

NLFs

VEDTEKTER

ETISK REGELVERK

STRATEGI

POLITISKE VEDTAK





Innhold

Vedtekter	4
§ 1 Forbundets navn og formål	4
§ 2 Medlemskap og valgbarhet	5
§ 3 Forbundets organisasjonsledd	7
§ 4 Landsmøtet	8
§ 5 Representantskapet	12
§ 6 Forbundsstyret	14
§ 7 Fylkes-/regionavdelingene	16
§ 8 Lokalavdelingene	22
§ 9 Administrasjonen	27
§ 10 Komiteer/Utvalg	28
§ 11 Revisjon	32
§ 12 Kontingent	32
§ 13 Valg og avstemmingsprosedyrer	32
§ 14 Diverse bestemmelser	34
§ 15 Forbundets oppløsning	34
Etisk regelverk	36
Statutter for merker og medaljer	39
Statutter for NLFs æresmedalje i gull og emalje	40
Statutter for NLFs fortjenestemedalje i gull	41
Statutter for NLFs fortjenestemedalje i sølv	42
Statutter for NLFs fortjenestemedalje i bronse	43
Statutter for NLFs erkjenningsmerker	44
Forbundets strategi	47
Politiske vedtak fra landsmøtet	63
Resolusjoner	84
Forbundsstyret	90

Vedtekter

§1 Forbundets navn og formål

Forbundets navn er Norges Lastebileier-Forbund, og dets initialer er NLF. Forbundet er en partipolitisk uavhengig nærings- og arbeidsgiverorganisasjon med rett og plikt til å inngå tariffavtaler etter Hovedavtalens bestemmelser.

Forbundets formål er å fremme ansvarlig godstransport samtidig som utøvernes økonomiske, faglige og sosiale interesser ivaretas.

Forbundet har ikke erverv til formål.



Foto: Jan Egil Sandstad

§2 Medlemskap og valgbarhet

A. Medlemskap

NLF baserer seg på bedriftsmedlemskap. Forbundet kan etter søknad innvilge medlemskap til:

- 1. Bedriftsmedlem:**
Bedrifter, registrert i og med virksomhet i og fra Norge og som driver eller administrerer lovlig godstransport på vei.
- 2. Personmedlem:**
Medeiere i en NLF-bedrift og/eller familiemedlemmer som deltar aktivt i bedriften.
- 3. Seniormedlem:**
Tidligere medlem som har sluttet i næringen. Før søknad om medlemskap innvilges skal fylkesavdelingene ha 14. dagers frist til å uttale seg om søknaden.

Bedriftsmedlemmer plikter å registrere antall aktive laste- og varebiler i medlemsregisteret.

Representant for bedriftsmedlemmer skal være registrert i medlemsregisteret eller ha gyldig fullmakt fra denne for å forvalte bedriftens rettigheter og plikter i NLF.

Medlemskap knyttes normalt til den lokalavdeling/regionavdeling som bedriftens forretningsadresse tilsier. Dersom spesielle forhold tilsier det eller medlemmet selv ønsker det, kan medlemskapet knyttes til annen lokalavdeling/fylkesavdeling/-regionavdeling.

Oppstår tvist om søknad om medlemskap, avgjøres denne av forbundsstyret.

B. Opphør av medlemskap

1. Frivillig opphør av medlemskap

Utmelding fra forbundet skjer skriftlig med virkning fra 30. juni eller 31. desember hvert år. Plikten til å betale kontingent opphører fra tidspunkt for utmelding

2. Tvunget opphør av medlemskap

Medlem som ikke retter seg etter forbundets bestemmelser og vedtak, som står til rest med kontingent og/eller andre avgifter kan ekskluderes fra forbundet. Det kan også medlem som motarbeider forbundets interesser. Som alternativ til eksklusjon kan suspensjon fra retten til å inneha verv for en bestemt periode benyttes.

Forbundsstyret fatter vedtak i tviste- og eksklusjonssaker etter innstilling fra kontrollkomiteen. Ekskluderte medlemmer kan søke representantskapet om gjenopptakelse av medlemskapet.

Medlem som ekskluderes pga. skyldig kontingent eller andre avgifter, kan først gjenopptas som medlem når hele fordringen er gjort opp.

3. Felles bestemmelse for tvunget og frivillig opphør av medlemskap

Medlem som ekskluderes eller som frivillig slutter som medlem, har ingen rett til å få tilbake noen av de midler som er innbetalt til forbundet.

C. Stemmerett og valgbarhet

Stemmerett i og valgbarhet til forbundets organer har enhver som oppfyller kravene til medlemskap jf. §2 A, pkt. 1-3, og som har betalt sin kontingent.

For valg som foretas på forbundets landsmøte og valg som fylkes-/regionleder, må kandidatene oppfylle kravene som bedriftsmedlem eller personmedlem, jf. § 2A pkt. 1-2.

Valgt representant må fratre sitt verv når vedkommende ikke lenger er valgbar som følge av gyldig fattet vedtak, utmeldelse eller annen årsak. I slike tilfeller rykker valgt vararepresentant opp som fast medlem for resten av valgperioden. Ved behov kan organet selv oppnevne ny vararepresentant.

Fylkes-/regionleder som velges som medlem i forbundsstyret må tre ut av sitt verv som fylkes-/regionleder.

Tillitsvalgte kan ikke ansettes i forbundet uten at de samtidig trer ut av sitt verv.

§3 Forbundets organisasjonsledd

1. Landsmøtet

2. Representantskapet

3. Forbundsstyret

4. Fylkes-/regionavdelingene

5. Lokalavdelingene

§4 Landsmøtet

Landsmøtet er forbundets høyeste besluttsende organ og holdes hvert annet år innen juni måneds utgang. Tid og sted for landsmøtet bestemmes av forbundsstyret.

Landsmøtet består av:

a) Representantskapets medlemmer

b) Representanter valgt av fylkesavdelingene som følger;

- | | |
|-------------|----------------------------------|
| 1 repr. for | 1 – 35 bedriftsmedlemmer |
| 2 repr. for | 36 – 70 bedriftsmedlemmer |
| 3 repr. for | 71 – 105 bedriftsmedlemmer |
| 4 repr. for | 106 – 140 bedriftsmedlemmer |
| 5 repr. for | 141 – 175 bedriftsmedlemmer osv. |

Grunnlag for beregning av antall representanter er medlemstall i hver fylkes-/regionavdeling pr. 01.01. hvert år.

Representantskapet er inkludert i ovennevnte fordeling.

c) 3 representanter fra NLF Arbeidsgivers valgte ledelse

d) 2 representanter fra NLF Lederforums valgte ledelse. De to skal ikke være fra samme region.

Forbundsstyrets medlemmer og daglig leder har ikke stemmerett.

Forbundsstyrets medlemmer kan ikke være valgte representanter fra sine respektive fylkes-/regionavdelinger til landsmøtet.

Innkalling til landsmøtet skal være sendt til fylkes-/regionavdelingene senest åtte uker før landsmøtet avholdes.



Foto: Jan Egil Sandstad

Saker som ønskes behandlet på landsmøtet, skal fremmes via fylkesavdelingen og behandles på representantskapets møte. Dette gjelder ikke forslag til tidsaktuelle politiske uttalelser og resolusjoner som fremmes til behandling for landsmøtets redaksjonskomité.

Forbundsstyret sender saksdokumentene senest to uker før landsmøtet avholdes til hver delegat, varadelegat og til hver fylkes-/regionavdeling.

ORDINÆRT LANDSMØTE BEHANDLER FØLGENDE SAKER:

1. Godkjenning av innkallingen
2. Godkjenning av saksliste og representantskapets forslag til forretningsorden.
3. Valg av landsmøtets øvrige funksjonærer etter innstilling fra representantskapet
4. Innstilling fra fullmaktskomiteen
5. Næringspolitisk debatt inkludert saker fremmet fra organisasjonen
6. Representantskapets vedtak om styrets beretning og regnskap for landsmøteperioden
7. Innkomne forslag, og saker som for øvrig er fremmet av forbundsstyret
8. Representantskapets innstilling til strategi- og handlingsprogram
9. Fastsette forbundets kontingent etter innstilling fra representantskapet
10. Godkjenning av godtgjørelse til forbundsstyret etter innstilling fra valgkomiteen
11. Veiledende rammebudsjett for de neste to år
12. Valg av tillitsvalgte etter innstilling fra valgkomiteen:
 - Forbundsleder
 - Øvrige styremedlemmer og varamedlemmer i henhold til §6
 - Forbundsnestleder som velges blant øvrige styremedlemmer
 - Valg av komiteer i henhold til §10
13. Valg av valgkomité etter innstilling fra forbundsstyret Landsmøtet kan vedta en annen rekkefølge på behandling av sakene dersom tidsmessige eller andre forhold gjør dette hensiktsmessig.

Forbundsleder og nestleder velges for to år av gangen. Øvrige styremedlemmer og varamedlemmer velges for fire år av gangen, dog slik at tilnærmet halvparten av styrets medlemmer er på valg hvert landsmøte.

Valgene skjer etter prosedyre fastlagt i §13.

Protokoll fra Landsmøtet skal gjengi forslag, innstillinger, votering og vedtak i hver enkelt sak. Protokollen sendes representantskapets medlemmer, forbundsstyret, fylkes-/regionavdelingene og NLF Arbeidsgiver innen 15. august.

Forslag som ikke vedrører sakene i sakslisten og som stilles under et landsmøte, skal avvises av dirigenten, med mindre et enstemmig landsmøte samtykker i at saken kan behandles.

Reise- og oppholdsutgifter for landsmøtets delegater dekkes av forbundet.

Ekstraordinært landsmøte holdes når representantskapet eller forbundsstyret finner det påkrevet. Likeledes holdes det når minst 1/3 av forbundets totale antall bedriftsmedlemmer forlanger det. De bedriftsmedlemmer som krever ekstraordinært landsmøte avholdt, skal være navngitt. Kravet skal angi de saker som ønskes behandlet.

§5 Representantskapet

Representantskapet er forbundets nest høyeste organ og innkalles av forbundsstyret til møte minst en gang pr år innen utgangen av april måned i år hvor det arrangeres landsmøte, og innen utgangen av juni måned i år uten landsmøte.

Representantskapet skal i tillegg innkalles dersom forbundsstyret eller minst 1/3 av representantskapets medlemmer krever dette.

Saker som ønskes behandlet i representantskapet, må være mottatt av forbundsstyret senest 14 dager før møtet avholdes. Dette gjelder ikke forslag til resolusjoner som ønskes behandlet på representantskapet. Behandlingsform for resolusjoner fastsettes i representantskapets forretningsorden.

Representantskapet består av:

- Fylkes-/regionleder eller dennes stedfortreder samt øvrige representanter valgt av fylkes-/regionavdelingene. Maksimalt antall representanter bestemmes som følger;
 - 1 repr. for 1 – 170 bedriftsmedlemmer
 - 2 repr. for 171 – 340 bedriftsmedlemmer
 - 3 repr. for 341 – 510 bedriftsmedlemmer
 - 4 repr. for 511 – 680 bedriftsmedlemmer
 - 5. repr. for 681 – 850 bedriftsmedlemmer osv.
- Forbundsstyret
- Daglig leder

Forbundsstyret og daglig leder har tale- og forslagsrett. Regionsjefer og øvrige ansatte møter uten tale- og forslagsrett. Andre møter etter invitasjon uten tale- og forslagsrett.

Representantskapet innkalles til ordinære møter med minst fire ukers varsel. Møte- og oppholdsutgifter dekkes av forbundet sentralt. Reiseutgifter dekkes av fylkes-/regionavdelingene, etter reisefordeling.

REPRESENTANTSKAPET SKAL:

- Fastsette forretningsorden, velge dirigent og representantskapets øvrige funksjonærer etter innstilling fra Forbundsstyret.
- Avgjøre alle saker som ikke skal avgjøres av andre organ i forbundet.
- Innstille til landsmøtet om forbundets kontingent for kommende landsmøteperiode.
- Drøfte strategi og aktuelle organisatoriske og næringspolitiske saker for forbundet.
- Behandle forbundsstyrets årsberetning, regnskap og revisjonsberetning, herunder kontrollkomiteens innberetning og legge vedtaket frem for landsmøtet til orientering.
- Forberede øvriges saker som skal behandles på landsmøtet slik som saksliste, strategi- og handlingsprogram og rammebudsjett.
- Velge to landsmøtedirigenter. Disse kan ikke samtidig være delegater til landsmøtet.
- Velge fullmaktskomite bestående av tre representanter for å innstille til landsmøtet om hvorvidt de valgte representanter fyller kravene i disse vedtektene.
- Innstille protokoll- og redaksjonskomite bestående av 3 representanter.
- Engasjere statsautorisert revisor jf. §11
- Behandle søknader fra ekskluderte medlemmer om gjenopptagelse av medlemskapet.

Protokoll fra representantskapet skal gjengi forslag, innstillinger, votering og vedtak i hver enkelt sak. Protokollen sendes representantskapets medlemmer, forbundsstyret, fylkes-/regionavdelingene og NLF Arbeidsgiver innen tre uker etter representantskapets møte.

§6 Forbundsstyret

Forbundsstyret er ansvarlig for forbundets virksomhet, og representerer og forplikter dette i alle forhold. Det leder forbundet etter disse vedtekter og i samsvar med de beslutninger som fattes av landsmøte og representantskap.

Forbundsstyret består av de landsmøtevalgte medlemmer. En fra hver region og forbundsleder. I tillegg møter daglig leder med tale- og forslagsrett.

Forbundsstyret kan invitere andre med talerett i bestemte saker.

Forbundsstyret fastsetter selv sin forretningsorden.

Hvis forbundet ikke har et funksjonsdyktig styre, skal representantskapet sørge for at det innsettes en midlertidig ledelse inntil nytt styre er valgt.

Forbundsstyret er beslutningsdyktig når mer enn halvparten av styre-medlemmene/varamedlemmene, hvorav leder eller nestleder møter.



Foto: Jan Egil Sandstad

FORBUNDSSTYRET SKAL:

- Lede det løpende arbeidet i forbundet og holde organisasjonen orientert om sin virksomhet.
- Avgjøre alle saker som ikke skal avgjøres av andre organer i forbundet.
- Tilsette daglig leder og dennes stedfortreder.
- Behandle og uttale seg om saker av viktighet for næringen, fremme næringens omdømme, arbeide for økt rekruttering og bedre rammevilkår for forbundets medlemmer.
- Følge opp vedtak i landsmøte og representantskap og vedta årsbudsjett for forbundets virksomhet innenfor rammer vedtatt av landsmøtet.
- Fastsette rutiner for økonomistyring og sørge for at forbundets regnskap blir ført i tråd med god regnskapsskikk, lover og forskrifter. Forbundets regnskap avgis av forbundsstyret.
- Nedsette nødvendige utvalg og komiteer og arbeide for å etablere et godt faglig og sosialt nettverk for forbundets medlemmer.
- Innkalle til og forberede saker til landsmøte og representantskapsmøter, herunder utarbeide forslag til strategi- og virksomhetsplan for forbundets virksomhet.
- Fremme innstilling til landsmøtet om valg av valgkomité etter forslag fra regionene.
- Påse at organisasjonen følger opp forbundets vedtekter, strategi og handlingsprogram.
- Forvalte retten til bruk av forbundets navn og grafiske profil, samt sørge for at denne er tilstrekkelig beskyttet mot misbruk.
- Fastsette ordning for innkreving av kontingent og avgjøre tvil om søknad om medlemskap oppfyller vilkårene.
- Fastsette navn på forbundets eventuelle tidsskrift.

Forbundsstyret kan delegere oppgaver til et arbeidsutvalg som velges av og blant styrets medlemmer. Leder og nestleder er selvskrevne medlemmer. Det skal føres protokoll fra alle møter i forbundsstyret og arbeidsutvalget. Denne skal godkjennes av og underskrives av samtlige medlemmer.

Protokollen skal gjengi forslag, innstillinger, voteringer og vedtak. Protokoll fra arbeidsutvalgets møter sendes forbundsstyrets medlemmer og protokoll fra forbundsstyret sendes fylkes-/regionavdelingene og representantskapet så snart som mulig etter avholdelse av møtet.

§7 Fylkes-/regionavdelingene

Fylkesavdelingen består av alle lokalavdelingene i fylket, samt eventuelle direktmedlemmer fra områder der forbundet ikke har lokalavdeling.

Dersom flere fylkesavdelinger har dannet en regionavdeling overtar denne fylkesavdelingens funksjon. Regionavdelingen består da av alle lokalavdelingene og eventuelle direktmedlemmer i de områder som danner regionen.

A. Fylkes-/regionavdelingens organer

1. Årsmøtet
2. Fylkes-/regionavdelingens styre

B. Årsmøtet

Årsmøtet er avdelingens høyeste organ og skal være avholdt innen midten av mars måned i år hvor det arrangeres landsmøte, og innen midten av mai måned i år uten landsmøte. Innkalling sendes til medlemmene med minst fire ukers varsel. Sakslisten skal følge innkallingen. Innkalling og saksdokumenter sendes forbundsstyret og forbundskontoret.

Saker som ønskes behandlet på årsmøtet, må være mottatt av fylkes-/regionstyret senest 14 dager før årsmøtet holdes. Dette gjelder ikke forslag til resolusjoner som ønskes fattet på årsmøtet. Slike forslag skal legges frem skriftlig ved møtets start.

Lokalavdelingene har rett til å velge representanter til fylkes-/regionårsmøtet som følger:

1 repr. for	1 – 10 bedriftsmedlemmer
2 repr. for	11 – 20 bedriftsmedlemmer
3 repr. for	21 – 35 bedriftsmedlemmer
4 repr. for	36 – 50 bedriftsmedlemmer
5. repr. for	51 – 65 bedriftsmedlemmer
6. repr. for	66 – 80 bedriftsmedlemmer
osv.	

Grunnlag for beregning av antall representanter er medlemstall pr. 01.01. hvert år.

I årsmøtet har alle medlemmer i fylkes-/regionavdelingen møte-, tale- og forslagsrett. Stemmerett har kun de valgte representanter fra lokalavdelingene. Dersom flertallet av de frammøtte med gyldig medlemskap åpner for det, gis alle med gyldig medlemskap stemmerett.

I fylker-/regionavdelinger der det ikke finnes lokalavdelinger har alle fremmøtte med gyldig medlemskap tale-, forslags- og stemmerett, jf §2.

Representanter for forbundsstyret og administrasjonen har tale- og forslagsrett, men ikke stemmerett.

Fylkes-/ og regionavdelingsstyret kan invitere andre med talerett i bestemte saker.

Årsmøtet ledes av den valgte dirigenten og kan ikke behandle andre saker enn de som er nevnt i sakslisten, med mindre et enstemmig årsmøte samtykker.

Protokoll fra årsmøtet skal gjengi forslag, innstillinger, votering og vedtak i hver enkelt sak. Protokollen sendes lokalavdelingene, forbundsstyret og forbundets kontor innen tre uker etter hvert møte. Protokollen gjøres også kjent for avdelingens medlemmer på en hensiktsmessig måte.

Ekstraordinært årsmøte holdes når forbundsstyret eller fylkes-/regionavdelingsstyret finner det påkrevet eller når minst 1/3 av fylkes-/regionavdelingens bedriftsmedlemmer krever det. Krav om ekstraordinært årsmøte må angi de saker som ønskes behandlet. Sakslisten sendes medlemmene og forbundsstyret minst to uker før møtet holdes. Ekstraordinært årsmøte kan kun behandle de saker som er oppført på sakslisten.



Foto: Jan Egil Sandstad

ORDINÆRT ÅRSMØTE SKAL:

1. Godkjenne innkalling, representantenes stemmerett og styrets forslag til sakliste og forretningsorden
2. Velge møtedirigent, referent og to representanter til å skrive under protokollen
3. Behandle styrets årsberetning, regnskap og revisjonsberetning
4. Behandles innkomne forslag
5. Behandle valgkomiteens forslag til godtgjøring for styrets medlemmer
6. Gjennomføre organisatorisk og næringspolitisk debatt herunder styrets forslag til strategi- og virksomhetsplan for avdelingen/regionen
7. Behandle styrets forslag til budsjett, herunder forslag til kontingent for avdelingen
8. Valg av styreleder
9. Valg av nestleder
10. Valg av styrets øvrige medlemmer og varamedlemmer
11. Valg av representanter og vararepresentanter til landsmøte og representantskap. Jf. §4 og 5
12. Valg av to revisorer
13. Valg av kandidater til de valg som skal foretas på Landsmøtet. Jf. §4
14. Valg av valgkomite etter innstilling fra styret

Fylkes/regionavdelingsstyret skal bestå av minimum 5 og maksimum 9 medlemmer.

Styreleder og nestleder velges for et år av gangen. Øvrige styremedlemmer og varamedlemmer velges for to år av gangen, dog slik at tilnærmet halvparten av styrets medlemmer er på valg hvert år

Valgene skjer etter prosedyre fastlagt i §13.

C. Fylkes-/regionavdelingsstyret

Fylkes-/regionavdelingsstyret består av de årsmøtevalgte medlemmer. I tillegg kan representanter for forbundsstyret og administrasjonen møte med tale- og forslagsrett, men ikke stemmerett.

Styret skal lede avdelingens virksomhet etter disse vedtekter og i samsvar med de beslutninger som til enhver tid fattes av høyere organer. Forbundets regionale administrasjon stilles til rådighet for dette arbeidet, Jf. §9

Hvis fylkes-/regionavdelingen ikke har et funksjonsdyktig styre, skal forbundsstyret sørge for at det innsettes en midlertidig ledelse inntil nytt styre er valgt.

Styret er beslutningsdyktig når mer enn halvparten av styremedlemmene/-varamedlemmene, hvorav leder eller nestleder møter.

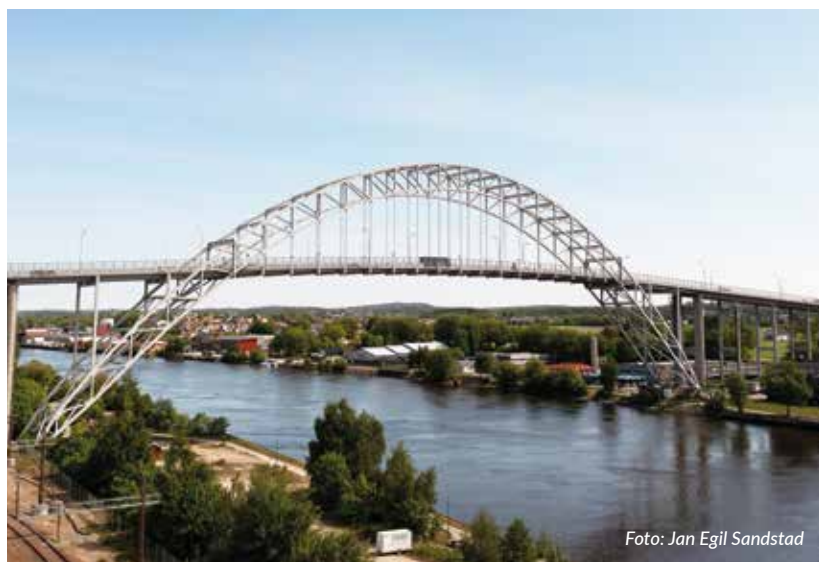


Foto: Jan Egil Sandstad

FYLKES-/REGIONAVDELINGSSTYRET SKAL:

- Lede det løpende arbeidet i avdelingen/regionen og holde lokalavdelingene og forbundsstyret orientert om avdelingens virksomhet
- Avgjøre alle saker som ikke skal avgjøres av andre organer i forbundet.
- Behandle og uttale seg om saker i fylket/regionen av viktighet for næringen.
- Følge opp årsmøtevedtak, herunder budsjett, strategi- og virksomhetsplan.
- Fastsette rutiner for økonomistyring og sørge for at avdelingens regnskap blir ført i tråd med god regnskapsskikk, lover og forskrifter.
- Nedsette nødvendige utvalg og komiteer og arbeide for å etablere et godt faglig og sosialt nettverk for avdelingens medlemmer.
- Forberede og gjennomføre avdelingens årsmøte, herunder utarbeide forslag til strategi- og virksomhetsplan for avdelingens virksomhet.
- Fremme innstilling til avdelingens årsmøte om valg av valgkomité.
- Innkalle til årsmøte i lokalavdelinger uten funksjonsdyktig styre og sørge for avklaring av grunnlaget for videre drift.
- Behandle de saker som er fremmet til behandling i landsmøte og representantskap.

Fylkes-/regionstyret kan delegere oppgaver til et arbeidsutvalg som velges av og blant styrets medlemmer. Leder og nestleder er selvskrevne medlemmer.

Det skal føres protokoll fra alle møter i styret og arbeidsutvalget. Denne skal godkjennes av og underskrives av samtlige medlemmer. Protokollen skal gjengi forslag, innstillinger, voteringer og vedtak. Protokoll fra arbeidsutvalgets møter sendes fylkesstyrets medlemmer og protokoll fra fylkesstyrets møter sendes forbundsstyret/forbundskontoret så snart som mulig etter avholdelse av møtet.

§8 Lokalavdelingene

Lokalavdelingene stiftes av enkeltmedlemmer og sorterer under fylkes-/regionavdelingen. Fylkes-/regionavdelingen fastsetter det området den enkelte lokalavdeling skal omfatte.

Fylkes-/regionavdelingen og forbundsstyret skal godkjenne bruken av forbundets navn ved stiftelse av lokalavdelinger.

A. Lokalavdelingens organer

1. Årsmøtet
2. Avdelingsstyret

B. Årsmøtet

Årsmøtet er avdelingens høyeste organ og skal være avholdt innen midten av februar måned i år hvor det arrangeres landsmøte, og innen midten av april måned i år uten landsmøte. Innkalling sendes til medlemmene med minst to ukers varsel. Sakslisten skal følge innkallingen. Innkalling og alle saksdokumenter sendes fylkes-/regionavdelingens styre.

På årsmøtet har alle som oppfyller krav til medlemskap og valgbarhet i avdelingen, tale-, forslags- og stemmerett, jf. §2.

Representanter for fylkes-/regionavdelingens styre, forbundsstyret og administrasjonen har møte-, tale- og forslagsrett, men ikke stemmerett.

Lokalavdelingens styre kan invitere andre med møte- og talerett i bestemte saker. Årsmøtet ledes av den valgte dirigenten og kan ikke behandle andre saker enn de som er nevnt i sakslisten, med mindre et enstemmig årsmøte samtykker.

Protokoll fra årsmøtet skal gjengi forslag, innstillinger, votering og vedtak i hver enkelt sak. Protokollen sendes fylkes-/regionavdelingen så snart som

mulig etter at møtet er avholdt. Protokollen gjøres også kjent for avdelingens medlemmer på en hensiktsmessig måte.

Ekstraordinært årsmøte holdes når overordnet organ eller lokalavdelingsstyret finner det påkrevet eller når minst 1/3 av avdelingens medlemmer krever det. Krav om ekstraordinært årsmøte må sendes lokalavdelingsstyret og angi de saker som ønskes behandlet. Sakslisten sendes medlemmene og fylkes-/regionstyret minst to uker før møtet holdes. Ekstraordinært årsmøte kan kun behandle de saker som er oppført på sakslisten.

ORDINÆRT ÅRSMØTE SKAL:

1. Godkjenne innkalling, saksliste og medlemmenes stemmerett.
2. Velge møtedirigent, referent og to medlemmer til å skrive under protokollen.
3. Behandle styrets årsberetning, regnskap og revisjonsberetning.
4. Behandle innkomne saker og forslag og saker som skal fremmes for høyere organer.
5. Behandle valgkomiteens forslag til godtgjøring for styrets medlemmer.
6. Behandle styrets forslag til budsjett, herunder fastsettelse av lokalavdelingskontingent.
7. Valg av styreleder
8. Valg av nestleder
9. Valg av styrets øvrige medlemmer og varamedlemmer
10. Valg av to revisorer
11. Valg av representanter og vararepresentanter til fylkes-/regionavdelingens årsmøte, jf. §7C
12. Valg av kandidater til de valg som skal foretas på fylkes-/regionårsmøtet.
13. Valg av valgkomité etter innstilling fra styret.

Lokalavdelingsstyret skal bestå av minimum 3 og maksimum 7 medlemmer.

Styreleder og nestleder velges for ett år av gangen. Øvrige styremedlemmer og varamedlemmer velges for to år av gangen, dog slik at tilnærmet halvparten av styrets medlemmer er på valg hvert år.

Ved valg av styre skal det legges vekt på at styrets sammensetning skal være representativt for næringen.

Lokalavdelingens leder er selvskreven blant de valgte representanter til fylkes-/regionavdelingens årsmøte.

Valgene skjer etter prosedyre fastlagt i §13.

C. Lokalavdelingsstyret

Lokalavdelingsstyret består av de årsmøtevalgte medlemmer. I tillegg kan representanter for overordnede organer og administrasjonen møte med tale og forslagsrett, men ikke stemmerett. Avdelingsstyret kan invitere andre med talerett i bestemte saker.

Styret skal lede avdelingens virksomhet etter disse vedtekter og i samsvar med de beslutninger som til enhver tid fattes av høyere organer.

Hvis lokalavdelingen ikke har et funksjonsdyktig styre, skal fylkes-/regionstyret sørge for at det innsettes en midlertidig ledelse inntil nytt styre er valgt.

Styret er beslutningsdyktig når mer enn halvparten av styremedlemmene/-varamedlemmene, hvorav leder eller nestleder møter.

LOKALAVDELINGSSTYRET SKAL:

- Lede det løpende arbeidet i avdelingen og holde medlemmene og fylkes-/regionstyret orientert om avdelingens virksomhet.
- Avgjøre alle saker som ikke skal avgjøres av andre organer i forbundet.
- Behandle og uttale seg om lokale saker av viktighet for næringen.
- Følge opp årsmøtevedtak, herunder budsjett og handlingsplaner.
- Gjennomgå avdelingens medlemsliste og melde fra fortløpende til forbundets administrasjon om endringer.
- Fastsette rutiner for økonomistyring og sørge for at avdelingens regnskap blir ført i tråd med god regnskapsskikk, lover og forskrifter.
- Nedsette nødvendige utvalg og komiteer og arbeide for å etablere et godt faglig og sosialt nettverk for avdelingens medlemmer.
- Forberede og gjennomføre avdelingens årsmøte, herunder utarbeide forslag til handlingsplan for avdelingens virksomhet.
- Fremme innstilling til avdelingens årsmøte om valg av valgkomité.
- Behandle de saker som er ført opp til behandling i fylkes-/regionavdelingens årsmøte.

Foto: Jan Egil Sandstad



Lokalavdelingsstyret kan delegere oppgaver til et arbeidsutvalg som velges av og blant styrets medlemmer. Leder og nestleder er selvskrevne medlemmer.

Det skal føres protokoll fra alle møter i styret og arbeidsutvalget. Denne skal godkjennes av og underskrives av samtlige medlemmer.

Protokollen skal gjengi forslag, innstillinger, voteringer og vedtak. Protokoll fra arbeidsutvalgets møter sendes lokalavdelingsstyrets medlemmer og protokoll fra lokalavdelingsstyrets møter sendes fylkes-/regionstyret så snart som mulig etter avholdelse av møtet.

D. Nedleggelse/sammenslåing av lokalavdelinger

Dersom en lokalavdeling blir lagt ned, overføres dets midler til fylkesavdelingen/regionen. Ved sammenslåing av to eller flere lokalavdelinger, går midlene til den nye avdelingen.



Foto: Jan Egil Sandstad

§9 Administrasjonen

Forbundsstyret er ansvarlig for forbundets sentrale og regionale administrasjon. Til å forestå denne tilsetter forbundsstyret en daglig leder, som tildeles prokura.

DAGLIG LEDER:

- Skal være til stede på samtlige styre- og arbeidsutvalgsmøter med tale- og forslagsrett.
- Er ansvarlig for saksbehandlingen til og iverksettelse av alle vedtak fra Landsmøtet, representantskapet og forbundsstyret.
- Rapporterer til forbundsstyret om sin og administrasjonens virksomhet. Daglig leder har og rett og plikt til å innstille ovenfor forbundsstyret i alle saker.
- Gjennomfører sitt arbeid innenfor de økonomiske og faglige rammer som vedtas av forbundets overordnede organer.
- Er ansvarlig for at forbundets regnskap føres i tråd med god regnskaps-skikk, og legge frem regnskapsrapport til styret minst hvert tertial. Revidert årsregnskap skal fremlegges til forbundsstyrets behandling innen utgangen av februar måned hvert år.
- Er ansvarlig redaktør for forbundets elektroniske og fysiske publikasjoner.
- Daglig leder, eller den denne bemyndiger, har møte-, tale- og forslagsrett i alle forbundets organer og tilknyttede organisasjoner.

De ansatte tilsettes av daglig leder. Dette med unntak av daglig leders stedfortreder, som tilsettes av forbundsstyret. Tilsetting og ledelse av personell i forbundets regionale organisasjon, skjer i nært samarbeid med fylkes-/regionleder.

§10 Komiteer/utvalg

Generelt om komiteer

Forbundsstyret har fullmakt til å oppnevne komiteer eller utvalg når styret finner det nødvendig og hensiktsmessig.

Funksjonstiden bestemmes av forbundsstyret.

Valgkomiteen

Valgkomiteen består av sju personer – en fra hver region med personlige vararepresentanter. Forbundsstyret innstiller kandidater etter skriftlige forslag fra fylkene/regionene. Komiteens leder velges for to år av gangen. Øvrige medlemmer og varamedlemmer velges for fire år av gangen, dog slik at tilnærmet halvparten er på valg på hvert landsmøte.

Valgkomiteens medlemmer kan ikke ha verv i forbundsstyret eller i kontrollkomiteen.

Valgkomiteens arbeidsoppgaver:

Komiteen skal påse at de foreslåtte representanter til styret og kontrollkomiteen er valgbare i henhold til NLFs vedtekter §2 før komiteen fremmer sitt forslag for landsmøtet.

Komiteen skal foreslå styrerepresentanter, leder og nestleder samt kontrollkomite med leder.

Fylkene/regionene fremmer skriftlige forslag på kandidater. Ved sammensetning av medlemmer og varamedlemmer til forbundsstyret og andre verv, skal valgkomiteen søke etter de beste representanter til å ivareta næringens og organisasjonens interesser. Valgkomiteen skal fremme sine forslag i god tid slik at forslagene sendes ut sammen med de ordinære sakspapirer.

Valgkomiteen skal foreslå godtgjørelse til forbundsstyret.

Kontrollkomiteen

Kontrollkomiteen består av tre personer med fire vararepresentanter i numerisk rekkefølge, valgt av landsmøtet etter innstilling fra valgkomiteen. Valgkomiteen innstiller kandidater til kontrollkomiteen etter skriftlige forslag fra årsmøtene i regionene.

Kontrollkomiteens medlemmer velges for fire år. Komiteens leder velges for to år av gangen. Øvrige medlemmer og varamedlemmer velges for fire år av gangen, dog slik at tilnærmet halvparten er på valg på hvert landsmøte.

Kontrollkomiteens medlemmer kan ikke ha verv i forbundsstyret, valgkomiteen eller som fylkes-/regionleder.

Kontrollkomiteen følger Forvaltningslovens bestemmelser vedrørende habilitet.



Kontrollkomiteens arbeidsoppgaver:

Kontrollkomiteen skal kontrollere at forbundets regnskap og drift er i samsvar med gjeldende vedtak fra landsmøtet, og i samsvar med gjeldende lover og regler.

Når kontrollkomiteen er samlet skal den ha tilgang til de dokumenter som er nødvendig for å utøve sin kontroll. I saker som omhandler regnskap skal forbundets revisor være tilgjengelig. Kontrollkomiteen kan innhente den ekspertise som er nødvendig.

Kontrollkomiteen kan etter en selvstendig vurdering gjennomgå saker som kommer fra gyldig fattet vedtak i forbundets organer.

Saker til kontrollkomiteen fremmes via komiteens leder.

Berørte parter skal skriftlig redegjøre for sin sak. Redegjørelsen følger saken. Dersom berørte parter selv ønsker det, skal de ha rett til å møte komiteen i elektronisk eller fysisk møte for muntlige tilleggs kommentarer.

Dersom en part ikke ønsker å fremlegge sin redegjørelse eller gjentatte ganger ikke responderer på komiteens henvendelser, kan komiteen like fullt behandle saken.

Komiteens medlemmer har taushetsplikt. Komiteens møter er lukket. Andre møter etter innkalling.

Kontrollkomiteen skal innstille til forbundsstyret i saker som gjelder brudd på vedtekter eller etisk regelverk.

Fullmaktskomiteen

Fullmaktskomiteen består av 3 representanter som er valgt av representantskapet. En av forbundets ansatte tiltrer komiteen som sekretær. Komiteens oppgave er å føre kontroll med at de valgte representanter fyller kravene i disse vedtektene. Komiteen avgir sin innstilling til landsmøtet.

Protokoll- og redaksjonskomiteen

Protokoll- og redaksjonskomiteen ledes av forbundets nestleder og består i tillegg av 3 medlemmer som foreslås av forbundsstyret og innstilles av representantskapet. En ansatt fra forbundskontoret tiltrer komiteen som sekretær.

Protokoll- og redaksjonskomiteens arbeidsoppgaver:

Protokoll- og redaksjonskomiteen starter sitt forberedende arbeid før landsmøtet basert på innkomne forslag til resolusjoner og vedtak. Komiteen legger frem forslag til resolusjoner i forbindelse med den næringspolitiske debatten. Komiteen arbeider gjennom landsmøtet og legger frem endelig innstilling til resolusjoner som behandles ved avslutningen av landsmøtet. Under landsmøtet skal komiteen bistå dirigentene ved behov og samordne eventuelle forslag før avstemming. Etter landsmøtet skal komiteen:

- Kontrollere at protokollen inneholder korrekt beskrivelse av hver sak med innstilling, avstemningsresultat og vedtak
- Påse at protokollen inneholder de korrekte vedlegg og korrekte saksnummer
- Underskrive møteprotokollen

§11 Revisjon

Forbundet skal ha statsautorisert revisor som engasjeres av representantskapet.

Revisor skal utføre sitt arbeid i henhold til god revisjonsskikk og i samsvar med gjeldende lover og forskrifter på området.

§12 Kontingent

Forbundsstyret fastsetter ordning for innkreving av kontingent.

Forbundsstyret utarbeider forslag til kontingent. Styrets forslag legges frem for representantskapet for innstilling til landsmøtet.

Medlemmer som ikke har betalt kontingent innen 20 dager etter siste forfall, mister sine rettigheter som medlemmer i forbundet.

Forbundsstyret fastsetter kontingent og øvrige betingelser for transportselskaper med samme eier (konsern) og transportsentraler.

§13 Valg og avstemmingsprosedyrer

Alle personvalg skal skje skriftlig. Hvis det kun foreligger ett forslag, kan valget avgjøres ved akklamasjon, dersom ingen forlanger skriftlig avstemming.

Valg på leder og nestleder krever absolutt flertall, andre personvalg simpelt flertall.

Valg på styremedlemmer foregår særskilt på hver styrerepresentant.

Med simpelt flertall menes at en kandidat eller et forslag må oppnå flere stemmer enn de øvrige kandidater eller forslagene hver for seg.

Med absolutt flertall menes at en kandidat eller et forslag må oppnå flere stemmer enn de øvrige kandidater eller forslag til sammen, dvs. mer enn 50 prosent av stemmene.

Ved stemmelikhet ved personvalg foretas omvalg. Ved gjentatt stemmelikhet foretas loddtrekning.

Ved stemmelikhet ved øvrige voteringer er leders stemme avgjørende. Har leder ikke stemmerett i det aktuelle organet gjennomføres avstemmingen på nytt. Ved fortsatt stemmelikhet avgjøres saken ved loddtrekning.

Ingen kan samtidig velges som medlem/varamedlem i både valgkomiteen, kontrollkomiteen og forbundsstyret.

Ingen kan avgi mer enn en stemme eller stemme etter fullmakt i NLFs organer, se dog § 2 A.



Foto: Jan Egil Sandstad

§14 Diverse bestemmelser

For kollektiv innmelding av NLFs medlemmer i en annen organisasjon og for endring av vedtektene, kreves 2/3 flertall.

Forbundet skal ha et etisk regelverk for medlemmenes næringsvirksomhet.

Forbundets lokal-/fylkes-/regionavdelinger kan ikke inngå medlemsavtaler på områder hvor NLF sentralt har inngått tilsvarende avtaler med hovedsamarbeidspartnere.

Forbundsstyret gis fullmakt til å fortolke og gi dispensasjon fra vedtektene i særskilte spørsmål.

Oppstår tvist mellom forbundet og noen av dets medlemmer, kan tvisten ikke bringes inn for domstolene.

§15 Forbundets oppløsning

Forslag om forbundets oppløsning skal innsendes skriftlig minst to måneder før det ordinære landsmøtet, jf. § 4. For en slik beslutning kreves $\frac{3}{4}$ stemmeflertall ved to på hverandre følgende landsmøter, med minst to måneders mellomrom, hvorav ett må være ordinært.

Ved forbundets oppløsning skal dets midler disponeres slik at de tjener forbundets formål. Ingen del av midlene kan utbetales til medlemsbedriftene.



Foto: Jan Egil Sandstad

Etisk regelverk

1. Formål – grunnlag

NLFs etiske regler har som formål at medlemsbedriftene skal utøve sin forretningsmessige virksomhet på en lovlydig og ansvarlig måte i tråd med sunne forretningsmessige prinsipper.

2. Lover, forskrifter og standarder

Medlemmer av NLF forplikter seg til å drifte sin virksomhet i samsvar med de til enhver tid gjeldende lover og forskrifter.

Medlemmer av NLF skaffer seg ikke konkurransefortrinn ved å bryte lov eller forskrift eller ved å unndra seg skatter og avgifter.

Medlemmer av NLF skal arbeide for at ansatte ferdes hensynsfullt og akt-pågivende i trafikken. Trafikksikkerhet og miljø skal prioriteres i all plan-legging av transportoppdrag.

3. Oppdragsgivere – gaver og påskjønnelser

NLFs medlemmer tilstreber alltid å levere et produkt til avtalt pris og vilkår for øvrig og basert på at oppdragsgiverne utøver en profesjonell og akseptabel anbuds- og innkjøpspraksis.

NLFs medlemmer skal ikke gi eller motta gaver eller påskjønnelser når gaven eller påskjønnelsen er bestemt eller egnet til å forlede mottakeren til i tjeneste-, tillits- eller oppdragsforhold å gi medlemmet en ugrunnet fordel.

4. Konkurrenter og/eller kolleger

NLFs medlemmer bør ved kjøp av transporttjenester under ellers like vilkår preferere et annet NLF-medlem.

NLFs medlemmer skal følge gjeldende konkurranseregler for å tilegne seg oppdrag.

NLFs medlemmer viser forretningsmessig lojalitet overfor konkurrenter og kolleger.

NLFs medlemmer omtaler ikke andre negativt for å oppnå fordel i egen bedrift, og bringer heller ikke rykter om andre transportører og oppdragsgivere videre.

5. Forholdet til ansatte

NLFs medlemmer respekterer løpende ansettelsesavtaler, de ansattes organisasjonsfrihet og etterlever de til enhver tid gjeldende lover, regler og forskrifter som sikrer arbeidstakernes faglige rettigheter og et godt arbeidsmiljø.

6. Tillitsvalgte i NLF

Forbundets tillitsvalgte skal ikke misbruke sin posisjon til fordel for egen bedrift. Dette gjelder både i omgang med oppdragsgivere, øvrige medlemmer, tillitsvalgte og forbundets ansatte lokalt og sentralt.

7. Håndhevelse av disse regler

Kontrollkomiteen behandler påstander om brudd på disse regler og innstiller overfor forbundsstyret på eventuelle sanksjoner.

Saker om eventuelle brudd på etisk regelverk fremmes til kontrollkomiteens leder etter gyldig vedtak i et av forbundets organer.



Foto: Jan Egil Sandstad

Statutter for merker og medaljer

Viktige forutsetninger for tildeling av NLFs merker og medaljer

Det er en forutsetning at vedkommende under sitt medlemskap har opptrådt i overensstemmende med NLFs lover, og til enhver tid har svart alle sine forpliktelser overfor forbundet og avdelingene.

NLFs fortjenestemedaljer

NLFs fortjenestemedalje i bronse er innstiftet for å hedre særlig fortjenestefullt arbeid på lokalplanet. Utdelles av NLFs lokalavdelinger.

Fortjenestemedalje i sølv er innstiftet for å hedre særlig fortjenestefullt arbeid på fylkesplanet. Utdelles av NLFs fylkesavdelinger i samråd med forbundet.

Fortjenestemedalje i gull er innstiftet for å hedre særlig fortjenestefullt arbeid på forbundsplanet. Utdelles av NLF sentralt.

NLFs æresmedalje i gull og emalje med spesiell graving. Den er forbundets høyeste utmerkelse.

NLFs æresmedalje i gull og emalje og fortjenestemedalje i gull skal deles ut på et landsmøte.

Statutter for NLFs æresmedalje i gull og emalje

- § 1** NLFs æresmedalje i gull og emalje er innstiftet for å hedre personer som har nedlagt et langvarig og særdeles fortjenestefullt arbeid innen NLF eller for forbundets formål. NLFs æresmedalje er forbundets høyeste utmerkelse.
- § 2** Æresmedaljen skal være i gull med krans omkring. På forsiden er innlagt NLFs merke i emalje. Medaljen skal ha følgende inngraving: «For fortjenestefullt arbeid», samt mottakerens navn. Medaljen skal bæres i blått bånd. Et spesielt diplom skal følge medaljen.
- § 3** Innehavere av NLFs æresmedalje i gull og emalje er samtidig forbundets æresmedlemmer.
- § 4** Beslutning om tildeling av NLFs æresmedalje i gull og emalje treffes av et utvalg bestående av:
- a) NLFs forbundsleder
 - b) NLFs daglige leder
 - c) Kontrollkomiteens leder
- Som vararepresentant fungerer forbundets nestleder. Bindende vedtak kan fattes med to mot en stemme.
- § 5** Utdeling av æresmedalje skal skje på NLFs landsmøter.. Utdeling foretas fortrinnsvis ved den til enhver tid sittende leder og/eller direktør.
- § 6** Æresmedlemmer er fritatt for kontingent.
- § 7** Æresmedlemmer m/ektefelle skal inviteres som gjester til ordinære landsmøter. Utgifter til reise og opphold dekkes av NLF.
- § 8** Endringer i disse statuttene kan bare foretas av landsmøtet.

Statutter for NLFs fortjenestemedalje i gull

- § 1** NLFs fortjenestemedalje i gull er innstiftet for å hedre medlemmer som har nedlagt et langvarig og fortjenestefullt arbeid for NLF, samt personer i og utenfor organisasjonen som har gjort en spesiell innsats for å fremme NLFs formål.
- § 2** Fortjenestemedaljen skal være i gull med krans omkring. Medaljen skal bæres i blått bånd. Et spesielt diplom skal følge medaljen.
- § 3** Beslutning om tildeling av NLFs fortjenestemedalje i gull treffes av et utvalg bestående av:
- a) NLFs forbundsleder
 - b) NLFs daglige leder
 - c) Kontrollkomiteens leder
- Som vararepresentant fungerer forbundets nestleder. Bindende vedtak kan fattes med to mot en stemme.
- § 4** Utdeling av fortjenestemedaljen i gull bør så vidt mulig skje i høytidelige former og helst under representantskaps- eller landsmøter. Utdelingen foretas fortrinnsvis av den til enhver tid sittende leder og/eller direktør.
- § 5** Endringer i disse statuttene kan bare foretas av landsmøtet.

Statutter for NLFs fortjenestemedalje i sølv

- § 1 NLFs fortjenestemedalje i sølv er innstiftet for å hedre medlemmer og andre som har nedlagt et langvarig og fortjenestefullt arbeid for NLF i de respektive fylker.
- § 2 Fortjenestemedaljen skal være i sølv med krans omkring. Den har samme utforming som fortjenestemedaljen i gull.
Medaljen skal bæres i blått bånd.
Et spesielt diplom skal følge medaljen.
- § 3 Beslutning om tildeling av NLFs fortjenestemedalje i sølv treffes av fylkesstyret, eller et av fylkesstyret nedsatt utvalg, i samråd med forbundet. Forbundet står for registrering av utdelingen og oversendelse av medaljen til avdelingen.
- § 4 Utdeling av fortjenestemedaljen i sølv bør så vidt mulig skje i høytidelige former og helst på fylkesavdelingenes årsmøter.
Utdelingen foretas fortrinnsvis ved den til enhver tid sittende leder/nestleder. For øvrig etter fylkesstyrets beslutning.
- § 5 Endringer i disse statuttene kan bare foretas av forbundsstyret.

Statutter for NLFs fortjenestemedalje i bronse

- § 1 NLFs fortjenestemedalje i bronse er innstiftet for å hedre medlemmer som har nedlagt et langvarig og fortjenestefullt arbeid for NLF i de respektive lokalavdelinger.
- § 2 Fortjenestemedaljen skal være i bronse med krans omkring. Den har samme utforming som fortjenestemedaljen i sølv og gull.
Medaljen skal bæres i blått bånd.
Et spesielt diplom skal følge medaljen.
- § 3 Beslutning om tildeling av NLFs fortjenestemedalje i bronse treffes av lokalforeningens styre i samråd med sin fylkesavdeling. Forbundet står for registrering av utdelingen og oversendelse av medaljen til avdelingen.
- § 4 Utdeling av fortjenestemedaljen i bronse bør så vidt mulig skje i høytidelige former og helst ved lokalforeningens årsmøte.
Utdelingen foretas fortrinnsvis ved den til enhver tid sittende leder.
- § 5 Endringer i disse statuttene kan bare foretas av forbundsstyret.

Statutter for NLFs erkjentlighetsmerker

- § 1** NLFs erkjentlighetsmerker kan deles ut til samtlige av forbundets medlemmer som fyller forutsetningene i disse statutter.
- § 2** Tildeling skal skje med utgangspunkt i følgende krav til varighet av sammenhengende medlemskap i NLF (personlig medlemskap eller firmamedlemskap):
- a) 10 års medlemskap
 - b) 25 års medlemskap
 - c) 40 års medlemskap
 - d) 50 års medlemskap
 - e) 60 års medlemskap
- § 3** Det er videre en forutsetning at vedkommende under sitt medlemskap har opptrådt overensstemmende med NLFs lover, og til enhver tid har svart alle sine forpliktelser overfor forbundet og avdelingene.
- § 4** Erkjentlighetsmerkene har slik utforming:
- a) For 10 års medlemskap: NLF jakkemerke med krans av sølv
 - b) For 25 års medlemskap: NLF jakkemerke med krans av gull
 - c) For 40 års medlemskap: NLF jakkemerke med krans av gull med 4 stjerner over samt erkjentlighetsmerke i gull montert på liten plakett
 - d) For 50 års medlemskap: NLF jakkemerke med 5 stjerner samt stor plakett med NLF emblem og inngravert medlemsnavn og årstall.
 - e) For 60 års medlemskap: NLF jakkemerke med krans av gull med 6 stjerner over, samt erkjentlighetsmerke i gull montert på stor plakett
- § 5** Utdeling av erkjentlighetsmerkene/plakettene foretas på grunnlag av administrasjonens løpende oppgaver.
Eventuelle tvilstilfeller forelegges forbundsstyret til avgjørelse.
Erkjentlighetsmerkene/plakettene sendes de respektive fylkesavdelinger for videre fordeling til det enkelte medlem.
- § 6** Fylkesavdelingenes utdeling/overlevering av erkjentlighetsmerker bør så vidt mulig skje i høytidelige former.
- § 7** Endringer i disse statuttene kan bare foretas av forbundsstyret.



Forbundets strategi

Innledning

Norges Lastebileier-Forbund har en utfordrende og spennende fremtid. Det forventes store endringer i mange viktige rammebetingelser, som i stor grad vil påvirke organisasjonen NLF, medlemmenes hverdag og næringens struktur.

Som en medlemsstyrt organisasjon må NLF arbeide målrettet og strukturert for å engasjere medlemsbedriftene til å forme fremtiden, til næringens og medlemsbedriftenes beste. NLF må være organisert for å håndtere alle endringene som kommer, med beredskap for å ta nye strategiske valg når det er nødvendig.

Medlemsbedriftenes virksomhet foregår i stor grad på det offentlige veinettet. Nasjonal transportplan for neste periode vil med sine fremskrivninger og prioriteringer innenfor strammere rammer legge viktige, langsiktige premisser for næringen. Dette skaper et viktig lokalt engasjement blant medlemsbedriftene og tillitsvalgte. NLF må også forholde seg til at mange av spillereglene besluttet av andre enn norske folkevalgte organer og myndigheter.

NLF må ha en strategisk langsiktig horisont, og dette dokumentet er grunnlaget for å møte fremtiden,

uavhengig av hva den måtte bringe. Strategien skal sikre at NLFs formål ivaretas, og samtidig gi rom for handlinger og tiltak for til enhver tid å gjøre NLF slagkraftig og relevant for medlemsbedriftene, samfunnet, myndighetene og kundene. Strategien skal ivareta alle medlemsbedriftene, og vise retning for organisasjonen NLF i form av visjon, verdier og hensikt samtidig som den peker på viktige strategiske mål.

Strategien til NLF er et resultat av grundige diskusjoner og analyser av ståstedet vårt, framtidige utfordringer og viktige saker og behov som opptar organisasjonen. Medlemsbedriftene, tillitsvalgte og ansatte har vært involvert på ulikt vis gjennom prosessen. Fylkesavdelingene har hatt strategien til behandling i forkant av endelig beslutning. Strategien er besluttet av NLFs høyeste tillitsvalgte organ, Landsmøtet, først i 2018, og er deretter med små justeringer fornyet i 2021, 2023 og 2025, og er det styrende dokumentet for organisasjonen fram mot 2030.

Strategien redegjør ikke i detalj hvordan målene skal nås. Dette vil fremkomme i organisasjonens aktivitetsplaner og kommunikasjonsplaner som vedtas med kortere horisont enn en langsiktig strategi. Det skal være rom for handlinger og aktiviteter som til enhver tid støtter opp om visjon og mål.

Innenfor rammene av visjon og strategiske mål skal NLF arbeide systematisk og målrettet med innspill og synspunkter fra medlemsbedriftene, samfunnet, myndighetene og kundene slik at organisasjonen til enhver tid har riktig søkelys.

Dette samspillet mellom langsiktig strategi, kortsiktige aktivitetsplaner og daglige innspill fra organisasjonen og samfunnet rundt er nøkkelen for å sikre at NLF befester sin posisjon som den samlende aktøren som bidrar til å styrke konkurranseevnen til norske transportører, og muliggjør visjonen om Ansvarlig transport.

Langsiktig strategi

Vedtektenes § 1 Forbundets navn og formål

«Forbundets navn er Norges Lastebileier-Forbund, og dets initialer er NLF. Forbundet er en partipolitisk uavhengig nærings- og arbeidsgiverorganisasjon med rett og plikt til å inngå tariffavtaler etter Hovedavtalens bestemmelser.

Forbundets formål er å fremme ansvarlig godstransport samtidig som utøvernes økonomiske, faglige og sosiale interesser ivaretas.

Forbundet har ikke erverv til formål.»



Visjon

Ansvarlig transport

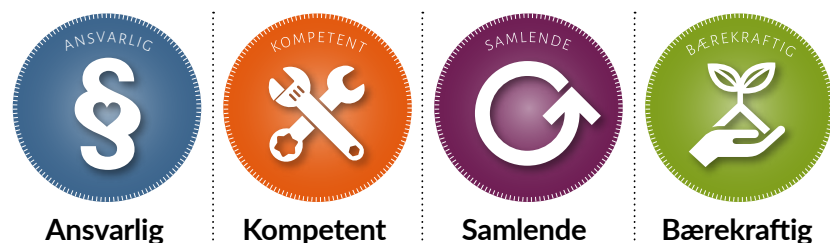
For NLF er det en kjerneoppgave å arbeide for at alle sentrale aktiviteter i medlemsbedriftene, organisasjonen, næringen, verdikjeden og samfunnet foregår i tråd med lover og forskrifter, avtalene i arbeidslivet og der hensyn til miljø og klima ivaretas.

Visjonen omfatter alle direkte og indirekte aktører i verdikjeden, som for eksempel transportkjøpere, kontraktsparter med mellomledd, myndigheter, politikere, kjøretøyer, sjåførere, leverandører, eiere, bedriftsledere, infrastruktur, andre veibrukere og øvrige trafikantene.

Verdier

Verdiene viser hva NLF, våre medlemsbedrifter og organisasjonens ansatte er. De forplikter og betydningen av dem skal gjenkjennes når vedtakene fattes, organisasjonens politikk utformes og iverksettes.

Medlemsbedrifter i NLF forplikter seg til å legge organisasjonens verdier til grunn for egen virksomhet.



Samfunnsoppdrag

NLF skal være den samlende kraften som styrker konkurranseevnen til norske transportører.

NLF skal være en medlemsstyrt og kompetansebasert organisasjon som aktivt arbeider med næringspolitiske saker, tilbyr arbeidsgivertjenester og dekker medlemmenes behov.

- Næringsorganisasjonen NLF skal være næringens naturlige og foretrukne talerør, pådriver og faglige ressurs i næringspolitiske spørsmål.
- Arbeidsgiverorganisasjonen NLF skal, i tillegg til å inngå og forvalte tariffavtaler, tilføre medlemsbedriftene profesjonell kompetanse i deres rolle som arbeidsgivere.
- Medlemsorganisasjonen NLF skal ivareta medlemsbedriftenes økonomiske, faglige og sosiale interesser.

Å utforme strategi er å velge retning. NLFs samfunnsoppdrag tydeliggjør retningen ved at NLF skal være sterk og lede an på vegne av hele den norske transportnæringen.

Mange er opptatt av transportnæringens plass i samfunnet. Det er kun NLF som har som formål «... å utvikle den lovlige godstransporten på vei på en samfunnsmessig ansvarlig og miljømessig bærekraftig måte ...». Med et slikt formål tar NLF på seg et viktig samfunnsoppdrag, og det forplikter.

Strategiske mål

Like konkurransevilkår

- Alle aktører i det norske transportmarkedet skal følge det samme regelverket.
- Myndighetenes håndhevelse skal være effektiv og sanksjoneringen lik.
- Stat og kommune går foran som ansvarlig transportkjøper og sikrer gjennom lovgivning og oppfølging at også private transportkjøpere ansvarliggjøres.

Aktørene i det norske transportmarkedet er underlagt de samme konkurransereglene, men ikke alle følger dem. Ikke alle blir kontrollert og regelverket gir rom for ulike tolkning. Det blir dermed ulike konsekvenser av like regelbrudd, enten i form av ulik oppdagelsesrisiko eller ulike sanksjoner. De tilgjengelige verktøyene og metodene for å følge opp for eksempel økonomiske uregelmessigheter kan alltid utnyttes bedre, i arbeidet for å skape like konkurransevilkår. Like viktig som håndhevelse av regelverk er det offentliges rolle som ansvarlig transportkjøper. Denne må styrkes. Det må også myndighetenes arbeid for å ansvarliggjøre private transportkjøpere.

Bærekraftig transport

- NLFs medlemsbedrifter tar i bruk den beste tilgjengelige teknologien og kjører miljøvennlig og trafiksikkert.
- Det er behov for realistiske og forutsigbare krav og forpliktelser.

Aktiviteten til næringen påfører samfunnet ulemper i form av lokale utslipp, klimautslipp, støy, ulykker og køer. Med høy utskiftingstakt tar NLFs medlemsbedrifter raskt i bruk ny teknologi for å redusere ulempene mest mulig. Det er viktig at det tilrettelegges for å redusere ulempene på en realistisk og inkluderende måte.

Trafikksikre og effektive veier

- God standard på bygging, drift og vedlikehold er grunnlaget for forutsigbar framkommelighet og sikker transport.
- Veien er arbeidsplassen og den viktigste faktoren for helse, miljø og sikkerhet.
- O-visjonen krever trygge veier.

Veiene er «fabrikkgulvet» for transportnæringen. Veienes standard er viktig for næringens evne til å produsere konkurransedyktig transport for oppdragsgiverne, og for at dette kan gjøres på en tryggest mulig måte for transportørene og øvrige trafikanter.



Foto: Jan Egil Sandstad

Profesjonelle medlemsbedrifter

- En profesjonell medlemsbedrift arbeider systematisk og målrettet for at bedriftens ansatte opptre trafiksikkert og bærekraftig.
- For å skape konkurransefortrinn for medlemsbedriftene, må NLF til enhver tid ha nødvendig kunnskap og rett kompetanse samt organisatoriske evner.

Profesjonalitet i en bedrift kan gjenkjennes ved evnen til å betrakte sin egen virksomhet i en større sammenheng. Medlemsbedriftene skal imøtekomme kravene som stilles dem, de skal oppsøke og bruke riktig kunnskap og ivareta sin del av samfunnsansvaret.

Ledende medlemsavtaler

- Ledende medlemsavtaler gir konkurransefordeler og er viktig for rekruttering av medlemsbedrifter.
- Strategisk samarbeid for offensivt å møte endringer i verdikjede og forretningsmodeller.

Medlemsbedriftene er mangfoldige, og har ulike behov for avtaler og tilbud for å styrke egen konkurransekraft. For NLF er det viktig å tilby ledende medlemsavtaler som også bidrar til å rekruttere nye medlemsbedrifter til forbundet.

Utfordringer i næringen

NLF er landets desidert største nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for landtransport av gods. Trenden er imidlertid at antall medlemmer er svakt synkende. Dersom NLF skal beholde den ledende posisjonen må utviklingen snus. Transportøkonomisk institutt sine framskrivninger for godstransport til NTP 2025-2036 peker på at transportarbeid på vei vil øke med 55 prosent fra 2020 til 2060. For å sikre at det er de norske ansvarlige transportørene som får ta en vesentlig del av denne veksten er det behov for et sterkt NLF. Ved å være den samlende kraften som styrker konkurranseevnen til norske transportører, skal NLF rekruttere nye medlemsbedrifter og styrke sin posisjon fram mot 2030. NLF må alltid være forberedt på omstilling av egen virksomhet for at organisasjonen til enhver tid skal være en attraktiv nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for næringen.

Det grønne skiftet

Transportnæringen står overfor store endringer på kort tid. Norges internasjonale klimaforpliktelser, kombinert med den forventede veksten i gods som skal fraktes på vei, presser fram langt strengere krav til utslipp.

Transportens påvirkning på klima og miljø er stadig viktigere for både offentlige og private transportkjøpere. I tillegg kommer det strengere politiske føringer fra norske og europeiske myndigheter til både produksjon og bruk av utslippsfri teknologi. For å tilfredsstille de strengere utslippskravene, må det tilrettelegges for at nødvendig teknologi kan tas i bruk på en bærekraftig og effektiv måte.

Nye forretningsmodeller

Måten transportselskapene organiserer og drifter eierskap av bedrift og driftsmidler endres. Fra å drive med lastebiler i en tradisjonell modell kan rollene endres til en tydelig profil som tjenesteleverandør der måten driftsmidlene erverves, finansieres og driftes kan endres på.

I tillegg til de teknologiske fremskrittene er også de tradisjonelle forretningsmodellene for transport og distribusjon av gods i ferd med å utfordres. Stadig mer av leveransekjeden for varer og gods kan bli organisert utenom de tradisjonelle kanalene, noe som utfordrer den tradisjonelle måten næringen har fungert på.

Næringsorientert bylogistikk

Endringene i handlemønster, og etterspørsel etter lokale serverings- og servicetilbud, vil medføre at en økende andel av vareleveransene vil foregå på nye måter. Forbrukerne og bedriftene forventer i økende grad raske direkte leveringer på døra. Endringene vil medføre økt transportbehov av varer og gods i byene. Samtidig ønsker stadig flere byer å redusere biltrafikken i sentrumsområdene, både av hensyn til luftkvalitet, trengsel, trygghet og trivsel.

En slik byutvikling krever også at det etableres muligheter for hensetting av henger når forvogn skal losses. Det må arbeides for løsninger som gjør dette mulig, f.eks. ifm. terminalområder, industriområder, kjøpesenter m.m. og etableres egne oppstillingsplasser for lastebiler til slike laste- og losseoperasjoner.

Finansiering av infrastruktur

Tradisjonell bompengerekrutering er langt fra effektivt og målrettet, og tiden er for lengst moden for nye systemer og metoder. Bompengerekrutering benyttes ikke lenger kun til å dekke kostnadene ved veibygging, men også til utbygging av kollektivtransport, sykkel og gange, som virkemiddel for å regulere biltrafikken og for å senke de lokale og globale utslippene.

Dette fører til et uoversiktlig kostnadsbilde, og kompliserer mulighetene transportørene har til å få dekket utgiftene av transportkjøperne. Ny teknologi tillater langt smartere løsninger, som for eksempel GPS-basert innkreving av veibruksavgiften som differensieres etter utslipp, distanse og geografi. Myndighetenes arbeid med et nytt veiprisingssystem må følges tett.

Markedsadgang

Arbeidet for like konkurransevilkår står helt sentralt i NLF. Den internasjonale markedssituasjonen fører til at arbeidet for like konkurransevilkår i stadig mindre grad kan løses gjennom å påvirke kun norske myndigheter.

Avgjørelsene som styrer i hvilken grad utenlandske aktører får adgang til innenlandsmarkedet, og til hvilke betingelser det skal skje, tas i all hovedsak av EU.



Rekruttering – endringer i krav og behov

Framskrivningene til NTP 2025-2036 peker på en økning i transportarbeid på vei, som vil føre til økt behov for yrkessjåfører. Selv med teknologiske nyvinninger og rask utvikling vil det med dagens kunnskap om rolle og funksjon til en yrkessjåfør fremdeles være behov for et menneske bak rattet i uoverskuelig fremtid.

Transportnæringen har historisk vært i fremste rekke når det gjelder å ta i bruk teknologiske nyvinninger som er tilgjengelige og konkurranse-dyktige. Endringene som følge av teknologisk utvikling vil påvirke allmennhetens oppfatning av næringen og yrket, stille nye krav til kompetanse og påvirke rekrutteringen. Samtidig øker gjennomsnittsalderen for både sjåfører og bedriftsledere. Dette er en trussel for norsk transportnærings fremtid. NLF må ta aktive grep sammen med andre aktører i verdikjeden for å styrke rekrutteringen. Vi må rekruttere flere kvinner til yrket, og satsingen på lærlingeområdet må styrkes gjennom større utdanningskapasitet og læreplassgaranti. Samtidig må et tilstrekkelig antall døgnhvileplasser og døgn-åpne toaletter på rasteplasser på plass.



Finansiering av forbundet

Driften av NLF finansieres hovedsakelig av medlemskontingent og provisjonsinntekter. Disse finansieringskildene vil bli utfordret. Hvis NLF mister sin relevans og betydning som næringens «samlede kraft» kan medlemsgrunnlaget forsvinne og kontingent- og provisjonsinntektene reduseres.

Det er sannsynlig at den tradisjonelle driftsmodellen, hvor transportselskaper leaser eller kjøper lastebiler og selv står for drift og innkjøp av det nødvendige, i større grad blir erstattet av nye og mer «all inclusive» forretningsmodeller.

Et samfunn i endring – også blant bedriftene

Organisasjonens evne til å engasjere medlemsmassen og andre aktører i transportnæringen er avgjørende for rekruttering av nye medlemsbedrifter og tillitsvalgte. Dette er også avgjørende for å gjøre NLF synlig og sikre politisk gjennomslagskraft.

Det er en økende dreining fra det tradisjonelle dugnads- og fritidsbaserte engasjementet til en hverdag preget av tidspress og andre prioriteringer. Dette har redusert medlemmenes mulighet til å engasjere seg aktivt og oppslutning om NLF. I årene fremover vil utviklingen forsterkes og utfordringen i å bevare en bred medlemsstyrt organisasjon øke.

Riktig kompetanse til riktig tid

I rollene som næringsorganisasjon, arbeidsgiverorganisasjon og medlemsorganisasjon blir NLF daglig utfordret på kompetanse innenfor de ulike fagområder.

Organisasjonen og næringens kompetanse må tilpasses og utvikles til behovet til enhver tid. Blant annet på teknologiutvikling, ledelse, rekruttering, økonomi, bærekraft og omstilling. Dette gjelder like mye organisasjonens tillitsvalgte som ansatte. NLFs kompetansetilbud til medlemsbedriftene må kontinuerlig videreutvikles.

Nye konkurrenter og endringer i allianser

Siden NLF ble stiftet har organisasjonen opplevd konkurranse fra andre organisasjoner i varierende grad. NLF har tross dette alltid vært en sterk og klar aktør på næringens vegne. Dette bildet kan forandres i en framtid som blir mer kompleks, med nye forretningsmodeller og nye måter å samhandle på. Gode allianser og tett samarbeid med andre organisasjoner er avgjørende for politisk gjennomslag.

NLF må være beredt på å stadig vurdere vårt eget ståsted. Det viktigste for NLF vil alltid være medlemsbedriftenes og næringens interesser, og samarbeid med andre skal alltid vurderes ut fra dette perspektivet.

Beredskap

Den siste tids utvikling med krig i Europa har plassert beredskap høyere opp på den politiske agendaen enn på mange år. Ikke bare er behovet for militær beredskap og opprusting blitt et klart uttrykt mål, men også sivilsamfunnets behov for bedre beredskap for å være forberedt på uventede hendelser medfører endringer.

Dette vil få betydning for NLFs medlemsbedrifter ikke minst for de som driver spesialtransport, og spesielt store og tunge transportere. Dette er transport for kritisk infrastruktur som kraftforsyning, både utbygging og vedlikehold. Veienes og bruens beskaftenhet er det kritiske i fremføringen av slikt utstyr. På samme måte er det for Forsvaret for fremføring av tungt militært materiell.



Foto: Elisabeth Nodland



Foto: Jan Egil Sandstad

Politiske vedtak fra Landsmøtet 2025

Like konkurransevilkår

Transportnæringen har alltid vært preget av tøff konkurranse. Norske transportbedrifter er nødt til å levere høy kvalitet til en lavest mulig pris. Historisk sett har aktørene i hovedsak hatt samme kostnadsbilde knyttet til blant annet skatter, avgifter, forsikringer og lønnsutgifter. Dette har gjort det til en sunn konkurranse som i all hovedsak har dreid seg om kvalitet.

I dag er bildet mer uoversiktlig. Norske transportører opplever en krevende konkurranse i møte med utenlandske lavprisselskaper som opererer i tredjelands- og kabotasjemarkedet. Det er ikke lenger slik at alle aktører har samme kostnadsbilde liggende til grunn. Selv om vi har en allmenngjort minstelønn, fjerner ikke dette all konkurranseskjevhet mellom norskregistrerte og utenlandske selskaper. Vesentlige elementer for gode arbeidsvilkår, som blant annet pensjon og sosiale kostnader, gir norske aktører utgifter som flere utenlandske konkurrenter ikke er i nærheten av – i tillegg til at de generelle driftskostnadene er lavere for utenlandske selskaper. Utenlandske selskaper kan i stor grad spekulere i å ta i bruk utstyr og kjøretøy som er for dårlig eller mangelfullt når risikoen for å bli stoppet og kontrollert er lav. Desto viktigere blir det at et stadig styrket regel-

verk blir fulgt. Dette er ikke tilfellet i dag. Arbeidstilsynet offentliggjør stadig nedslående kontrollresultater som viser at utenlandske sjåfører ikke får lønnen de har krav på, og øvrige brudd på kabotasjereglerne blir avdekket til stadighet. I tillegg har ikke Statens vegvesen, Tollvesenet, og Arbeidstilsynet tilstrekkelige ressurser til å kontrollere alle bilene som kommer inn til Norge.

Heldigvis er et nytt og styrket felles-europeisk regelverk på vei. Mobilitetspakken, som ble vedtatt i EU sommeren 2020, har allerede ført til en rekke innstramminger, og vil føre til flere innstramminger fremover. Dette er bra, men det vil ikke forhindre useriøse transportører i å bryte regelverket for egen vinning. Og et regelverk er ikke verdt noe dersom det ikke følges opp med kontroller og sanksjoner ved brudd. Vi mener derfor man uansett gjeldende regelverk er nødt til å ta i bruk langt mer kraftfulle grep enn i dag for å hindre ulike konkurransevilkår.

Riktig kontroll og sanksjonering

Dersom det avdekkes et lovbrudd i forbindelse med en utekontroll av lastebil eller vogntog, er det i dag ingen garanti for at noen blir straffet. Kontrolløren vil normalt sett politianmelde det, og en politijurist bestemmer hvilken straffereaksjon som skal gis. I påvente av dette er det i de fleste tilfeller ikke anledning til å ilegge kjøreforbud. Etter vurdering fra politijurist vil en bot bli tilsendt den aktuelle bedriften i posten. En norsk transportbedrift vil uten unntak bli avkrevd betaling for en eventuell bot, mens en bedrift tilhørende i et land der vi ikke har et effektivt system for inndrivelse av bøter og forelegg kan velge å la være å betale for seg.

NLF mener dette er en regelrett subsidiering av useriøse transportselskaper. Denne unnfalldenheten fra myndighetene kan derfor ikke fortsette. Ved å avkriminalisere og gebyrlegge overtredelser i stedet for å bøtelegge vil sanksjoneringen effektiviseres, ikke minst kombinert med muligheten til å holde igjen kjøretøyet inntil gebyret er betalt. NLF mener derfor myndighetenes påbegynte arbeid med å avkriminalisere og gebyrlegge mindre alvorlige overtredelser må fortsette og utvides til flere områder

Det vil likevel ikke være alle lovbrudd som egner seg for avkriminalisering. Derfor er det viktig at det også arbeides for å innføre et felleseuropeisk system som gjør det lettere å inndrive skyldige bøter, gebyrer og forelegg. Alle som utfører transport fra, i og mellom landene i EU og EØS-området må ha fellesskapstillatelse for å utføre slik transport. For at en norsk transportør skal få en slik tillatelse må det stilles en garantium før tillatelsen blir utstedt. Denne garantien er ment å dekke krav og fordringer knyttet til gjeldende kjøretøy, være seg skatter, avgifter og andre økonomiske forhold nasjonalt og internasjonalt innenfor fellesskapsområdet. NLF mener at det må kunne rettes krav mot bedriftene i medhold av forpliktelsen om økonomisk evne, ved at fellesskapstillatelsen suspenderes når man ikke betaler.

For å ytterligere effektivisere kontrollen er det nødvendig å ta i bruk teknologi i større grad. Digitaliseringen av samfunnet har for lengst nådd transportnæringen, og hver dag innhenter de ulike kontrolletatene mengder med informasjon som kombinert kan avdekke transportkriminalitet. Dessverre tiltales deling av denne informasjonen i liten grad. NLF er bekymret for at dette fører til at lovbrudd utført av useriøse aktører i næringen ikke fanges opp. Lov- og regelverk som hindrer effektiv informasjonsdeling mellom de ulike etatene, bør derfor gjennomgås og endres. De ulike etatene må i langt større grad koordinere sitt arbeid og dele informasjon med hverandre.

Transportnæringen opplever at håndhevelse av regelverk og sanksjoner ved brudd er ulik hos utekontrollene til Statens vegvesen. Uklare detaljbestemmelser og fortolkninger av regelverket gjør det svært vanskelig for næringsaktører å forholde seg til hva som faktisk er lov eller ikke. Transportnæringslivet er avhengig av et konstruktivt samspill med kontrolletatene. Alle som ferdes på veiene må til enhver tid følge reglene. Men all den tid kontrollmyndighetene har begrensede ressurser er det viktig å bruke de på aktører som systematisk bryter regelverk som fører til ulike konkurransevilkår, og ikke bruker ressursene på bagateller som enkelt kan rettes opp uten større inngripen. For et mest mulig konstruktivt samspill ønsker NLF derfor at myndighetene tar initiativ til en større opprydning og forenkling av regelverket,

sikrer lik håndhevelse av regelverket, og prioriterer ressursene på brudd som fører til ulike konkurransevilkår og utrygge veier. Opprydningen bør også inkludere en vurdering av alvorlighetsgraden ved de ulike forholdene for å sikre at ressursene til kontrollmyndighetene blir brukt mest mulig effektivt.

Statens vegvesen må kontrollere varebiler på lik linje med tyngre lastebiler. Når disse kjører internasjonal transport mot vederlag, er de pliktige til å ha løyver og fartsskriver. Effektiv kontroll må sikres med manuell innvinking på kontrollplassene.

Strengere reaksjoner mot useriøse transportkjøpere

Den allmenngjorte minstelønna er et viktig virkemiddel for å motarbeide økt konkurranseulikhet mellom norske og utenlandske aktører. Imidlertid viser Arbeidstilsynets kontrollresultater at en stor andel utenlandske transportører ikke overholder dette. Det er også mange transportkjøpere som ikke overholder sin informasjons- og påseplikt. Dette fører til sosial dumping og økt konkurranseulikhet i næringen. NLF mener det er nødvendig å skjerpe reaksjonen mot transportkjøperne, slik at de i større grad tar sin del av ansvaret for at regelverket følges. I tilfeller der transportkjøpere har brutt med sin informasjons- og påseplikt, og det blir avdekket brudd på allmenngjøringsforskriften, mener vi det automatisk må føre til overtredelsesgebyr. Gebyrsatsen bør øke progressivt i forhold til lastens verdi, men må ha en minstesats som er høy nok til å avskrekke uansett. Et system der gjentatte brudd på regelverket fører til skjerping av gebyrsatsene bør også vurderes. Inntektene som følger av dette, kan brukes til å skjerpe kontrollinnsatsen.

Døgnhvileplasser og servicetilbud langs veiene

Veiene er sjåførenes fabrikkgulv, og for at sjåførene skal ha anstendige arbeidsforhold og gode konkurransevilkår er transportnæringen avhengig av gode døgnhvileplasser, servicetilbud langs veiene og sanitære tilbud. Stortingsvedtaket om 80 døgnhvileplasser innen 2023 har ikke blitt fulgt opp. I tillegg til at det ikke er nok døgnhvileplasser med sanitære tilbud, opplever yrkessjåførene at toalettene som er etablert er vinterstengt. NLF krever der-

for at myndighetene utarbeider en ny og mer ambisiøs framdriftsplan, og forplikter seg til å følge opp planen med ressurser. Det er behov for en økt byggetakt for å sikre en høyere dekning av servicetilbud langs veiene med en høyere standard som er åpen året rundt og tilgjengelig for alle yrkessjåførere som ferdes langs norske veier.

Førerkortbeslag

Måten politiet behandler førerkort- og sjåførkortbeslag kan være forskjellig ulike steder i landet og mellom ulike offentlige tjenstepersoner. Det er viktig at yrkessjåførere ikke straffes unødvendig hardt og uten likebehandling mellom politidistriktene. Politiet må gjennomgå sine rutiner og sin opplæring slik at praksisen på førerkortbeslag blir lik og ikke personavhengig. At en sjåfør får en reaksjon som i praksis betyr yrkesforbud er skadelig både for sjåføren, bedriften, og samfunnet. Førerkortbeslag skal ikke rutinemessig benyttes som reaksjon.



Transport mot vederlag med traktor

Dagens åpning i regelverket for at saktegående kjøretøy kan benytte høyhastighetsvei og motorvei bidrar til trafikkfarlige situasjoner. Dette kan også ha en konkurransevridende effekt på ordinær transport mot vederlag, samtidig som det bidrar til å forsinke og forringe en effektiv utnyttelse av veinettet. Saktegående kjøretøy har ingen plass på høyhastighetsveinettet eller motorveiene.

Dersom det utføres ordinær veitransport mot vederlag med traktor som kjøretøy, skal kjøretøyet være underlagt de samme forskrifter og internasjonale regler som for veitransport mot vederlag utført med lastebil. Statlige myndigheter har en plikt til å kontrollere og sanksjonere uregelmessig transport mot vederlag utført ved bruk av traktor. Herunder må krav om installert farts skriver og løyve innføres når traktor benyttes som nyttekjøretøy i ordinær veitransport mot vederlag. Et ledd i dette arbeidet må være at traktorer som brukes i transportoppdrag mot vederlag skal være registrert som motorvogn, og ikke motorredskap.



Foto: Jan Egil Sandstad

FOR Å SIKRE LIKE KONKURRANSEVILKÅR FOR NORSKE TRANSPORTØRER KREVER NLF AT:

- norske myndigheter arbeider for å sikre at økonomiske krav mot utenlandske kjøretøy kan dekkes inn ved å trekke på løyvegaranti eller på annen måte dekkes av bedriften på basis av bedriftens dokumentasjon av økonomisk evne.
- myndighetene innfører et kabotasjeregister som i Danmark, og innfører elektroniske fraktbrev.
- myndighetenes påbegynte arbeid med å avkriminalisere og gebyrlegge mindre alvorlige overtredelser må fortsette og utvides til flere områder.
- lov- og regelverk som hindrer effektiv informasjonsdeling mellom de ulike kontrolletatene gjennomgås og endres.
- kontrolletatene må koordinere sitt arbeid i større grad og dele informasjon med hverandre.
- myndighetene gjennomgår kontrollregelverket til utekontrollen, og håndhevelse av dette, i samarbeid med NLF.
- transportkjøpere som har brutt sin informasjons- og påseplikt i tilfeller der brudd på allmengjøringsforskriften avdekkes, automatisk må gebyrlegges. Gebyrene må ha en minstesats som er høy nok til å avskrekke, og deretter progressivt øke i forhold til lastens verdi.
- myndighetene etablerer flere døgnhvileplasser og servicetilbud med bedre standard langs norske veier som er tilgjengelige året rundt.
- myndighetene sikrer rettferdig og likeverdig behandling av førerkortbeslag.
- alle saktegående kjøretøy fjernes fra høyhastighetsvei og motorvei.
- traktor som benyttes i ordinær veitransport mot vederlag skal klassifiseres som motorvogn, og være underlagt de samme regler og krav til EU kontroll, avgiftsbelagt diesel, vektkontroll og YSK kompetanse på sjåførene, i tillegg til løyve og krav til fartsskriver.
- sentrale myndigheter må intensivere kontroll og sanksjonering av uregelmessig ordinær veitransport mot vederlag utført ved bruk av traktor.

Trafikksikre og effektive veier

Infrastruktur er noe av det mest fornuftige og langsiktige myndighetene kan investere i. En moderne, effektiv og trygg infrastruktur har et generasjonsperspektiv, som samfunnet vil dra nytte av i lang tid. Norsk næringsliv er helt avhengig av transportnæringen, og transportnæringen er avhengig av trafikksikre og effektive veier. Det er derfor viktig at myndighetene ser på bygging, vedlikehold og drift av vei som en investering og ikke en utgift.

NLF ønsker en sikker og effektiv godstransport, og bidrar til dette på mange måter. Gjennom å tilby ulike kvalitetsprogrammer sørger vi for at medlemsbedriftene har adgang til de beste verktøyene for å forebygge ulykker, og at de prioriterer HMS når de planlegger og gjennomfører sine oppdrag. Vår innsats for å lære barn om blindsoner på store kjøretøy gjennom programmet «Venner på veien» er et annet godt eksempel på våre bidrag til økt trafikksikkerhet. Likevel er det mange faktorer vi ikke kontrollerer, deriblant veistanden og Norges særskilte utfordringer pga. vårt landskap og våre skiftende årstider. Vi er derfor avhengig av at myndighetene gjør sin del av jobben.

Veiene binder landet sammen

Myndighetene må i større grad tenke helhetlig, og ikke stykkevis og delt, når det skal bygges og vedlikeholdes vei. Veiene binder landet sammen. I mange tilfeller bygges veier etappevis, mens det langs deler av strekningen er rasfare, utdatert infrastruktur og flaskehalsen som hindrer fremkommelighet. NLF krever derfor at myndighetene fokuserer på å sikre gjennomføringen av viktige nasjonale hovedveier. Fremkommeligheten skal være lik langs hele strekningen, arbeidet kan ikke stanse eller utsettes før hele strekningen er fullført. Dette gjelder sentrale forbindelsesåre som europaveiene, riksveiene og sentrale fylkesveier. Landet må ses på i en helhet, der hovedveiene knytter landet og norsk næringsliv sammen. Gode og trygge fullførte veier sikrer økt verdiskaping og et næringsliv i utvikling i hele landet. Myndighetene må også prioritere rassikring og vedlikehold av både europa- og riksveinettet.

Tilskuddet til Nye Veier AS var opprinnelig ment å dekke utgifter knyttet til de faktiske investeringene. Det har imidlertid blitt klart at rammen også nå inkluderer ansvar for drift og vedlikehold. NLF krever derfor at rammen for Nye Veier AS kun skal omfatte investeringer, og økes slik at midlene som tilfaller selskapet tilsvarer det som opprinnelig var tiltenkt ved opprettelsen, i tillegg til å justeres for prisstigning.

Etterslepet på fylkesveiene må hentes inn

Tilstanden på fylkesveinettet er av svært varierende kvalitet. En stor andel av veiene er grusveier, og dekketilstanden er ofte dårlig. Alvoret blir understreket av at det ifølge tallgrunnlaget for statsbudsjettet for 2025 var 85 % høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd på en fylkesvei sammenlignet med riks- eller europavei. Statens vegvesens rapport «Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2023», viste at 49% av alle dødsulykker i 2023 skjedde på en fylkesvei. NLF har tatt til orde for at disse veiene må få den oppmerksomheten som kreves, og at veieierne settes økonomisk i stand til å ta sitt ansvar.



Foto: Jan Egil Sandstad

Av det offentlige veinettet, unntatt kommunale veier, utgjør europa- og riksveinettet om lag 19 %, mens fylkesveinettet utgjør hele 81 % (SSB, 2022). Dette illustrer at en NTP uten fylkesveier i stor grad ikke er en fullverdig nasjonal transportplan. Godstransporten har en fylkesvei som regel både i starten og i enden av oppdragene. I tillegg foregår svært mye av transportene ute i fylkene kun på fylkesveier og/eller kommunale veier. For eksempel er svært mye av den eksportrettede transporten fra distriktene avhengig av fylkesveinettet før den benytter en europa- eller riksvei.

Fylkesveiene har også et udekket investeringsbehov, som ikke kommer fram i NTP. Det er også behov for store investeringer i kai- og broanlegg og i tunneloppgradering. En utvidelse av modulvogntognettet til også å omfatte tømmervogntognettet, krever midler til investering, drift og vedlikehold for å opprettholde god framkommelighet og trafiksikkerhet. Mange fylkesveier fungerer som viktige transportårer for store deler av industrien og næringslivet, for eksempel langs kysten. Det er store behov for å utbedre enkeltstrekninger, flaskehalser og ikke minst bygge døgnhvileplasser også på fylkesveiene.

NLF mener det er opplagt at fylkeskommunene må få overført tilstrekkelige midler til oppgavene de har, slik at for eksempel trafiksikkerhet ikke må settes opp mot andre viktige fylkeskommunale oppgaver. NLF mener også at de viktigste nærings- og industriveiene bør overføres til statlig ansvar for investering, drift og vedlikehold.

Fjordkryssinger

Norge, med sine høye fjell og dype fjorder, er utfordrende å knytte sammen. I lang tid var ferjer det eneste alternativet for å krysse mange av fjordene våre. Dette kan fortsatt være en god løsning der kapasitet og driftssikkerhet gir både transportnæringen og privatbilistene forutsigbarhet. NLF er kritisk til store, kostbare fjordkryssingsprosjekter der fergetilbudet er tilstrekkelig. I mange tilfeller vil det være mer fornuftig ressursbruk å utbedre veiene mellom ferjekaiene, fremfor kostbare ferjefrie fjordkryssinger.

Mange steder har undersjøiske tunneller allerede erstattet ferjestrekninger, og enda flere steder er dette planlagt. For tungtransporten er ikke dette en særlig god løsning. Bratte oppover- og nedoverbakker i kombinasjon med tunneller er en oppskrift på uønskede hendelser. Varmgang i bremsen og motor har gjennom årenes løp ført til mange tunellbranner med et enormt skadepotensial. I tillegg til trafikkfarene forbundet med denne type tunneller er det også svært lite klima- og miljøvennlig. Både tunge og lette biler forbruker voldsomt mye energi på å forsere en undersjøisk tunnell sammenlignet med å kjøre på en flat vei. NLF mener derfor på prinsipielt grunnlag at ferjefrie fjordkryssinger fortrinnsvis bør løses med bro, og at man skal etterstrebe å alltid legge beste tilgjengelige teknologi til grunn i utredninger.



Bygging, vedlikehold og stenging av veier må ikke hindre fremkommelighet

Norske veier blir ofte stengt på grunn av ulykker, ras, vedlikehold eller andre faktorer. Det er selvsagt umulig å dimensjonere alle omkjøringsveier til å ha lik kapasitet som hovedveiene, men omkjøringsveiene er i altfor stor grad av varierende kvalitet med for liten fremkommelighet. Ved omkjøring må det i tilstrekkelig grad skiltes med informasjon om tonnasje, lengder, høydebegrensninger m.m. Det må også sikres at disse veiene faktisk er dimensjonert for nødvendig trafikk og at modulvogntog på 60 tonn kommer seg frem. Der det er teknisk mulig må omkjøringsveier klassifiseres/omklassifiseres til å bli dimensjonert for modul- og 24-meters vogntog. Der det ikke er mulig må de få tilstrekkelig informasjon om alternative omkjøringsruter. Det er helt avgjørende med forsterket vinterdrift og vedlikehold på omkjøringsveiene, ettersom veistandarden der ofte er dårligere enn på hovedveiene.

For å sikre optimal kvalitet på omkjøringsveiene, bør det også ses på alternative organiseringsformer som sikrer fremkommelighet og veier med en kvalitet og standard som er egnet for tungtransport. Det bør derfor vurderes om eierskapet av hyppige brukte omkjøringsveier skal sentraliseres.

En slik eierskapsoverføring vil styrke muligheten for utvikling av omkjøringsstrekningene slik at de blir bedre egnet for større trafikkmengder og stor tungbiltrafikk i perioder med stengte hovedveier. Det er uansett nødvendig å samle ansvar for å gjøre nødvendige utbedringer på primære omkjøringsstrekninger, sikre best mulig driftskvalitet og god koordinering ved hendelser som gjør det nødvendig å benytte omkjøring. Dette vil bidra til bedre arbeidsmiljø for sjåførene våre, og tryggere veiere for alle veibrukere.

Det er også avgjørende at kostnaden for å ta i bruk nye og bedre veier ikke blir så høye at det gjør det mer økonomisk gunstig å ta i bruk det eldre veinettet. Når nye veier er ferdigbygde må bompengekostnadene reflektere de reelle tids- og driftsbesparelsene, slik at det blir økonomisk forsvarlig å ta i bruk veinettet.

Bedre kvalitet og trygghet på vinterveiene

Hvert år opplever vi dager der trafikken står bom stille på grunn av snøvær noe som har en stor kostnad for samfunnet. For å sikre fremkommelighet og en trygg arbeidshverdag er vi avhengige av god vinterdrift. Bedre vinterdrift er også en vesentlig faktor for å nå nullvisjonen. Gjennom de siste 20-25 årene har vinterdriftskontraktene blitt endret en rekke ganger. Tidligere var det en avtale direkte mellom byggherre og den utførende entreprenør. Ofte ble avtalen gjort med bakgrunn i entreprenøren/lastebileierens gode lokal-kunnskap – både om veger, spesielt utfordrende strekninger og værskiller.



Foto: Jan Egil Sandstad

De siste årene har kontraktene blitt stadig større. Statens vegvesen og Nye Veier får pristilbud nesten utelukkende fra noen få store nasjonale entreprenører. Flere steder finnes også eksempler på at utenlandskeide selskaper har vunnet driftskontraktene. Flere ledd mellom byggherre og utførende entreprenør fører både til at flere selskaper skal ha fortjeneste på avtalen, samt at det blir flere mennesker i administrasjonen. Intensjonen bak disse endringene var å sikre lavere pris og mer effektiv drift. Resultatet har i stedet blitt høyere kostnader og mindre midler til faktisk vinterdrift. NLF krever derfor at myndighetene gjennomgår og omorganiserer driftskontraktene på en mer hensiktsmessig måte der byggherre får mer direkte kontroll og styring, og sikrer en bedre og mer helhetlig vinterdrift. Vi risikerer at verdifull kompetanse forsvinner dersom lokale entreprenører velger å slutte med vinterdrift som konsekvens av dagens modell.

For å styrke samarbeidet og resultatene av vinterdriften må underentreprenører inviteres med i byggemøter mellom byggherre og hovedentreprenør. Det må ligge incentiver i oppgjørsformen som gjør at utøveren får betalt for nødvendige funksjoner, som for eksempel betalt for brøyting og strøing samtidig og ved å kjøre med pløgen oppe i forbindelse med tiltak. Når det tiltales 2-akslede trekkvogner og modulvogntog på 60 tonn på norske vinterveier, må friksjonskravet tilpasses slik at trafiksikkerheten og framkommeligheten ivaretas. Kontraktene må være mer fleksible slik at man underveis i kontraktperioden kan gjøre endringer basert på erfaringer fra utførende entreprenør og NLF som veibruker.

FOR Å BEDRE SIKKERHETEN OG EFFEKTIVITETEN PÅ DET NORSKE VEINETTET KREVER NLF:

- at myndighetene sikrer fullstendig gjennomføring av nasjonale hovedveier.
- at Nye Veier AS tilføres like mye midler slik det var tiltenkt da selskapet ble etablert i 2015, pluss kostnadsøkningene i bransjen frem til i dag. I tillegg skal kostnader til drift og vedlikehold være et eget budsjett som

ikke går på bekostning av investeringsbevilgninger. Dette må ikke gå på bekostning av rammen til Statens vegvesen. Statens vegvesen skal ha driftsansvaret for veier bygget av Nye Veier AS.

- umiddelbar oppstart og gjennomføring av kartlegging av tilstanden på fylkesveinettet, og at denne blir oppdatert minimum hvert fjerde år i forbindelse med fremlegging av NTP.
- at den økonomiske satsingen på fylkesveiene økes og sørger for å prioritere viktige næringsveier og de mest rasfarlige veiene først. Fylkesveiene må med i NTP, og ansvaret og finansieringen må sikres mellom stat og fylke.
- at myndighetene sikrer effektive og trygge og effektive veier mellom ferjekryssingene.
- at ferjefrie fjordkryssinger skal være bærekraftige og minimere skadepotensiale ved ulykker.
- at ferjefrie fjordkryssinger bør løses med bro, og at man skal etterstrebe å alltid legge beste tilgjengelige teknologi til grunn i utredninger.
- at omkjøringsveier har tilstrekkelig fremkommelighet.
- at bompengekostnadene på nye veiprosjekter ikke blir så høye at det går på bekostning av trafiksikkerheten.
- sentrale myndigheter igangsetter en prosess for å overføre eierskap og driftsansvar til staten via Statens vegvesen for fylkesveier og eventuelle kommunale veier som er vesentlige for gode omkjøringsløsninger ved trafikkstans på europaveier og riksveier.
- alternativt til eierskapsoverføring skal det settes av øremerkede midler til fylkeskommunene for å sikre nødvendig utbedring av omkjøringsstrekninger og omklassifisering av fylkesveier som er spesielt viktige som omkjørings- og beredskapsstrekninger.
- at omkjøringsveier klassifiseres/omklassifiseres til å bli dimensjonert for modul- og 24-meters vogntog der det er teknisk mulig.
- at vinterdriftskontraktene forbedres, og at byggherre i større grad bør ha direkte kontroll og styring på produksjonen.

Bærekraftig transport

TØIs framskrivninger for godstransport til NTP 2025-2036 viser at mengden gods som skal fraktes vil øke. Ikke overraskende vil størsteparten av den veksten havne på veiene. Fram mot 2060 er det beregnet at veksten i gods på vei vil være på nærmere 55 %. Innenfor dette tidsrommet har norske myndigheter forpliktet seg til kraftige kutt i klimautslippene. NLF erkjenner at vår nærings aktivitet har negativ påvirkning på miljø og klima, og ønsker å bidra til å minimere dette. Myndighetene har satt seg høye mål, men veikartet må tilpasses terrenget. Det blir ikke et grønt skifte med rød bunnlinje. Og vi kan ikke ha et grønt skifte som får så fort at ikke alle aktørene henger med. Insentivene og kravene må tilpasses små- og mellomstore bedrifter som er de dominerende i transportnæringen.

På samme tid har næringen også utfordringer med å rekruttere nok sjåfører. Vi kan allerede slå fast at denne utfordringen ikke kan løses ved å rekruttere sjåfører fra andre land. Hele Europa sliter med sjåførmangel i mer eller mindre like stor grad. Derfor er det avgjørende at NLF sammen med myndighetene tar kraftfulle grep for å løse dette ved å utdanne og rekruttere nye sjåfører i Norge.

Forutsigbare og langsiktige støtteordninger

NLF-medlemmers raske utskifting til Euro VI-teknologi har nærmest eliminert problemet med lokal forurensing. Dessverre har det ikke påvirket klimautslippene i like stor grad. Skal man kutte i utslippene må lastebilene derfor ta i bruk andre energibærere. Dette kan f.eks. være avansert biodiesel, biogass, hydrogen, batteri osv. Selv om det står et paradigmeskifte på trappene når det kommer til ny teknologi og ulike alternative energibærere for tungtransporten, vil det fremdeles ta tid før disse er økonomisk mulig å ta i bruk for den jevne lastebileier. For små og mellomstore bedrifter er ikke disse energibærerne et reelt alternativ når de er langt dyrere enn en dieselmotor. Det viktigste myndighetene kan gjøre for å sikre at bedriftene har råd til teknologien er å etablere forutsigbare og langsiktige støtteordninger for kjøp av utslippsfrie lastebiler. De må være teknologinøytrale og være så for-

utsigbare at bedriftene tør å satse. Når myndighetene på kort sikt har kuttet støtteordninger før har det både en praktisk effekt ved at bedriftene ikke har råd til å kjøpe, og en symbolsk effekt som gjør bedriftseiere utrygge på hva som er lurt å investere i. Det fører til at færre velger utslippsfrie alternativer og satser på dieselmotorer.

Bærekraftig biodiesel er en del av løsningen

Dersom utslippsmålene skal nås, må vi derfor ta i bruk dagens beste tilgjengelige alternativ. For de aller fleste lastebileiere er dette bærekraftig avansert biodiesel. Dette finnes allerede på markedet i dag, og kan kutte om lag 90% av klimautslippene til dagens lastebiler uten en eneste investering. Det eneste som trengs er tilgjengeliggjøring av drivstoffet. Avgiftspolitikken har ført til at pumpeprisene er svært høye sammenlignet med fossilt drivstoff. Etter hvert som en stadig større andel av personbilparken elektrifiseres, vil stadig større andeler av den bærekraftige biodieselen på markedet kunne benyttes av tungtransporten som mangler alternativer til dieseldrift. Vi mener derfor myndighetene må ta aktive grep for å øke næringens tilgang til dette drivstoffet.



Lade- og fylleinfrastuktur

I vår medlemsundersøkelse peker medlemsbedriftene på manglende lade- og fylleinfrastuktur som den største barrieren for å investere i utslippsfrie lastebiler. Mangel på lade- og fyllestasjoner gjør det også ekstra krevende å satse på nullutslippskjøretøy i distriktene, spesielt for mindre lastebileiere. Det er positivt at regjeringen har en ladestrategi, og at Statens vegvesen arbeider med planlegging og bygging av ladeinfrastruktur. Men arbeidet går altfor sent, og det legges for mye ansvar over på næringslivet.

Vi skal være med på det grønne skiftet, men det må legges til rette for at vi har muligheten til det og at det ikke gir oss dårligere konkurransevilkår. NLF krever derfor at myndighetene øker ambisjonene for etablering av offentlig lade- og fylleinfrastuktur. Myndighetene må også stille arealer tilgjengelig og sikre tilstrekkelig strømkapasitet for næringslivet slik at de kan etablere kommersiell infrastruktur. Mange av lastebilene står også parkert hos bedriftene selv eller hos sjåførene på natten, slik at myndighetene også må videreføre og forbedre støtteordningene for etablering av ladeinfrastruktur hos bedriftene selv.

Økte vekter og dimensjoner

Et effektivt tiltak for å kutte klimagassutslippene er å øke tillatte vekter og dimensjoner. I Statens vegvesens prioriteringsoppdrag til NTP 2025-2036 anbefaler de å tillate en økning fra 50 til 53-56 tonn totalvekt på den delen av riksveinettet som er åpent for tømmertransport med totalvekt 60 tonn, for 6- og 7-akslede vogntog. Dette begrunnes med at det vil gjøre det mulig å frakte mer last i hver bil, som vil gi vesentlige utslippsreduksjoner. Tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt når det tas hensyn til noe økt slitasje på veien. Økt tillatt totalvekt på 28 tonn for 3-akslede biler er også svært viktig både med tanke på trafiksikkerhet og framkommelighet.

NLF ber derfor om at myndighetene umiddelbart tillater dette. I tillegg må veimyndighetene gjøre det enkelt å finne ut hvor det er lov å kjøre, der veilister, kart, og app må samsvare. Når myndighetene tillater økte vekter og

dimensjoner på riksveiene må de også sørge for at fylkene og kommunene åpner sine veinett slik at det ikke oppstår flaskehalser. Modulvogntog 24m er kommet for å bli, og må slippes til permanent på hele veinettet. De må også kunne laste spesialtransport.

Rekruttering

Uten lastebilen stopper Norge, og uten yrkessjåføren stopper lastebilen. Norsk transportnæring, og dermed også norsk næringsliv, er helt avhengig av økt rekruttering. Rekrutteringen er avhengig av godt samarbeid mellom bedriftene, NLF og myndighetene. NLF må i samarbeid med medlemsbedriftene derfor styrke organisasjonens aktiviteter som fremmer statusen og omdømmet til næringen, og sikre tiltak som øker rekrutteringen av yrkessjåførere.

NLFs årlige konjunkturundersøkelser har lenge pekt på at snittalderen blant dagens sjåførere øker, og at det ikke kommer nok nye sjåførere til for å dekke opp etter hvert som disse pensjonerer seg. For å løse denne utfordringen må man følge flere spor. Landslinjene for Logistikk- og transportfag må styrkes, både faglig og økonomisk. Søkertallene har den siste tiden vært stigende, men det er ikke nok plasser til å utdanne alle som ønsker denne utdanningen. I årene som kommer bør antall plasser derfor fortløpende vurderes ut fra det økende behovet som er varslet, og bevilgningene tilpasses dette.

Forsvaret gir årlig hundrevis av vernepliktige førerkort for tunge klasser. Kartlegginger NLF har utført viser at forsvinnende få av disse finner veien inn i næringen. Dermed utgjør denne gruppen et stort rekrutteringspotensial som ikke utnyttes. Disse bør i samarbeid mellom næringen og Forsvaret informeres om mulighetene for en karriere i transportnæringen etter endt tjeneste.

NAV har god oversikt over arbeidssøkende som har relevant erfaring og kompetanse for å gå inn i sjåføreryrket. Mange lokale samarbeidsprosjekter mellom NAV og NLF har gitt svært gode resultater. Det er likevel relativt få

av NLFs medlemsbedrifter som skaffer sjåfører på denne måten, og det er fremdeles mange NAV-kontor som ikke har dette samarbeidet. Det bør derfor utarbeides et nasjonalt samarbeid mellom NAV og næringen for å sikre at potensialet for rekruttering blant deres brukere økes.

FOR Å FÅ EN MER BÆREKRAFTIG TRANSPORTNÆRING KREVER NLF:

- at myndighetene etablerer forutsigbare og gode incentivordninger som sikrer at transportbedrifter har råd til å investere i utslippsfri teknologi.
- at myndighetene tar aktive grep for å sikre transportnæringen tilgang til bærekraftig avansert biodiesel til konkurransedyktig pris.
- at myndighetene etablerer lade- og fylleinfrastruktur for alternative energibærere.
- at myndighetene bidrar til konkurransedyktige priser på ladestasjoner for tungbil, og fylling av utslippsfritt drivstoff
- at det tillates økte totalvekter på eksisterende bilpark, og at det jobbes med å fjerne flaskehalser.
- at tømmerbilveinettet i sin helhet åpnes for modulvogntog/24-meter normalvogntog.
- at organisasjonens aktiviteter fremmer statusen og omdømmet til næringen.
- at landslinjene for logistikk- og transportfag styrkes.
- at vernepliktige soldater som gis førerkortopplæring for tunge klasser informeres om mulighetene for karriere i transportnæringen.
- at det etableres et nasjonalt samarbeid mellom NAV og næringen for å rekruttere sjåfører.



Resolusjoner

Resolusjon 1:

Et arbeidstids- og arbeidsmiljøregelverk tilpasset lastebilnæringen

NLF foreslår at det utformes et arbeidstids- og arbeidsmiljøregelverk som er tilpasset lastebilnæringen. Ved utarbeidelsen av ny forskrift om arbeidstid for sjåfører (FATS) bør næringens og sjåførenes behov hensyntas i større grad enn med dagens regelverk. For å sikre god fremkommelighet og effektiv transport, bør sjåførene ha fleksible arbeidstider som tar hensyn til næringens behov og utfordringer. Dette innebærer å balansere arbeidstimer med tilstrekkelige hvileperioder for å opprettholde sikkerheten på veiene.

Videre mener NLF at begrensninger for nattarbeid, slik Arbeidstilsynet nå praktiserer, må revurderes. Fortolkningen som praktiseres er antatt å være feil og i strid med både forordningen fra EU og den norske forskriften. Korte arbeidsøkter inn i nattarbeidsperioden bør ikke ha så strenge restriksjoner, da det er nødvendig for kontinuerlig drift. Sjåfører skal kunne arbeide minst 3 timer inn i nattarbeidsperioden før det anses som nattarbeid. Dette vil gi større fleksibilitet og bedre muligheter for å tilpasse arbeidstiden til de faktiske behovene i transportsektoren.

Det blir vanskelig å beholde gode langtransportsjåfører fremover, og langt vanskeligere å rekruttere nye, dersom arbeids- og fritidsordningene ikke forbedres. For sjåførene er frihet og medbestemmelse over egen arbeidshverdag av avgjørende betydning for valg av yrke. Det bør ses på arbeidstidsordninger som muliggjør større arbeidsbelastning i kortere perioder, i bytte mot lengre friperioder. Dette vil også bidra positivt på bygge- og anleggsplasser. NLF foreslår at det nedsettes en arbeidsgruppe som kan vurdere alternative løsninger. Arbeidsgruppa må i sitt arbeid sørge for å ivareta sjåførenes helse og sikkerhet, og sørge for at de alternative arbeidstidsordningene ikke blir belastende på sjåførenes helse.

NLF KREVER DERFOR AT:

- Ved utformingen av ny forskrift om arbeidstid for sjåfører må næringen og sjåførenes behov i større grad hensyntas, og forskriftsteksten må være i tråd med internasjonale regelverk.
- Det skal rettes opp slik at en påbegynt time kjøring ut over «9-time-ren» ikke regnes som en full time.
- Rette opp i feiltolkningen av begrensningene for nattarbeid. Det skal være tillatt å planlegge arbeid 3 timer inn i nattarbeidsperioden, før arbeidsøkten som helhet er å regne som nattarbeid.
- Sikre at regelverket balanserer mellom nødvendige arbeidstimer og hvile for sjåførene.
- Det blir nedsatt en treparts arbeidsgruppe mellom arbeidstakerorganisasjonene, arbeidsgiverorganisasjonene og myndighetene for å vurdere alternative arbeidstidsordninger. Sjåførenes helse og sikkerhet skal være et hovedelement i dette arbeidet.



Resolusjon 2:

Hovedentreprenørene i vinterdriftskontraktene må bort

En ny forskningsrapport bestilt av Norges Lastebileier-Forbund belyser utfordringer knyttet til hovedentreprenørene i norsk vinterdrift. Rapporten konkluderer med at dagens system, hvor store entreprenører fungerer som mellomledd mellom veieier og de som utfører jobben, kan føre til økte kostnader og redusert kvalitet på vinterdriften.

Hovedentreprenørene er et mellomledd som påvirker kostnadene og effektiviteten i vinterdriften. Små, lokale entreprenører møter prispress, tar størstedelen av risikoen, og får ikke alltid tilstrekkelig kompensasjon. Dette kan resultere i høyere kostnader og varierende kvalitet på driften av vinterveiene. Rapporten fra Nord universitet og UiT Norges arktiske universitet fremhever flere utfordringer ved det nåværende systemet. Hovedentreprenørene tar en betydelig andel av kontraktssummen, mens underentreprenørene må håndtere mesteparten av risikoen uten tilstrekkelig kompensasjon for ekstraordinære værforhold.

Videre understrekes at beslutningen om når brøytemannskap skal settes i arbeid ofte tas av hovedentreprenøren, til tross for at mindre, lokale aktører har bedre kjennskap til forholdene der jobben skal utføres. Oppgjørsformen gjør det økonomisk fordelaktig å vente lengst mulig med å sende ut brøytemannskap, noe som kan påvirke trafiksikkerheten.

Funnene i rapporten samsvarer med tidligere kritikk fra Riksrevisjonen, som har observert at kostnadene til drift og vedlikehold har økt betydelig siden 2015, uten tilsvarende forbedringer i fremkommelighet, miljø eller trafiksikkerhet. Dette indikerer at endringer kan være nødvendig.

NLF påpeker at fordelingen av midlene kan være problematisk. De som utfører brøyting og strøing mottar mindre, mens hovedentreprenørene får større andeler. Dette kan føre til ineffektiv bruk av midler som skulle ha vært brukt til bedre vinterdrift.

Kritikken av systemet er ment å fokusere på organiseringen av vinterdriften, og ikke på de hardtarbeidende kvinner og menn som sørger for at veiene holdes åpne. Derimot kan debatten om vinterdriften miste oppmerksomhet etter vinteren, noe som kan bidra til at nødvendige diskusjoner uteblir.

NLF KREVER DERFOR AT:

- Det innen vinterdrift skal etableres mindre kontraktsområder enn dagens kontraktsområder.
- Det åpnes for økt fleksibilitet hos entreprenøren som faktisk gjennomfører vinterdriften.
- De lokale aktørene må involveres direkte i planleggingen og gjennomføringen av vinterdriften.



Resolusjon 3:

Vurdering av kolonnekjøring på værutsatte veistrekninger

Transportbransjen opplever betydelige utfordringer knyttet til manglende tilgang på kolonnekjøring for tunge kjøretøy over 7,5 tonn. Dagens praksis med å ekskludere lastebiler fra kolonnekjøring basert utelukkende på vekt, uten en helhetlig vurdering av kjøretøyets utrustning og sjåførens erfaring, fører til unødvendige forsinkelser, økte kostnader og reduserer forsynings-sikkerheten i distriktene.

Lange stengninger og omkjøringer gir økte drivstoffutgifter, høyere lønnskostnader og i enkelte tilfeller tapte leveranser, noe som svekker transportbransjens lønnsomhet.

Utfordringen er ikke lik over hele landet. Særlig i de nordlige deler av landet er problemstillingen større enn i Sør-Norge. Næringsliv og lokalsamfunn i Finnmark er avhengig av pålitelig lastebiltransport for å sikre tilgang til varer og råstoff. Forsinkelser kan ha alvorlige konsekvenser for forsyningskjeden.

Moderne lastebiler er utstyrt med avanserte sikkerhetssystemer, som i mange tilfeller gjør dem like godt eller bedre egnet for kolonnekjøring enn mindre kjøretøy. En mer fleksibel vurdering av kjøretøy som tillates i kolonne vil gi transportørene bedre forutsigbarhet og tryggere arbeidsvilkår.

NLF KREVER DERFOR AT

- Statens Vegvesen må innføre en fast ordning der tunge kjøretøy vurderes for kolonnekjøring basert på kjøretøyets utrustning, dekk, kjetting og sjåførens kompetanse – ikke kun basert på vekt.
- Statens Vegvesen må etablere en standardisert prosedyre som gir næringstransport prioritet i vurderingen av kolonnekjøring på værutsatte veistrekninger.
- Samarbeid med transportbransjen og myndighetene for å utvikle klare retningslinjer som sikrer at lastebiler kan delta i kolonnekjøring under trygge forhold.

Forbundsstyret



Tore Velten
Forbundsleder

90 52 04 38
tv@lastebil.no



Lars Reidar Grimestad

Styremedlem,
Region 4

47 20 88 20
lrg@lastebil.no



Anders Krog

Styremedlem,
Region 1

97 76 11 68
ak@lastebil.no



Inge Råheim

Styremedlem,
Region 5

91 66 57 57
lr@lastebil.no



Bjørn Ivar Gunhildgard

Styremedlem,
Region 2

90 03 54 40
big@lastebil.no



Øyvind Lilleby

Styremedlem,
Region 6

90 54 33 10
ol@lastebil.no



Hilde Natedal

Styremedlem,
Region 3

95 87 69 08
hn@lastebil.no



Rune Holmen

Styremedlem
Region 7

91 79 86 92
rh@lastebil.no

NLFs ledergruppe



Knut Gravråk

Administrerende direktør

92 83 39 91
gk@lastebil.no



Jan-Terje Mentzoni

Viseadministrerende direktør/
leder politikk og stabsavdeling

41 50 67 80
jtm@lastebil.no



Kjell Olafsrud

Markedsdirektør/
leder marked og informasjonsavdeling

92 88 21 00
ko@lastebil.no

NORGES LASTEBILEIER-FORBUND	415 44 100
PRESSETELEFON:	415 44 200
NLF-ADVOKATENE:	415 44 300
KOLLEGAHJELPEN:	415 44 400

Adresse: Norges Lastebileier-Forbund, Att: Forbundsstyret.
Postboks 7134 St. Olavs Plass, 0130 OSLO. E-post: post@lastebil.no

Notater:

Notater:

Notater:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Notater:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Postboks 7134, St. Olavs Plass 0130 OSLO
Telefon: 415 44 100 • E-post: post@lastebil.no
www.facebook.com/lastebil

www.lastebil.no | www.bliyrkessjåfør.no | www.fairtransport.no