene gjennom de programmene som tilbys, og særlig da KMV som omtales på side 62 og If Aktiv Sikkerhet som er beskrevet under.



MEDLEMSSERVICE OG RÅDGIVNING

If Aktiv Sikkerhet

If Aktiv Sikkerhet er et nytt program som erstatter Dugnad for færre skader og På riktig side. Disse programmene har vært populære og gitt gode resultater. Vi ser imidlertid at det fortsatt gjenstår mye arbeid med skadeforebyggende arbeid og If Aktiv Sikkerhet er en videreutvikling for å samle ressursene i ett program.

If Aktiv Sikkerhet kan benyttes av bedrifter i alle størrelser, fra enbildeiere til de med flere hundre biler. Det er også lagt vekt på å få en sterkere forankring blant lederne i bedriftene. Det er derfor lagt opp til å kjøre egne kurs og informasjonskvelder for bedriftsledere.

Sjåføropplæring og oppfølging foregår i fellesmøter eller egne samlinger hos bedriften.

I If Aktiv Sikkerhet er det også et tilbud om interaktiv opplæring av sjåførene for å få en kontinuitet i oppfølgingen. If Aktiv Sikkerhet er som navnet sier et samarbeid med If.

Helse, miljø og sikkerhet

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

HMS-system for enbildeiere – uten ansatte

Dette er lagt opp for foretak uten ansatte og er et enkelt håndterlig HMS-system. Det forutsettes imidlertid at foretaket ikke har ansatte eller leier inn vikarer i løpet av året. HMS for enbildeiere 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. Systemet er webbasert og meget enkelt å bruke.

Bransjestandarden Kvalitet og miljø på vei (KMV)

Det fullverdige bedriftsstyringssystemet KMV er NLFs bransjestandard som inneholder klare krav til kvalitet, miljø og HMS. Systemet er tilpasset medlemsbedrifter over 3 – 4 ansatte. KMV ble opprettet i 1994 og har vært webbasert 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 2017 hadde 250 medlemmer/transport-sentraler innført KMV-systemet. Det er en sterk interesse for denne typen rådgivning og oppfølging og videreutvikling av KMV vil være en sentral oppgave for NLF i tiden fremover. En av de viktigste oppgraderingene som er gjort i systemet i



2017 er tilpassing til de nye personvernreglene som innføres med GDPR i mai 2018.

ISO 39001 Trafikksikkerhet

KMV er videreutviklet til å bli et fullverdig program som kan være grunnlag for sertifisering etter ISO 39001 Trafikksikkerhet. Det er inngått samarbeid med Teknologisk Institutt (TI) og et nytt tilbud til våre medlemmer ble iverksatt. Flere medlemmer har gjennomført sertifiseringen og flere er på gang.

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 2017 drev NLF rådgivning for 53 medlemsbedrifter.



FAGGRUPPENE

Grunnpilaren er at medlemmenes engasjement skal styre hvilke grupper som dannes.





Legger større vekt på medlemmenes engasjement

En ny modell for hvordan arbeidet i faggruppene utføres trådte i kraft fra 2017. Formålet var å la medlemmenes engasjement styre hvilke grupper som dannes.

– Det ble i 2016 avgjort at det skulle forsøkes en noe annen innfallsvinkel for arbeidet i faggrupper, basert på en modell som er brukt hos NLFs danske søsterorganisasjon DTL, forteller viseadministrerende direktør Jan-Terje Mentzoni.

Grunnpilaren i modellen er at medlemmenes engasjement skal styre hvilke grupper som dannes. Derfor var planen at det i løpet av 2017 skulle innkalles til møte i alle eksisterende faggrupper for å avklare om arbeidet i gruppene skal fortsette og om nye grupper skal opprettes.

– Grunnet mye annet arbeid i valgåret ble ikke dette fulgt opp på en egnet måte, men det ble avholdt et møte for flere av gruppene med dette som tema i forbindelse med Transportkonferansen 2018, sier Mentzoni. Enkelte av faggruppene har hatt møter i 2017 som tidligere.





FAGGRUPPENE

Faggruppe for distribusjon, langtransport og ADR

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

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

Faggruppen har blitt brukt i forbindelse med spørsmål om transport av farlig gods og farlig avfall, om Tolletatens grensekontroll og bruk av elektronisk veifraktbrev og i forbindelse med enkelte andre spørsmål. Det har ikke vært avholdt møter i faggruppen i 2017.

Faggruppe for bilbergning

Leder:	Alv Ervik	Forbundsstyret
Medlemmer:	Geir Homlung	Region 1
	Ove Thoresen	Region 2
	Gunnar Hunsbedt	Region 4
	Ann Kristin Fordal	Region 6
	Tor Sverre Isaksen	Region 7

Fagansvarlig i administrasjonen har vært rådgiver Frank Lauritz Jensen med fag- og administrativ støtte fra bedriftsrådgiver Kjetil Meaas og markedsdirektør Kjell Olafsrud.

Faggruppen har avholdt tre møter i 2017. Noen av møtene ble avholdt med deler av gruppa og ressurspersoner som hadde inngående kjennskap til kjøretøyforskriften, hvor det ble avdekket feil i selve teksten (§5.13), som ble påpekt i et brev til Vegdirektoratet.

NLFs bergergruppe greide etter et halvt års intensivt arbeid å få Samferdselsdepartementet til å aksepterte NLFs syn på feil i forskriftsteksten. Brevet fra samferdselsavdelingen ble distribuert til samtlige NLF-bergere.

Det jobbes videre med Mattilsynet for ev. kursamarbeid for våre medlemmer. Dette kurset skal omhandle «matsikkerhet». Mattilsynet har blitt purret.

Faggruppe for tømmer, landbruk og levende dyr

Leder:	Øyvind Lilleby	Forbundsstyret
Medlemmer:	Egil Haugen	Region 1
	Kjell Jon Nyløkken	Region 2
	Ivar Mustvedt	Region 3
	Dag Grødum	Region 4
	Inge Råheim	Region 5
	Nils Erik Røe	Region 6
	Steve Strøm	Region 7
	(sluttet i løpet av året)	

Fagansvarlig i administrasjonen har vært Fagsjef teknikk Dag Nordvik, med faglig støtte fra regionsjef Guttorm Tysnes (levende dyr).

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

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

I tillegg ble det i forbindelse med seminaret avholdt møte blant de som driver med tømmer i ressursgruppa. Tømmergruppen har vært involvert i høring om endring av høydebegrensning for tømmerstillhenger.

Levende dyr-gruppen har, sammen med NLF-administrasjonen og andre organisasjoner, brukt mye tid i arbeidet med å endre praktiseringen av kjøre- og hviletidsbestemmelsene for transport av levende dyr. Dette som følge av en innstramning i praktiseringen av regelverket som har medført store praktiske utfordringer for transportørene. Arbeidet er ikke avsluttet, men vil fortsette også i 2018.

Faggruppen har ikke i 2017 gjennomført møte. Gruppen har likevel arbeidet med kjøre- og hviletidsbestemmelsene for transport av levende dyr og kommunisert via e-post og telefon.

For området tømmer, er det Norges Skogeierforbund/Vegdirektoratets planlagte testprosjekt med 74 tonn totalvekt i Hedmark som har vært i fokus. I tillegg til dette er det



engasjement for å få åpnet tilførselsveier inn til industrien for modulvogntog. Sistnevnte er et samarbeid mellom NLF, Treindustrien, NHO LT og Moelven. Da dette også gjelder øvrig transport, er dette tatt inn i vegdirektørens etablering av arbeidsgrupper for dette med oppstart tidlig 2018.

Teknisk gruppe, inkludert spesialtransport

Leder:	Harry Nilsen	Forbundsstyret
Medlemmer:	Jan Slettevold	Region 1
	Jan Petter Abrahamsen	Region 3
	Kai Werdal	Region 4
	Per Bortheim	Region 5

Fagansvarlig i administrasjonen har vært Fagsjef teknikk Dag Nordvik (teknisk) og bedriftsrådgiver Kjetil Meaas (spesialtransport).

Teknisk gruppe har gjennomført ett møte og ellers kommunisert via epost og telefon. Prioriterte saker har vært å få til økte totalvekter for normalvogntog, åpne flere strekninger for modulvogntog, og oppgraderinger av regelverket for spesialtransport. Gruppen har gjennomført kontaktmøter med Vegdirektoratet for oppfølging av tidligere saker.

Andre saker

Modulvogntog

Det har vært store utfordringer i forbindelse med bruk av modulvogntog i Østfold. NLFs avdeling i regionen har vært sterkt engasjert i arbeidet for å få åpnet flere strekninger for denne typen vogntog. Spesielt er strekningen mellom E6 og E18 – RV111 og 22 viktig, da denne hevdes å være ofte brukt av utenlandske konkurrenter uten respekt for norske regler. Dette er



FAGGRUPPENE

i så fall konkurransevridende, men viser også at strekningen i praksis er egnet for denne type trafikk. Arbeidet med å få åpnet strekningen for modulvogntog fortsetter.

Påhengstruck

Det har også vært et sterkt ønske blant flere medlemsbedrifter å få tillatelse til å kjøre med påhengstruck. I siste kontaktmøte med Vegdirektoratet ble dette igjen tatt opp, og etter purringer er saken blitt prioritert opp og vil bli behandlet våren 2018.

Faggruppe for anlegg, vei og brøyting

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

Fagansvarlig i administrasjonen har vært seniorrådgiver Thorleif Foss.

Faggruppen har ikke hatt møter eller seminar i 2017. Det er dessverre lite engasjement fra medlemmene inn til faggruppa, og det har vært lav deltakelse på tidligere seminar.

Det har i løpet av året kommet saker som har sirkulert og til dels blitt diskutert blant medlemmene i faggruppa via epost og telefon.

Den årlige spørreundersøkelsen i regi av faggruppen knyttet til opplevd vintervedlikehold ble gjennomført i mai. Undersøkelsen ble sent til 2 652 medlemsbedrifter, og det kom 336 svar (13 pst.). Medlemsbedrifter som driver med vintervedlikehold ble bedt om å ikke svare. Undersøkelsen viser at det er en positiv utvikling på de fleste spørsmålene de siste årene. Det oppleves noe dårligere resultater på veier blokkert av ulykker, bilberging eller ras. Respondentene var mest fornøyd med at skiltene er godt synlige og deretter med brøytingen ved normale vinterforhold. Deretter kommer strøying/salting ved normale vinterforhold, mens det er lav score på dette ved temperaturer rundt 0 grader og raske værromslag. Dårligst score får brøytekapasitet ved store snøfall og for tilgjengelighet på raste- og hvileplasser.



Sammenlignet med 2016-undersøkelsen er det forbedring på alle spørsmålene vedrørende opplevd kvalitet, bortsett fra blokkeringer på grunn av ulykker, bilberging og ras. Største forbedring fra 2016 oppleves på salte- og strøkapasiteten ved temperaturer rundt 0 grader og raske værromslag, og brøytekapasitet ved store snøfall.

I årets undersøkelse ble det også spurt om det var veier eller strekninger som har hatt vesentlig dårligere standard på vinterdriften denne vinteren sammenlignet med forrige vinter. Om lag 31 pst. av de som svarte, nevnte en eller flere strekninger. Det var få strekninger som det kom flere enn en



tilbakemelding på. Dette kan tyde på at det ikke var noen enkeltstrekning som ble opplevd å ha spesielt dårlig standard på vinterdriften. Kun to strekninger fikk flere enn to tilbakemeldinger: E 10 Bjørnfjell (4) og Rv 33 Tonsåsén (4).

Det ble også gjennomført en undersøkelse blant de medlemsbedriftene som har kontrakt på vintervedlikehold, enten med Statens vegvesen, en hovedentreprenør eller en kommune. 80 bedrifter svarte. Hensikten var å få avdekket eventuelle problemer som oppstår mellom underentreprenør og oppdragsgiver/kontraktspart i utførelsen av inngått kontrakt, eventuelt hvilke typer problemer som oppstår, og omfanget.

Undersøkelsen viser at over 80 pst. ikke har problemer, eller at eventuelle problemer løses i samarbeid med oppdragsgiver. Av de resterende svarer flest (9 respondenter) at kontraktsbetingelsene endres i løpet av kontraksperioden, deretter (6) at roden er for lang til å utføre oppdraget til riktig kvalitet og innenfor kontraktens krav til syklustid, samtidig som kravene til arbeidstid skal overholdes. De problemene som oppleveres, er spredt geografisk og på mange hovedentreprenører.

Undersøkelsen tyder på at dette ikke er generelle, systematiske problemer, men at enkeltkontrakter kan være problematiske å gjennomføre for noen av underentreprenørene.

Faggruppens medlemmer er NLFs representanter blant annet i Statens vegvesen sitt Bransjenettverk for vinterdrift, hvor det er avholdt 2 møter i 2017. Hensikten med nettverket er å skape interesse for og styrke faglig samarbeid og samhandling mellom de ulike aktører innenfor vinterdriften slik at det gir økt kompetanse og faglig utvikling. Bransjenettverket har behandlet en rekke spørsmål knyttet til vinterdriften, som omfatter alt fra opplæring, ulike prosjekter, drifts- og erfaringsutveksling, HMS og kontrakter.

Faggruppen er også representert i Statens vegvesens SIK-prosjekt (Skandinavisk infrastrukturkompetanse), med bidrag knyttet til utarbeidelse av spørsmål til vinterdriftsprøve, som nå er obligatorisk for de som skal drive med vinterdrift. Det har vært avholdt to møter i dette prosjektet i 2017.

Faggruppe for varebil

Leder:	Heidi Dahl	Forbundsstyret
Medlemmer:	Ulrik Kristensen	Region 1
	Kurt Moe	Region 2
	John Erik Kjettorp	Region 3
	Pål Johannesen	Region 5

Fagansvarlig i administrasjonen har vært bedriftsrådgiver Kjetil Meaas.

Faggruppe varebil har hatt to møter i 2017. Det er arbeidet med planlegging av et faglig seminar for medlemsbedriftene, samt en brosjyre til bruk i markedsføringen ovenfor bedrifter og speditører. Det arbeides kontinuerlig med kartlegging av bedrifter som driver med godstransport med varebil, og det forventes at dette arbeidet vil bidra til økt rekruttering til forbundet og økt interesse for arbeidet med varebilspørsmål i næringen.



NLF ARBEIDSGIVER

Økning i antall ansatte i NLFs tariffbedrifter

Til tross for at andelen fagorganiserte sjåførere synker, har antall ansatte i NLFs tariffbedrifter vokst betraktelig og er nå oppe i omtrent 4500.

– Dette viser hvor viktig det er å stå samlet, både for arbeidstakere og arbeidsgivere. Både mindre og større transportbedrifter kommer stadig til NLF for å få veiledning i tariff- og arbeidsgiverspørsmål, og vårt tilbud utvikles kontinuerlig og blir bedre og bedre, forteller seniorrådgiver Olav G. Hermansen, som er fagansvarlig for tariffspørsmål i NLF.

En tariffbedrift er en bedrift som tar sine ansatte på alvor. I tråd med NLFs søkelys på profesjonalitet og seriøsitet er dette et av de aller viktigste virkemidlene for å sikre trygge og gode arbeidsvilkår.





En tariffbedrift
er en bedrift som tar
sine ansatte på alvor.



NLF ARBEIDSGIVER

Tariffutvalget

Tariffutvalget 2017-2018 har bestått av følgende medlemmer:

Bedrift	Representant	Verv
PostNord AS	Einar Løndal	Leder
Torstein Øvsthus & Sønner AS	Harald Øvsthus	Nestleder
Hoyer Norway AS	Odd Jacobsen	Arbeidsutvalget
P.E. Kristiansen Transport AS	Sindre Kristiansen	Arbeidsutvalget 1)
Gausdal Landhandleri AS	Trine S. Stenberg	Arbeidsutvalget 2)
Ivar Slåttøy Transport AS	Kristian Warholm	Styremedlem
Haukebøe Transport AS	Elling Haukebøe	Styremedlem
Sørvest Transport AS	Margrete Sævareid	Styremedlem

1) Ut av Arbeidsutvalget i desember 2017 pga. bedriftsfusjon

2) Valgt inn i Arbeidsutvalget januar 2018

NLFs forbundsleder og administrerende direktør møter i Tariffutvalget og arbeidsutvalget med stemmerett.

Tariffutvalget/Arbeidsutvalget hadde i styreperioden fire møter. Av saker Tariffutvalget har engasjert seg i perioden nevnes:

- Mellomoppgjøret 2017
- Spørsmålet om fortsatt allmengjøring av godsoverenskomsten
- NLFs forhold til ny fagforening – Logistikk & Logistikkforbundet
- Oppfølging av Kompetanseutvalget
- Oppfølging av Langtransportutvalget
- Tariff- og arbeidsgiverkonferansen 2018 /årsmøtet
- Høringer om endringer i Arbeidsmiljøloven
- Forberedelser til tariffoppgjøret 2018

Medlemmer

NLF Arbeidsgiver hadde per 1.2. 2018 i alt 80 medlemmer, mot 85 medlemmer foregående år. Det er mistet noen

medlemmer i inneværende år, hovedsakelig fordi flere av bedriftene ikke lenger har noen fagorganiserte. På den andre siden har NLF Arbeidsgiver fått inn flere i bransjesammenheng store bedrifter i denne perioden. Det betyr bla. at en nå har ca. ca. 4500 ansatte i våre tariffbedrifter mot rundt 4000 foregående år. Medregnet NLF-bedrifter med medlemskap i NHO Transport utgjorde tariffelleskapet i NLF i alt 99 bedrifter. I forhold til antall tariffbedrifter er NLF Arbeidsgiver den klart største arbeidsgiverorganisasjonen innen lastebilnæringen. Det altoverveiende antallet medlemmer er tilsluttet Godsoverenskomsten. Men NLF Arbeidsgiver hadde per 1.2.2018 også enkeltmedlemmer tilknyttet:

- Grossistoverenskomsten
- Handel og kontor
- Tekniske ledere

Mellomoppgjøret 2017

Det ble her gitt et generelt lønnstillegg på kr. 0,50 per time. I tillegg ble det gitt et minstelønnstillegg på kr. 1,50 per time til alle arbeidstakere omfattet av Overenskomst for gods-transport av 2016.

Dette ga følgende minstelønnsatser for nærtransport /distribusjon.

Ansienitet:	Månedslønn: (163 timer)	Timelønn:
0-3 år	kr 27 326,95	kr. 167,65
3-6 år	kr 27 652,95	kr. 169,65
6 år +	kr 27 978,95	kr. 171,65

Minstelønnsatsen for langtransportsjåfører ble som følger:

- Aktiv tid: kr.100,81 per time
- Passiv tid: kr. 45,37 per time

Om langtransporttariffen i Godsoverenskomsten hadde vært lagt slavisk til grunn ville et tillegg på 60 øre for nærtransport ha betydd en økning i timelønn for langtransportsjåfører på kr. 1. En slik utvikling lyktes NLF på arbeidsgiversiden å stoppe ved tariffoppgjøret i 2016. Derfor økte satsen for aktiv tid innen landtransport i 2017 med «bare» kr. 1,20.

Medlemstilbud og bistand til enkeltmedlemmer i perioden

På årskonferansen til NLF Arbeidsgiver den 22. og 23. mars 2017 deltok 104 personer. Det var nok et år med ny rekord-deltakelse.

Det har i perioden blitt arrangert fire spesialkurs i regi av NLF Arbeidsgiver med i alt 112 deltakere.

Kurstittel (stikkordsmessig), sted og tid	Antall deltakere
Ansettelsesforhold, Stavanger, 01.02.2017	25
Forhandlingsteknikk, Oslo 31.05.2017	24
Arbeidstid, Bergen, 19.09.2017	30
Arbeidsgivers styringsrett, Oslo 14.11.2017	33

Det ble sendt ut 10 nummer av Tariffinfo til medlemmene i 2016 med spesialinformasjon om tariff- og arbeidsgiver-spørsmål.

I alt 37 bedrifter ba om og fikk juridisk bistand i 2017. I gjennomsnitt fikk hver av disse bedriftene nærmere 3 timers rådgiving, en del også i form av bedriftsbesøk. De vanligste årsakene til at tariffbedriftene søker bistand er:

- Inngåelse av tariffavtale
- Utarbeiding av særavtaler
- Løsning av tvister
- Oppdateringer på regelverk, herunder tariffavtalen





SAMFUNNSMESSIG ARBEID



Kollegahjelperne

har i 2017 bidratt ved 40 ulykker. 17 av ulykkene var dødsulykker.



Et bidrag som hjelper alle

De siste årene har NLF markert seg stadig sterkere som en viktig aktør innen trafikk-sikkerhetsarbeid. Det arbeides daglig med både forebyggende arbeid og oppfølging av yrkessjåfører som opplever traumatiske hendelser.

Kollegahjelpen

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

NLFs tilbud om Kollegahjelp er 22 år og i stadig utvikling. Behovet er fortsatt stort, selv om ulykkestallene har gått i riktig retning i Norge de siste årene.

Helsetelefonens alarmsentral er operativ døgnet rundt. Telefonnummeret 415 44 400 er et viktig nummer, slik at det blir enklere for politi og redningsetater å få kontakt med en av våre 58 kollegahjelpere plassert i hele Norge.



8 SAMFUNNSMESSIG ARBEID

Noen kommer og noen går. Mange har vært kollegahjelpere lenge og fortsetter etter at de er blitt pensjonister. I 2017 deltok seks personer på innføringsseminar for kollegahjelpere. På seminaret fortalte blant annet forbundsleder Tore Velten om sine erfaringer som kollegahjelper. De nye kollegahjelperne ble skolert i krisereaksjoner og hvordan de kan hjelpe sjåfører/lastebileiere som har vært involvert i alvorlige hendelser.

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. Kollegahjelperne 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 forsikringselskapet 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 forekommer fortsatt mange møteulykker der det er mistanke om selvmord/forsøk på selvmord. Erfaringene mange gjør seg er at disse ikke hadde fått god nok hjelp i starten og fremdeles trenger støtte og en god «lytter» for å få ut sin frustrasjon og redsel. Det er viktig å komme seg bak rattet igjen, men det er også viktig å ikke presse sjåføren for tidlig etter en alvorlig ulykke.

Kollegahjelperne har i 2017 bidratt ved 40 ulykker. 17 av ulykkene var dødsulykker. Det er omtrent på samme nivå som



Suksessen med Venner på veien skyldes blant annet en fantastisk innsats av NLF-medlemmer over hele landet.

tidligere år. Inkludert i tallet er hendelser fra tidligere år der kollegahjelpen er blitt kontakt med ønske om en samtale.

Venner på veien

Venner på veien er NLFs trafikksikkerhetskampanje rettet mot barn i barneskolen. Kampanjen ble startet i 2015 og har vært en stor suksess. Ved utgangen av 2017 hadde 60 skoler og 3395 barn fått besøk av NLFs tillitsvalgte.

Den store suksessen med Venner på veien skyldes blant annet en fantastisk innsats av NLF-medlemmer over hele landet. De stiller opp med lastebiler, sjåførere og godt humør og gjør disse arrangementene mulig.

Også i 2017 ble det laget en ny informasjonsfilm. Denne gangen med søkelys på blindsoner og høyresvingproblematikk.

Venner på veien er finansiert med støtte fra Samferdselsdepartementet, Trygg Trafikk, IF og NLF.



STATUS

Brennende engasjement lokalt og sentralt

NLFs ansatte består av en stabil og trofast stab, håndplukket med spisskompetanse til å underbygge og fremheve organisasjonens arbeid. I 2017 fikk NLF flere engasjerte medarbeidere om bord.

– Det som er en av NLFs største styrker som organisasjon, er evnen til å både holde på gamle tradisjoner og stå fjellstøtt i en tid hvor omgivelsene er i stor endring, samtidig som vi åpner opp for gode ideer og etterspør ny kompetanse, forteller NLF-direktør Geir A. Mo. Han er stolt over å ha sikret seg flere nye medarbeidere i 2017.

– Vi har fått en ny regionsjef på Vestlandet med lang erfaring både fra transportnæringen og organisasjonsarbeid i NLF. Sentralt sikret vi oss Dag Nordvik som ny fagsjef for tekniske spørsmål. Han har lang og solid erfaring fra næringen. Vi har også fått to gode medarbeidere i regionsapparatet som vil stå sentralt i arbeidet med å sikre nye medlemmer, samt følge opp den eksisterende medlemsmassen.





Takket være

ildsjelene i regionsapparatet ble Transportturneen 2017 en uforbeholden suksess.

9 STATUS

Hovedkontoret

NLFs administrasjon består av to avdelinger – avdeling for politikk og stab og avdeling for marked og informasjon. Gjennom året har det skjedd enkelte endringer i personalet:

- Jan Ove Halsøy ble ansatt som regionsjef for region 5 fra 1. april 2017.
- Dag Nordvik ble ansatt som ny Fagsjef tekniske spørsmål og tiltrådte 1. mai.
- Mai Grete Skjeldsvold gikk av med pensjon i april 2017 og Hege Anita Gaaskjølen ble ansatt som rådgiver i 80 % stilling i juni med kontorsted i region 2.
- Dagrunn Krakeli som var engasjert av NLF Møre og Romsdal som distriktssjef, gikk av med pensjon høsten 2017. Heidi Rudaa ble ansatt som rådgiver i 50% stilling med kontorsted i Molde og startet opp fra januar 2018.

Ved utgangen av 2017 besto administrasjonen sentralt av:

- Avdeling for marked og informasjon med 8 stillinger med ansvar for marked, NLF-Magasinet, web og medlemsregister, regioner og ekstern og intern informasjon
- Avdeling for politikk og stab med 8 stillinger, med ansvaret for økonomi, administrasjon, NLF Arbeidsgiver, politikk nasjonalt og internasjonalt, prosjekter og teknisk, samt oppgaver knyttet til de tillitsvalgte organene

Administrerende direktør er daglig leder og forbundets ansikt utad, arbeidsgiver og leder av organisasjon og administrasjon, ansvarlig redaktør for forbundets publikasjoner på papir og nett, representant i medier og andre organisasjoner, myndighetskontakt på overordnet nivå og leder av krisestab. Rådgiver for ledergruppen rapporterer til administrerende direktør.





STATUS – REGIONENE

Region 1 Østfold og Oslo/Akershus

Generelt

Året har vært preget av kamp mot urimelige avgifter og begrensninger i medlemmenes mulighet til å gjøre jobben sin på en økonomisk og forsvarlig måte. Regionen har intensivt sitt arbeid mot besluttede politikere på fylkesplan og i Stortinget. Dette har gitt konkrete og positive resultater med hensyn til sambruksfelt i Østfold og ferdigstilling av E-18 i Akershus. Det går betydelig saktere med politikerne i Oslo, men forslaget om lavutslippssone er utsatt inntil videre. Kampen mot dette forslaget vil prege regionens arbeid også i 2018.

Andre saker

- Regionen har vært sterkt engasjert i arbeidet med å få åpnet flere strekninger for modulvogntog. Arbeidet forventes å gi positive resultater etter hvert.
- Tunnelrehabiliteringer som følger av EU-regler er svært belastende for transportører i regionen. NLF har fremmet flere forslag for å forbedre fremkommeligheten i prosjektperioden og fikk bl.a. gjennomslag for å innføre vektbegrensninger i stedet for lengdebegrensninger for tunge kjøretøy i Oslofjordtunnelen.
- Det gjenstår en liten del av det store Europaveiprojektet fra Riksgrensen (Ørje) til Oslo. Prosjektet var ute av etatenes forslag til NTP og regionen engasjerte seg sterkt for å prosjektet inn igjen. Alternativet ville vært utsettelse i mange år. NLFs arbeid var vellykket og prosjektet er nå tilbake i NTP med en ramme på ca 2,4 milliarder kroner i NTPs første planperiode. Arbeidet med strekningen kan dermed fortsette med full styrke.



Næringspolitisk

- Byrådet i Oslo foreslo i 2017 å innføre en lavutslippssone i Oslo. Mye takket være NLF ble biler med Euro VI-motorer unntatt fra lavutslippssoneavgift, men Euro V-biler ville bli straffet. Regionen arbeidet målbevisst for å få sonen stoppet, redusert eller utsatt, i godt samarbeid med NHO Oslo & Akershus. Det er gjennomført flere møter med ulike byråder og byrådsavdelinger og ulike partier i bystyret. Rett før nyttår bestemte byrådet å utsette innføringen av ordningen med ett år.
- NLF Østfold har i 2017 tatt initiativ til en forsøksordning med sambruksfelt på blant annet RV 110. Dette ble først foreslått i kontaktmøte med SVV Østfold og er senere fulgt opp i møte med politiske organer både lokalt og regionalt. Et gjennomslag vil innebære en betydelig lettelse for nyttetransport i nedre Glommaregionen, samt sette Østfold på samferdselskartet på en positiv måte.
- RV 19 mellom Moss havn og E6 var overraskende nok ikke prioritert i NTP. NLF lokalt arbeidet aktivt sammen med andre for å få prosjektet med i planen. Vi fikk gjennomslag og prosjektet er nå inne i NTP.





Region 2 Hedmark og Oppland

Generelt

- Lærledagedag ble arrangert i samarbeid med opplæringskontorene. Motivasjonsforedrag inne, lastebilkjøring med simulator, truckkjøring og nye lastebiler ute. 150 ungdommer deltok.
- Regionen har skarpt søkelys på bedre veger og trafikk-sikkerhet.
- Region II opplever god respons på høstseminarer og årsmøter. I 2017 var det god deltagelse på årsmøtet i Elverum og høstseminaret til Torun i Polen. På høstseminaret var «Norsk Lastebiltransport i 2030» et viktig hovedtema.
- Venner på veien ble gjennomført på ni ulike skoler i Hedmark og Oppland, med trafikklek med lekebiler inne, rollespill rundt lastebilen, blindsonedemonstrasjon og refleksdemonstrasjon.
- Det er sendt 35 nyhetsbrev med fersk og kortfattet informasjon til medlemmene.
- Odal Lastebileierforening arrangerte Lastebilens dag.
- Morten Svenmoen ble kåret til «Årets Lastebileier». I løpet 25 år har han bygd opp Mortens Kranservice til et meget solid firma.
- Lokalavdelingene i Søndre Land og Nordre Land/Etnedal er lagt ned. Medlemmene er flyttet til lokalavdelingene som ligger nærmest.

Næringspolitisk

- Regionen har kommentert en rekke høringer.
- Regionsjef er leder i Vegforum Innlandet.
- NLF Hedmark og Oppland holdt innlegg for Opplandsbenken på Stortinget om NTP.
- Regionen har sammen med politikere i Valdres jobbet for at E16 ikke skal smales inn, men bygges ut med 8,5 meters bredde.
- Regionen har sammen med politikere i Gudbrandsdalen jobbet for at etappe to av E6 Ringebu-Otta skal iverksettes. Nå kan bilistene kun bruke 59 prosent av dette på vegen de betaler bompenger for.
- NLF Hedmark og Oppland er som regel til stede når samferdselsministeren besøker Innlandet.
- Regionen har arbeidet for helårsåpne veger over Valdresflya og Sognefjell uten å få gjennomslag.

Andre saker

- Antall søkere til transportfag har økt etter at NLF Hedmark og Oppland i samarbeid med opplæringskontorene satte fsøkelys på rekruttering.
- NLFs transportturné besøkte fylkene våre i månedsskiftet august/september. Det ble svært gode arrangementer med valgdebatter, Fair Transport-møter og CircleK-frokoster.
- Regionens aller første Truckers Night ble arrangert som avslutning på transportturneen.
- Medlemmene gjennomførte en stor innsats under telleaksjonen på fem ulike tellepunkter. Antall utenlandske lastebiler øker på vegene våre.
- Antall medlemmer øker fortsatt i regionen. Styret har gjennomført en verveaksjon og fikk 15 nye medlemmer.
- Utbyggingen av 43 kilometer 4-felts E6 Kolomoen-Moelv er i gang. Nye Veier har satt fart på et prosjekt som NLF Hedmark og Oppland lenge har jobbet for.
- Filefjelltunnelen ble åpnet i 2017. E16 over Filefjell er den mest vintersikre vegen øst-vest og er enda sikrere. Utbyggingen Varpe Bru - Smedalsosen er svært vellykket.
- Statens vegvesen har økt søkelys på vintervedlikeholdet på E16 og FV33 i Valdres etter påtrykk fra næringslivet inkludert NLF.
- NLF har vært «vaktbikkje» i forbindelse med bompengereformen, slik at storbilene på de fleste bomvegene i Innlandet betaler 1,7 ganger mer enn personbilene – ikke dobbelt så mye.
- Regionsjefen deltar i Forum for godstransport i SVV Region Øst. Målet er å styrke dialogen og samarbeidet mellom offentlig og privat sektor om aktuelle utfordringer og problemstillinger innenfor godstransport på veg i regionen.
- Regionsjef og styrerepresentant deltok på storkontroll med Statens vegvesen på Magnor.
- Region 2 har gjennomslag i lokale medier. Det ble i 2017 registrert hele 114 intervjuer/artikler med forbundsleder, regionleder, andre tillitsvalgte og/eller regionsjef i mediene.

Region 3 Buskerud, Vestfold og Telemark

Generelt

- Fylkesavdelingene holder jevn og god kontakt med vegvesenets ledelse i de tre fylkene, dels ved årlige informasjonsmøter og dels ved at SVVs avdelingsdirektører pleier å være med på de respektive fylkesårsmøtene. På seminarer og konferanser om samferdselsspørsmål hvor NLFs tillitsvalgte og ansatte deltar er også kontakten med SVVs representanter sentral og naturlig.
- Regionens tillitsvalgte og administrasjon har deltatt på en rekke konferanser og seminarer i vegvesen- eller fylkeskommunal regi. Stort vektlegging av og gjennomslag for NLFs synspunkter ved utforming av planene rundt nødvendige omkjøringsveier ved bygging av E 18 i Bamble-Eidanger. NLF fikk gjennomslag og den gamle Breviksbrua ble midlertidig endret slik at hovedtrafikken kunne gå der.
- Aktiv deltakelse ved Vegvesenets bystrategikonferanser. By-pakke Grenland har imidlertid vist seg å være en vanskelig aktør når det gjelder å få gjennomslag for NLFs krav. Etter snart halvannet års kamp ser det nå endelig ut til at det kan lykkes å få til en løsning som både NLFs alliansepartnere, taxinæringen og media støtter oppunder.
- Deltakelsen på Dyrsku'n i Seljord har blitt tradisjon som møte-sted for NLF-folk fra store deler av Sør-Norge. I 2017 ble det ekstra trekkplaster at NLFs store transportturné ble avsluttet der.
- Trafikksikkerhetsaspektet vektlegges i all utadrettet virksomhet for eksempel i uttalelser gjennom pressen. Videre vektlegges sterkt de miljøpolitiske aspektene ved transporten. Det gjøres også i innlegg som er holdt på YSK-kursene til Tungbilskolene i regionen.
- Kontakt mot de politiske miljøene i regionen har blitt ivarettatt som før. Formelle og ikke minst uformelle kontakter på møter og konferanser vektlegges. Som opptakt til valgkampen var NLF invitert av NHO i Telemark på et par av deres arrangementer. Videre inviterte NLF tre av toppkandidatene ved årets stortingsvalg i Telemark på tur med tankbil i Grenlands-området.
- I Buskerud ble NLFs fylkesleder i mai invitert til å presentere næringens syn på NTP da Buskerudtinget var samlet til et dagsseminar om dette. I Telemark fylkeskommunes samferdselsutvalg var regionsjefen i NLF i høst invitert sammen med bussnæringen for å presentere våre synspunkter og våre forslag til forbedringer.
- NLFs transportturné på ettersommeren hadde to stopp i området. Først i Porsgrunn hvor det både ble holdt et «Fair Transport»-seminar for innkjøpere og et politisk debattmøte. Her stilte nesten alle partienes toppkandidater til en livlig debatt. Dagen etter ble det så et ganske godt besøkt «Fair Transport»-seminar i Lier, før traileren satte kursen mot Seljord.

Andre saker

- Buskerud NLF inviterte til et felles medlemsmøte med MEF Buskerud i september. Denne gangen var det reglene rundt kjøre- og hviletid som var i fokus.
- Fra Buskerud kan ellers nevnes det årlige sommertreffet som leder av lokallaget på Hønefoss inviterer til ved sin bopel, den historiske Norderhov prestegård.
- Vestfold arrangerte høsten 2017 det tradisjonelle medlemsmøtet med tema redningsarbeid ved alvorlige ulykker sammen med Sandefjord Brannvesen og Horten Røde Kors Hjelpekorps.
- Lokallagene i henholdsvis nordre og søndre Vestfold har gjennom året organisert flere medlemsmøter av litt mer sosial karakter og hatt ganske god oppslutning om disse. Lokallaget i Larvik har hatt både vår- og høstmøte om aktuelle tema.
- I Vestfold arrangeres i tillegg årlig en sommertur for støttemedlemmer (årets gikk til Kristiansand) og et julemøte/julemiddag i Åsgårdstrand. Begge disse har mottatt svært god respons.

Også i Telemark har man hatt 35-40 deltakere på sitt julemøte hvor man kombinerer bedriftsbesøk og julebord.

- Arbeidet med aksjonen «Venner på veien» er godt mottatt i fylkesstyrene og gjennomføring av aksjoner organiseres. Flere steder er det nå skoler og foreldre som ber om å få gjennomført disse oppleggene. Noen skoler vil gjerne gjenta det hvert år og helst for flere alderstrinn enn bare førsteklassingene.
- Regionens samarbeider godt, ikke minst ved at ledere og nestledere i de tre fylkene jevnlig møtes i en samordningsgruppe. Her deltar også regionens forbundsstyreprerentant og regionsjefen.

Næringspolitisk

- Jevnlig kontakt med NHO prioriteres. I Telemark er NLFs regionsjef medlem av NHOs transportutvalg. I de to andre fylkene er det mer uformelle kontaktflater mellom NLF og NHO og det deltas på ulike konferanser i NHO-regi der. Fra 2018 blir for øvrig NHO Vestfold og Telemark en region med kontor i Skien, hvor også NLFs sekretariat holder til i samme kontor-fellesskap. Det gir gode synergieffekter.
- Pressekontakt vektlegges i alle fylker og både tillitsvalgte og regionsjef slipper mye til i presse og radio/TV lokalt om aktuelle saker.



STATUS – REGIONENE

Region 4 Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland

Generelt

- Det er gjennomført formelle møter i «tungbilforum» der NLF fremmer medlemmenes innspill i saker som omhandler vei, vintervedlikehold, kontroller med mer.
- Dyrskuet i Lyngdal tok for seg Valg 2017 og hva lastebilen egentlig bidrar med av utslipp.
- Omtrent hver uke har det gått ut nyhetsbrev til 650 epost-adresser. Dette er informasjon knyttet til bransjen lokalt, nasjonalt og internasjonalt. Samarbeidspartnere, politikere, SVV-medlemmer og lastebilinteresserte generelt er mottakere.
- Det er avholdt medlemsmøter i Haugesund, Stavanger, Arendal og Kristiansand. Det har vært over 700 personer innom NLFs arrangementer. Rolands, transportturneen i Stavanger og Haugesund var de største arrangementene - alle med over 120 deltakere.
- Flere hundre elever har deltatt på «Venner på veien»-arrangementer.
- Tettere samarbeide med opplæringskontorene og foredrag på skoler og stand på messer.

Andre saker

- Total seier for NLF i «vindmøllsaken» som tilsier at det skal brukes norske biler der det finnes riktig utstyr.
- Tett på reguleringsplaner for riks- og fylkesveier.
- Godt samarbeid med Vegvesenet for å få tilrettelagt for modulvogntog og 24m – 60t.
- Med stort flertall i både Aust – og Vest-Agder ble Agder samlet til et NLF-fylke på årsmøtet i 2017.

Næringspolitisk

- Valg i 2017 var hovedtema under årsmøtet. Til Lindesnes Havhotell kom SP, H, Krf, Frp og Ap for å diskutere samferdsel.
- Sammen med Næringsforeningen i Stavanger-regionen har NLF fått gjennomslag for et makstak på passeringer og timersregel for lastebiler.
- Arbeid for å få reduksjoner for lastebiler med Euro VI i bypakke Nord-Jæren, Haugalandet og Kristiansandsregionen.
- Av politiske veisaker er fortsatt E-18, E-39 og E-134 prioritert 1. NLF har vært med å påvirke muligheten for framskynding av forbindelsen mellom Seljestad og Vågslid.
- Gjennom forskjellige allianser er muligheten for politisk gjennomslag viktig. Dialogen med NHO, LO, MEF, næringsforeninger blir stadig bedre.
- Regionen var på Stortinget ved flere anledninger for å snakke om områdets utfordringer.
- Gjennom NLFs Transportturne ble det gjennomført mange politiske debatter under Arendalsuka. Landets fremste samferdselspolitikere deltok. I Stavanger og Haugesund deltok politikere fra alle partier som er representert på Stortinget for å diskutere samferdsel. Samferdselsministeren var også til stede under Arendalsuka.
- Alle de «nye» stortingsrepresentantene fra Agder fikk med seg NLF-opplæring før de møtte på Løvebakken.
- Aust- og Vest-Agder fylkesting ber Regjeringen vurdere å reservere seg mot innføringen av EUs mobilitetspakke.

Region 5 Hordaland, Sogn & Fjordane og Møre & Romsdal

Generelt

- Styrene har gjennomgått og kommentert 20 høringer fra NLF sentralt. Flere av disse har blitt innlevert med et felles høringssvar på vegne av de tre fylkesavdelingene i region V.
- Regionen er med i ulike samarbeidsgrupper, blant annet KVUer i regi av SVV, Stamvegutvalet E39, Sogn og Fjordane fylkeskommune, Kontaktutvalg for E16 Arna-Voss og Vossebanen, Hordaland fylkeskommunen, Trygg Trafikk, «Ettertankens dag», Trafikksikkerhetsdagen og Bergens Næringsråd.
- Regionen har en målsetning om å arbeide aktivt overfor Statens vegvesen for å fremme forbundets synspunkter i viktige veisaker. Det har i 2017 vært møter med Statens vegvesen i Hordaland, Sogn & Fjordane og Møre & Romsdal. Her har NLF tatt opp forhold vedrørende tunnelvedlikehold/ny tunnelforskrift, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier sommer og vinter, rassikring, kontrollvirksomhet m.m.
- Regionen har deltatt på veiseminarer og trafikksikkerhetskonferanser på Vestlandet.
- Region V har i flere år hatt fokus på rekruttering av nye medlemmer. Medlemstallet i regionen er relativt stabilt. I region V er det arrangert medlemsmøter for å ivareta eksisterende medlemmer.
- NLFs Transportturne i 2017 ble en suksess. I Hordaland stoppet traileren på en Circle K-stasjon før den ble plassert ved Dekkmann i Indre Arna. I Sogn og Fjordane stoppet traileren i Førde. I Møre og Romsdal stoppet traileren i Molde. Her ble det arrangert Truckers Day på dagtid. Her var det en stor utstilling av lastebiler og lastebilutstyr. Traileren flyttet seg på kveldstid til Dekkmann i Molde der den fortsatte med Truckers Night. Deretter gikk turen videre til Dekkmanns lokaler i Ålesund. Godt fremmøte på samtlige steder.
- Regionen har et offensivt samarbeid med opplæringskontorene, som gir positiv effekt ut mot unge potensielle medlemmer.

Andre saker

- Det er gjennomført «Venner på veien» i hele region 5 i 2017. Flere hundre elever fra 1. – 7. klassetrinn har fått besøk av lastebiler og engasjerte NLF-ere. Tilbakemeldingene har vært svært gode.

Næringspolitisk

- KVU Hemsedal Rv52 - Hardangervidda Rv7. NLF Hordaland står på sitt vedtak som er Hemsedal Rv52. NLF Hordaland har fattet følgende vedtak for mange år siden: «NLF prioriterer E134 med en arm mot Bergen, Rv 52 Hemsedal og E 16 Fillefjell».
- E16 Bergen – Voss har også i 2017 vært en ulykkesbelastet vei, med flere ras og trafikkulykker. Regionen har søkelys på veistrekningen, som er innfartsåren til Bergen fra Øst. Det finnes i dag ingen gode omkjøringsveier når E16 blir stengt.
- Kyststamveien E39 er viktig for alle vestlandsfylkene. Over Bjørnefjorden i Hordaland er det bestemt en broløsning for å gjøre fjordkrysningen fergefri. Det vurderes en kombinasjon mellom flyte- og hengebro. Dersom en velger en sideforankret flytebro, er denne stipulert til ca. 17 milliarder NOK. NLF mener fremdeles at en indre trase over land er det beste og det rimeligste alternativet.
- NLF har vært svært aktive i forbindelse med kjøprising og andre varslede bomavgifter i Bergen. Det er vist med trafikkanalyser at avvisningseffekten for nyttetraffikken er minimal, og at ny motorteknologi har redusert miljøfarlige utslipp til et minimum. Euro VI-motoren er nærmest fri for lokale utslipp. Dette har gitt grobunn til en meget god dialog med byråd for miljøutvikling i Bergen. Det bekreftes at samarbeidet med NLF har bidratt til at bompengesatsene i Bergen er betydelig lavere enn ellers i landet.



STATUS – REGIONENE

Region 6 Trøndelag

Generelt

- Søkelys på drift og vedlikehold, spesielt vintervedlikehold.
- Det ble gjennomført undervisning for Nord Universitet.
- Det ble gjennomført undervisning for NTNU.
- Venner på veien ble gjennomført på 8 skoler med til sammen 770 elever.
- Det ble gjennomført flere møter med Statens vegvesen.
- Tett og godt samarbeid med Nye Veier.
- Samarbeidsprosjekt med NAV vedrørende rekruttering og utdanning av yrkessjåfører. Regionen startet også et i kurs i Nord-Trøndelag.
- Det er gjennomført et prosjekt med Sør-Trøndelag fylkeskommune, Tiller vgs, Opplæringskontoret for transportfag i Trøndelag for å bedre utdanningen til næringen. Gjennom skjerpede krav og tettere samarbeid mellom skolen og næringen er det oppnådd gode resultater.

Næringspolitisk

- Det har vært tett kontakt med sentrale politikere i løpet av året, der relevante vegprosjekter og godsterminal har vært i fokus.
- Mange møter og tett dialog med regionale samferdselspolitikere.
- Arbeidet med Fair Transport med søkelys på ansvarliggjøring av transportkjøper.
- Synliggjøring av transportnæringens betydning for verdiskapningen.
- Arbeidet med Trondheimsvegen, E6 Trondheim-Steinkjer og Godsterminal
- Samarbeid med Trondheim Havn og Nord-Trøndelag Havn bidrar til forståelse for at transportformene må samarbeide med søkelys på dør-til-dør.
- Møter med politiske partier.

Andre saker

- Lederutviklingsplan for regionen.
- Samferdselssaker blir ivare tatt gjennom deltakelse i Vegforum Trøndelag, Logistikkforeningen og Næringsforeningen i Trondheimsregionen.
- Trafikksikkerhet står sentralt i arbeidet og gjennom vår deltakelse i Fylkenes Trafikksikkerhetsutvalg får NLF fremmet viktige interesser.
- Regionen har deltatt i arbeidet med Byutredning Trondheim.



Region 7 Nordland, Troms og Finnmark

Generelt

- Det har vært avholdt styremøter i henhold til planene, og det har vist seg fornuftig å benytte seg av nett-/telefonmøter.

Det har vært jobbet både med nyrekruttering og medlemspleie i hele regionen.

- Høsttreff er blitt arrangert i Tromsø og Alta for de ulike fylkesavdelingene, begge steder i samarbeid med MEF.
- Det ble ikke arrangert Høsttreff i Nordland i 2017. Dette var et resultat av liten interesse/påmelding. Styret i Nordland vurderer tidspunktet for avvikling.
- Regionsmøtet ble avviklet i Oslo 19. – 21. november.

Andre saker

- Regionen har på lik linje med NLF for øvrig arrangert Venner på veien på utvalgte skoler i Nord-Norge.



Næringspolitisk

- Året startet med samarbeidsmøte med Statens vegvesen. Fylkeslederne fra Finnmark, Troms og Nordland var sammen med administrasjonen representert på møtet. Det var spesielt søkelys på vintervedlikehold.
- Den 25. juni hadde regionsjefen og fylkeslederen i Troms frokostmøte med samferdselsministeren hvor hovedtema var NTP-rulleringen.
- NLF var representert på utdanningsmessa i Tromsø og Alta.
- Transportturneen besøkte Alta, Tromsø og Bodø i Region 7.
- Det ble gjennomført gode politiske debatter og lastebilnæringens utfordringer ble satt på dagsordenen. Den direkte effekten av disse møtene var at fylkestingene i Nordland og Troms enstemmig gikk imot innføringen av EUs mobilitetspakke.
- Nestleder i regionen deltok under åpningen av RV94 fra Skaidi til Arisberg.
- I forbindelse med EUs Tunneldirektiv, har Statens vegvesen gjennomført flere møter hvor risikovurderingene har vært hovedtema. NLF har deltatt på flere av disse møtene.





STATUS

Organisasjonen

Stabile medlemstall

De siste tre årene har et tøffere marked ført til færre små transportbedrifter som følge av fusjoner, oppkjøp og konkurser. Dette har likvel ikke påvirket medlemstallene i NLF i vesentlig grad. – Det viser at svært mange skjønner viktigheten av å være organisert, forteller forbundsleder Tore Velten.

Velten viser til utviklingen i medlemstall de siste tre årene, som har holdt seg svært stabilt til tross for at antallet små transportbedrifter har krympet betraktelig på landsbasis.

- Det er de små bedriftene som utgjør majoriteten av antall bedrifter i NLF. Derfor er det gledelig at vi nesten henter inn like mange nye medlemsbedrifter som vi ser forsvinner på grunn av fusjoner, oppkjøp, konkurser og lignende.

Like mange kommer inn

Fra 2014 til 2016 har nærmere 300 NLF-medlemskap, både bedrifter og enkeltpersoner, falt fra på grunn av oppkjøp, sammenslåinger, konkurser eller dødsfall. Mange av disse er små bedrifter som kjøpes opp av store aktører. Likevel har

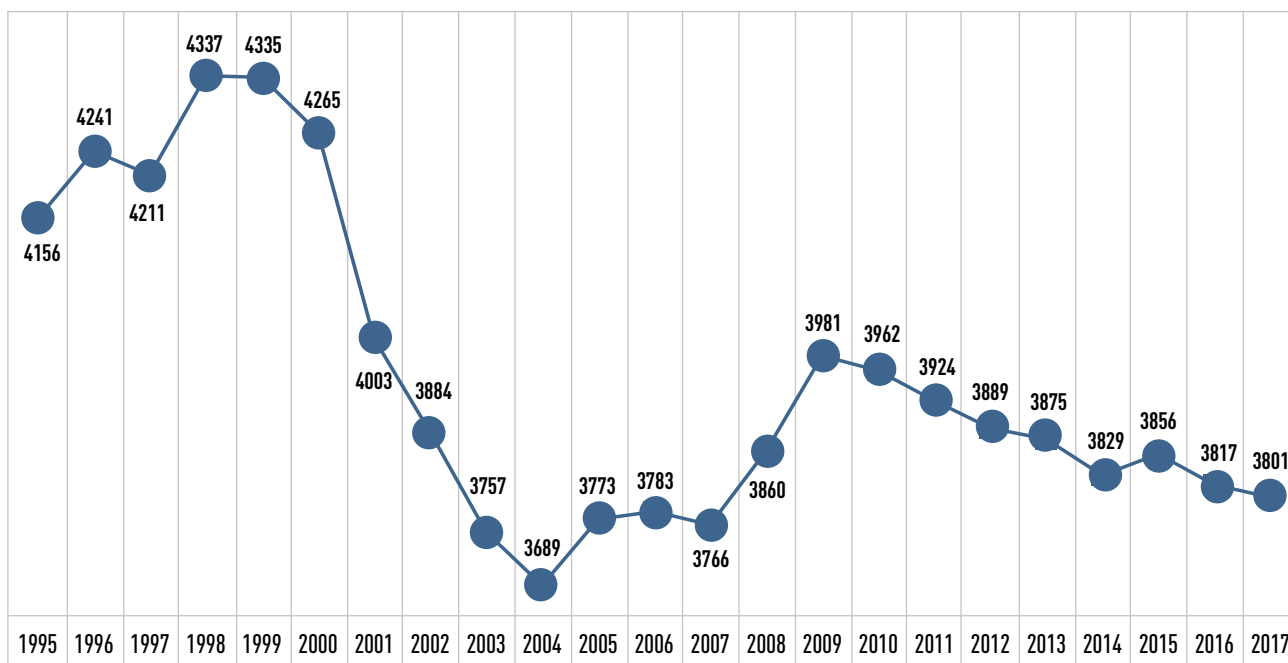
ikke medlemsmassen skrumpet inn – en tilsvarende mengde nye medlemmer har sluttet seg til NLF i samme tidsrom.

– Disse nye medlemmene er bedrifter som ser hvordan utviklingen går, og forstår hvor viktig det er å satse på kvalitet fremfor pris. Vi tror dette har sammenheng med NLFs vektlegging av trafiksikkerhet, miljø og arbeidsvilkår, som nå er tatt til et helt nytt nivå gjennom lanseringen av Fair Transport i Norge. Vi så også en økning i antallet nye medlemmer under Transportturneen sommeren 2017, hvor vi tok budskapet om Fair Transport og transportkjøpers ansvar ut til hvert eneste fylke i landet. Det viser at det nytter, avslutter Velten.

Færre hovedmedlemmer, men flere lastebiler i 2017

Antall medlemmer i 2017 var 3 801. Dette er en liten nedgang fra 2016 hvor medlemsantallet var 3 817. Antall hovedmedlemmer (bedrifter) har gått ned fra 2 795 til 2 710, som i all hovedsak skyldes de strukturelle endringene i transportbransjen. Dette kan enkelt forklares med at det er en vridning mot større enheter.

FIGUR 11. Utvikling alle medlemmer



Representantskapet 2017

Det ble i tråd med NLFs vedtekter, revidert på landsmøtet 2016, avholdt representantskapsmøte i Oslo 27. – 28. april 2017. På møtet ble NLFs valgkampopplegg for stortingsvalget 2017 behandlet, herunder opplegget for NLFs transportturne i forkant av valget (se nærmere omtale annet sted i denne beretningen). I tillegg ble medlemsundersøkelsen for 2017 samt opplegget for NLFs telleaksjon 2017 gjennomgått.

Forbundsstyret

Forbundsleder	Tore Velten
Region 1	Harry Nilsen
Region 2	Bjørn Ivar Gunhildgard
Region 3	Heidi Dahl
Region 4	Kjell Haugland
Region 5	Sverre-Jan Rønneberg
Region 6	Øyvind Lilleby
Region 7 (nestleder)	Alv Ervik

Det ble vedtatt tre uttalelser på representantskapet om henholdsvis:

- Krav om endring i Statens vegvesens rutiner for statistikkføring ved inspeksjon av tunge kjøretøy
- Krav til Stortingets behandling av NTP 2018 – 29
- Vinterdrift – med kvalitet og trafikksikkerhet i fokus

Varamedlemmer

Region 1	Anders Krog
Region 2	Arild Olsbakk
Region 3	Ragnhild G. Berg
Region 4	Rita E. Birkeland
Region 5	Inge Råheim
Region 6	Stig Elvrøm
Region 7	Einar Endresen

Anders Krog ble valgt inn som varamedlem til forbundsstyret fra region 1 etter innstilling fra regionen.





STATUS

Representantskapet

Representantskapet består av region- og fylkeslederne, forbundsstyret og administrerende direktør. De regionene som

ikke lenger har fylkesstyret, men regionstyre, er representert i representantskapet med regionleder og nestleder. Dette gjelder region 2 Hedmark og Oppland og region 6 Trøndelag.

Region- og fylkesledere

Erik Graarud	Fylkesleder	Østfold
Nicolai Jakhelln	Fylkesleder	Oslo/Akershus
Odd Haakenstad	Regionleder	Region 2 Hedmark/Oppland
Arild Olsbakk	Region nestleder	Region 2 Hedmark/Oppland
Knut Bakken	Fylkesleder	Buskerud
John Ove Villung	Fylkesleder	Vestfold
Ragnhild G. Berg	Fylkesleder	Telemark
Rita E. Birkeland	Fylkesleder	Aust-Agder
Roar Osen	Fylkesleder	Vest-Agder
Herman Andreas Berg	Fylkesleder	Rogaland
Torgils Rogne	Fylkesleder	Hordaland
Rolf Olav Tenden	Fylkesleder	Sogn og Fjordane
Finn Andre Fredvig-Erichsen	Fylkesleder	Møre og Romsdal
Gunni Kverndal Amundal	Regionleder	Region 6 Trøndelag
Nils Erik Røe	Region nestleder	Region 6 Trøndelag
Einar Endresen	Fylkesleder	Nordland
Kari Workinn	Fylkesleder	Troms
Yngve B. Harila	Fylkesleder	Finnmark

Valgkomiteen

Følgende ble valgt i 2017 i henhold til NLFs vedtekter vedtatt på landsmøtet i 2016:

Medlem	Varamedlem	Region
Ragnar Larsen	Steinar Enderød	Region 1
Tommy Engen	Lars Rune Hagen	Region 2
Anne Lise Øverland	John Ove Villung	Region 3
Roar Osen	Tore Sigmundsen	Region 4
Jørund Vevle	Ingebrigt Naustdal	Region 5
Jomar Skånøy	Håvard Sandnes	Region 6
Rune Holmen	Viggo Stien	Region 7



Kontrollkomiteen

Følgende ble valgt i 2017 i henhold til NLFs vedtekter vedtatt på landsmøtet i 2016:

Medlem

Elling Haukebø
Niklaus Haugrønning
Tor Vidar Frydenlund

Region

Region 7
Region 6
Region 1

Varamedlemmer:

1. Inge Mollestad
2. Per Andreas Øren
3. Kari Anne Amundsen

Region

Region 4
Region 5
Region 2



ÅRSREGNSKAP OG REVISJON

– Det er de små
bedriftene som utgjør
majoriteten i NLF.

Tore Velten, forbundsleder



Resultatregnskap

	Note	2017	2016
Salgsinntekter	10	32 140 479	31 886 679
Andre driftsinntekter	9,10	30 832 568	30 521 383
Sum driftsinntekter		62 973 047	62 408 062
Varekostnad		5 305 437	5 458 041
Lønnskostnad	5	30 551 765	28 376 225
Avskrivning varige driftsmidler	3	236 767	423 200
Nedskrivning av varige driftsmidler	3	0	442 193
Annen driftskostnad	9,11	22 410 873	23 944 744
Sum driftskostnad		58 504 841	58 644 403
Driftsresultat		4 468 206	3 763 658
Annen renteinntekt		162 672	167 524
Annen finansinntekt		18 545	22 261
Verdiendring av markedsbaserte finansielle omløpsmidler	8	19 693	11 185
Sum finansinntekter		200 909	200 970
Annen rentekostnad		4 571	9 468
Annen finanskostnad	8	43 983	94 359
Sum finanskostnader		48 554	103 827
Sum netto finansposter		152 356	97 143
Ordinært resultat før skattekostnad		4 620 562	3 860 801
Ordinært resultat		4 620 562	3 860 801
Årsresultat		4 620 562	3 860 801
Overført annen egenkapital	2	4 620 562	3 860 801
Sum disponert		4 620 562	3 860 801



Balanse


	Note	2017	2016
Eiendeler			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Konsesjoner, patenter, lisenser o.l.	3	127 850	26 739
Sum immaterielle eiendeler		127 850	26 739
Varige driftsmidler			
Driftsløsøre, inventar, verktøy o.l.	3	512 451	693 394
Sum varige driftsmidler		512 451	693 394
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler	7,8	1 766 208	1 746 515
Obligasjoner og andre fordringer	5,6	0	19 016
Sum finansielle anleggsmidler		1 766 208	1 765 531
Sum anleggsmidler		2 406 508	2 485 664
Omløpsmidler			
Varer		82 671	60 208
Fordringer			
Kundefordringer	4,7	11 909 276	9 200 930
Kortsiktige konsernfordringer		397 986	106 486
Andre fordringer		586 866	948 851
Sum fordringer		12 894 129	10 256 267
Investeringer			
Bankinnskudd, kontanter o.l.	6	16 759 051	16 664 236
Sum omløpsmidler		29 735 850	26 980 711
Sum eiendeler		32 142 359	29 466 375

Balanse


	Note	2017	2016
Egenkapital og gjeld			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital	2	19 888 838	15 268 276
Sum opptjent egenkapital		19 888 838	15 268 276
Sum egenkapital		19 888 838	15 268 276
Gjeld			
Avsetning for forpliktelser			
Pensjonsforpliktelser	5	27 500	82 500
Sum avsetninger for forpliktelser		27 500	82 500
Annen langsiktig gjeld			
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		1 111 773	1 672 641
Skyldige offentlige avgifter		2 988 213	2 726 786
Annen kortsiktig gjeld	9	8 126 035	9 716 171
Sum kortsiktig gjeld		12 226 021	14 115 599
Sum gjeld		12 253 521	14 198 099
Sum egenkapital og gjeld		32 142 359	29 466 375

Oslo, 31.12.2017 / 27.2.2018
Styret for NORGES LASTEBILEIER-FORBUND



Tore Velten
styrets leder


Alv Norodd Ervik
styrets nestleder


Kjell Helge Haugland
styremedlem


Sverre-Jan Rønneberg
styremedlem


Øyvind Lilleby
styremedlem


Bjørn Ivar Gunhildgard
styremedlem


Heidi Margrethe Dahl
styremedlem


Harry Nilsen
styremedlem


Geir Andersson Mo
adm direktør



ÅRSREGNSKAP OG REVISJON

Noter

Note 1 - Regnskapsprinsipper

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

Vurderinger og klassifisering av eiendeler og gjeld

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

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

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

Aksjer og andeler i tilknyttet selskap og datterselskap

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

Aksjer og andre verdipapirer (omløpsaksjer)

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

Inntekter

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

Varer

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

Fordringer

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

Pensjoner

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

Skatter

Forbundets virksomhet anses ikke skattepliktig, med unntak av inntekter ved utleie av fasteiendom.



Note 2 – Egenkapital

Egenkapital med bindinger					
	Fri kapital	Vedlikehold lokaler	Kostnadsindeks	Sharepoint	Sum Egenkapital
Egenkapital pr. 01.01.	14 709 923	8 352	300 000	250 000	15 268 276
Årets resultat	4 620 562	0	0	0	4 620 562
Nye fastsatte bindinger i året	0	0	0	0	0
Forbrukte midler til bindinger	297 813	-8 352	-289 461	0	0
Egenkapital 31.12.	19 628 298	0	10 539	250 000	19 888 838

Kr 500 000 ble pr 31.12.15 avsatt til ekstraordinært vedlikehold av lokaler, det gjenstår kr 0 av denne pr 31.12.17. Pr 31.12.16 ble det avsatt kr 300 000 til arbeid med Kostnadsindeksen og kr 250 000 til arbeid med Sharepoint, pr 31.12.17 gjenstår det kr 10 539 av avsetning til Kostnadsindeksen og hele avsetningen til Sharepoint.

Ved fastsettelse av bindinger i egenkapitalen vil dette fremkomme i egenkapitalnoten som en avsetning i det året tiltaket besluttet. Det året kostnaden tas vil dette fremkomme som en kostnad i resultatregnskapet og som en reduksjon i egenkapital med bindinger.

Note 3 – Varige driftsmidler

	IT-Prosjekt	Kontor-/ datautstyr	Inventar	Aktiverte lokalkostnader	31.12.2017 Sum
Anskaff.kost 01.01.	1 093 294	1 359 300	228 332	237 097	2 918 023
Årets tilgang	130 290	26 644	0	0	156 934
Årets avgang	0	0	0	0	0
Anskaff.kost 31.12.	1 223 584	1 385 944	228 332	237 097	3 074 957
Akk. avskrivninger 01.01.	624 361	1 036 391	71 754	23 190	1 755 696
Akk. nedskrivning	442 194	0	0	0	442 194
Akk. avskrivn. 31.12.	653 540	1 176 826	115 194	46 900	1 992 460
Balanseført verdi 31.12.	127 850	209 118	113 138	190 197	640 301
Årets avskrivninger	29 179	140 435	43 440	23 710	236 767
Økonomisk levetid	3-5 år	3-5 år	5 år	10 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Leieperiode	

IT-prosjektet er en kompleks løsning som pr 31.12.16 hadde vært under utvikling i tre år, opprinnelig avskrivningsplan på 5 år ble da fraveket og restverdien nedskrevet til kr 0. Gjen-

værende balanseført verdi gjelder konkret programvare mv. Utover egne driftsmidler er det leaset 5 biler og noe kontorutstyr i året.



ÅRSREGNSKAP OG REVISJON

Note 4 – Kundefordringer

Kundefordringer er vurdert til pålydende, nedskrevet for forventet tap på fordringer. Det er ikke bokført noe konstatert tap på kundefordringer i året.

	2017	2016
Påløpte provisjoner mv	6 893 235	7 167 215
Kundefordringer fra regnskapssystem	3 501 621	1 347 150
Kundefordringer fra medlemsregister	2 014 420	1 086 565
Avsatt til dekning av usikre fordringer	500 000	400 000
Netto oppførte kundefordringer	11 909 276	9 200 930

Frem til og med 2016 ble hovedkontingenten fakturert tidlig i desember året forut og mye av disse var per 31.12. forskuddsbetalt. Ovennevnte tall baserer seg på at forskuddsbetalt fra kunder utgjorde kr 2 361 865 pr 31.12.16. Forskuddsbetaling fra kun-

der ble pr 31.12.16 presentert som kortsiktig gjeld. Kontingent for 2018 ble ikke fakturert før i 2018 og er ikke forskuddsbetalt. Kundefordringer fra regnskapssystemet inkluderer fakturerte provisjoner med kr 2 616 946 pr 31.12.17 og kr 760 601 pr 31.12.16.

Note 5 – Lønnskostnader / Antall ansatte / Godtgjørelser / Pensjoner m.m.

Lønnskostnader m.m.	2017	2016
Lønninger mv	23 252 288	21 779 658
Folketrygdavgift	3 685 524	3 496 403
Pensjonskostnader	2 242 931	1 839 513
Andre ytelser	1 371 021	1 260 651
Lønnskostnader	30 551 765	28 376 225
Antall årsverk	28	27
Godtgjørelser (i kroner)	Adm direktør	Styret
Lønn	1 696 810	
Annen godtgjørelse	239 326	
Møtegodtgjørelse		703 460
Styrehonorar		1 196 100
Sum	1 936 136	1 899 560

Langsiktige fordringer bestod pr 31.12.16 av et depositum vedørende leieavtale. Avsatt kostnad ad avtale om pensjonsutbetalinger over 4 år til en tidligere ansatt utgjør pr 31.12.17 kr 27 500. Denne posten utgjør den totale langsiktige gjelden pr 31.12.17.

Revisor

Revisjonshonorar for året utgjør kr 211 500 (eksklusiv merverdiavgift).

Ordinær revisjon	178 000
Andre tjenester	33 500
Sum	211 500

Obligatorisk tjenstepensjon

Forbundet er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon og har etablert slik ordning.

Note 6 – Bundne midler

	2017	2016
Skattetrekk	1 449 962	1 358 213
Depositum leiekontrakter	1 002 979	1 016 508
Sum bundne midler 31.12.	2 452 941	2 374 721

Note 7- Langsiktig gjeld/pantstillelser**Gjeld som forfaller til betaling mer enn fem år etter regnskapsårets slutt:**

Forbundet har ikke slik gjeld.

Balansført gjeld som er sikret ved pant mv:

Gjeld til kredittinstitusjoner sikret med pant utgjør pr 31.12.17 kr 0. Innvilget kassakreditt pr 31.12.17 er ikke benyttet.

Balansført verdi av eiendeler stilt som sikkerhet for pantesikret gjeld:

Som sikkerhet for gjeld er det tinglyst pant i fordringer, bokført verdi pr 31.12.17 utgjør kr 12 894 129.

Det er stilt selvskyldnerkausjon inntil kr 2 000 000 som sikkerhet for lån som det heleide selskapet NLF Senteret AS har. Restgjeld pr 31.12.17 utgjør kr 1 200 000.

Note 8 – Investeringer i aksjer og andre finansielle instrumenter

	Selskapets aksjekapital	Antall/ eierandel	Anskaffelses-kost	Bokført verdi 31.12.2017	Avkastning 2017
NLF-SENTERET AS	1 700 000	100 %	1 700 000	1 700 000	0
Andre aksjer			1 000	1 000	0
Storebrand ASA ordinære		975 aksjer	67 874	65 208	1 511
Sum				1 766 208	1 511

Kortsiktig fordring på NLF-SENTERET AS utgjør kr 397 986 pr 31.12.17, mellomværendet er ikke renteberegnet.

Årsregnskap for NLF-SENTERET AS er ikke avlagt for 2017. Selskapet hadde en bokført egenkapital på kr 1 508 928 pr 31.12.16 og et underskudd på kr 45 138 for 2016.

Aksjene i Storebrand ASA ordinære er bokført til ligningsverdi.



ÅRSREGNSKAP OG REVISJON

Note 9 – Andre avsetninger/periodiseringer

Det er avsatt kostnad på kr 3 353 027 i andel provisjon til fylkeslagene vedrørende inntekter i 2017. Provisjonsinntektene er periodisert til perioden de er opptjent.

Andel av provisjoner som skal videreføres til TS-forum er fra 2016 også periodisert til året de er opptjent, dette i motsetning til tidligere.

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

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

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

Note 10 – Spesifikasjon av inntekter

Driftsinntekter	2017	2016
Kontingenter	23 201 025	23 456 362
Fylkenes andel drift regionkontorer	3 165 400	3 339 834
Ekstern prosjektstøtte	686 514	1 141 527
NLF Arbeidsgiver	2 511 905	2 371 929
Salgsinntekter egne aktiviteter inkl. annonsesalg	7 332 680	7 921 933
Provisjonsinntekter	26 075 523	24 176 474
Sum driftsinntekter	62 973 047	62 408 059

Note 11 – Spesifikasjon av annen driftskostnad

Annen driftskostnad	2017	2016
Husleie, parkering, fellesutgifter	3 712 850	3 335 034
IT og øvrige driftskostnader	3 142 603	4 301 590
Andre kontorkostnader	2 136 964	2 333 045
Revisjon, regnskap og ekstern bistand	1 444 607	1 096 554
Internasjonalt arbeid	998 880	578 039
Reisekostnader	3 517 680	3 581 521
Arrangementer og omdømmebygging	3 978 325	5 861 452
Overføring til fylker	3 353 027	2 850 000
Tap på fordringer mv	125 937	7 509
Sum annen driftskostnad	22 410 873	23 944 747

MOA REVISJON AS

Statsautorisert revisor – siviløkonom. Medlem av DnR.
Autorisert regnskapsførerselskap

Revisor- og
organisasjonsnummer:
NO 991 456 147 MVA

Daaeskogen Næringsbygg
Pb 8025, Spjelkavik
6022 ÅLESUND

Telefon 70 15 26 60
Telefaks 70 15 26 61

E-post post@moa-revisjon.no

TIL REPRESENTANTSKAPET I
NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert NORGES LASTEBILEIER-FORBUNDS årsregnskap som viser et overskudd på kr 4 620 562. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2017, resultatregnskap for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening er det medfølgende årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2017, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlaget for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av regnskapet. Vi er uavhengige av selskapet slik det kreves i lov og forskrift, og har oppfylt våre øvrige etiske plikter i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon består av informasjon i årsberetningen, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen.

Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke øvrig informasjon, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom øvrig informasjon og årsregnskapet, kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon.

Dersom vi hadde konkludert med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Styrets og daglig leders ansvar for regnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et regnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av regnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og på tilbørlig måte opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for regnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avviklet.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av regnskapet

Målet med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at regnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som gir uttrykk for vår mening. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på regnskapet.

Beskrivelsen av revisors oppgaver og plikter gis i vedlegg.

Uttalelse om øvrige lovmessige krav

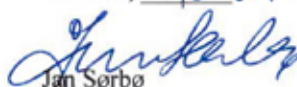
Konklusjon om årsberetningen

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

Ålesund, 27.01.2018


Jan Sørbo
statsautorisert revisor

MOA REVISJON AS
Org.nr. 991 456 147 MVA
Tlf 70 15 26 60 Fax 70 15 26 61

MOA REVISJON AS

Statsautorisert revisor – siviløkonom. Medlem av DnR.
Autorisert regnskapsførerselskap

Revisor- og
organisasjonsnummer:
NO 991 456 147 MVA

Daaeskogen Næringsbygg
Pb 8025, Spjelkavik
6022 ÅLESUND

Telefon 70 15 26 60
Telefaks 70 15 26 61

E-post post@moa-revisjon.no

NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

VEDLEGG TIL REVISORS BERETNING

Som del av en revisjon i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, feilpresentasjoner eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi hensiktsmessigheten av de anvendte regnskapsprinsippene, og rimeligheten av regnskapsestimater og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen.
- konkluderer vi på hensiktsmessigheten av ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen ved avleggelsen av regnskapet, basert på innhentede revisjonsbevis, og hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i regnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon om årsregnskapet og årsberetningen. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet inntil datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke fortsetter driften.
- evaluerer vi regnskapets totale presentasjon, struktur og innhold, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt regnskapet representerer de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde. Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og til hvilken tid revisjonsarbeidet skal utføres.

Vi utveksler også informasjon om forhold av betydning som vi har avdekket i løpet av revisjonen, herunder om eventuelle svakheter av betydning i den interne kontrollen.



ÅRSREGNSKAP OG REVISJON

Årsberetning 2017

Formålet 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 til formål.

Arbeidsmiljøet anses som tilfredsstillende. Totalt sykefravær for 2017 utgjorde 4,6 prosent. Det ble ikke rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen.

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

Ved ansettelser legges det vekt på at det ikke skal forekomme forskjellsbehandling grunnet kjønn. Ved årets slutt var fordelingen blant de ansatte 5 kvinner og 22 menn.

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

Oslo, 27. februar 2018

Tore Velten
Forbundsleder

Alv Ervik
Nestleder

Heidi Dahl
Styremedlem

Kjell Haugland
Styremedlem

Øyvind Lilleby
Styremedlem

Sverre-Jan Rønneberg
Styremedlem

Bjørn Ivar Gunhildgard
Styremedlem

Harry Nilsen
Styremedlem

Geir A. Mo
Administrerende direktør

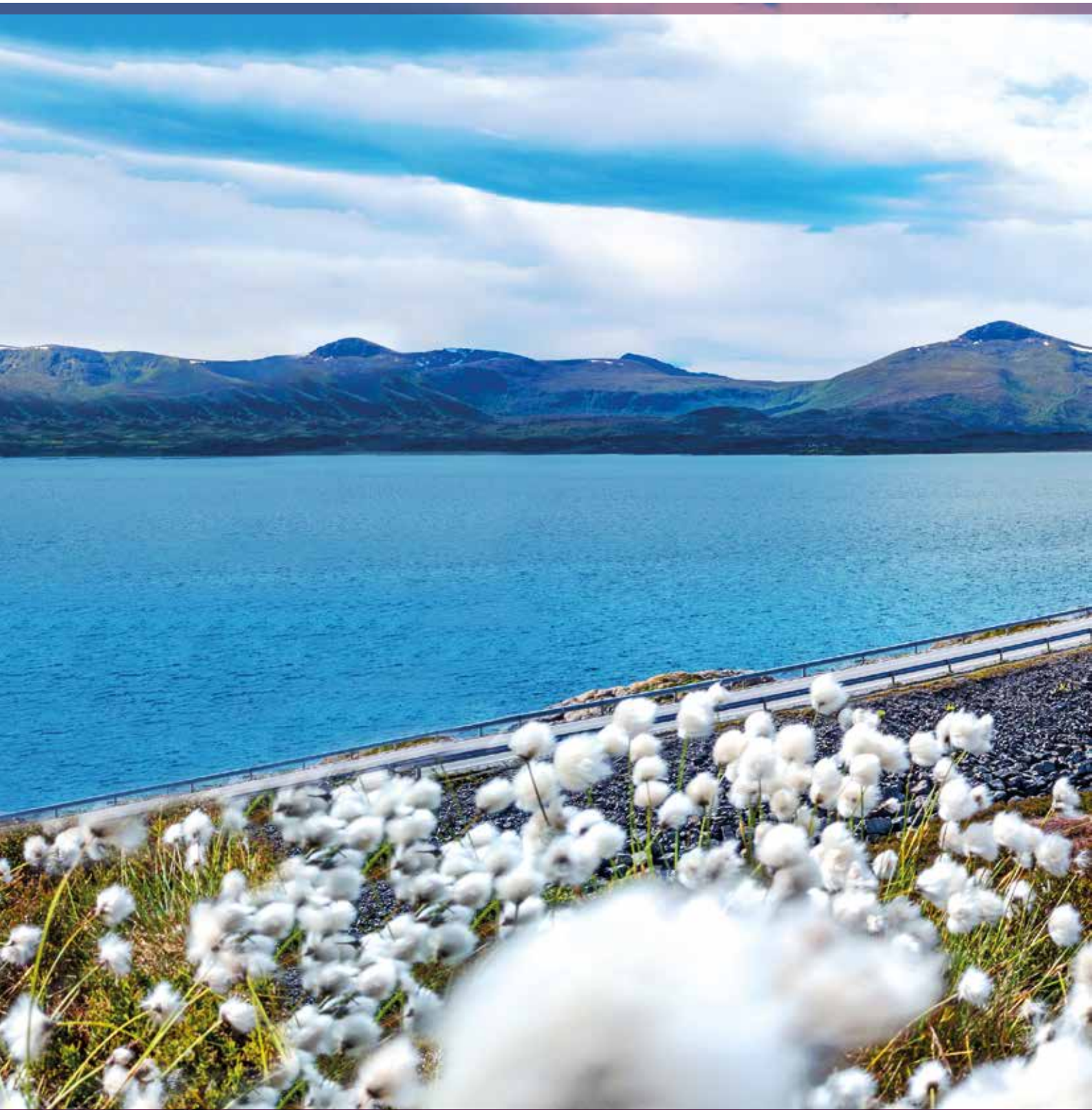




NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Postboks 7134, St. Olavs plass, 0130 OSLO

Telefon: 415 44 100 · Faks: 22 20 56 15 · E-post: post@lastebil.no



www.lastebil.no