



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Stortingsgruppene

Cc/Regjeringen

Deres ref:

Vår ref: tf/jtm

Oslo, 27. mars 2020

Innspill til ny økonomisk tiltakspakke

Innledning

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er landets største nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for godstransport på vei. Vi organiserer ca. 3000 bedrifter og transportsentraler med rundt 20 000 biler og 23 000 ansatte. Dette utgjør tett oppunder halvparten av norske transportbedrifter. Vi er en typisk småbedriftsnæring, hvor om lag 1/3-del har 1 bil og 1/3-del har 2 – 5 biler. Vi har også de største transportbedriftene i landet som medlemmer hos oss – typisk 50 – 300 biler, men disse utgjør en begrenset del av antall medlemsbedrifter, men en betydelig andel av antall ansatte i vår næring. Våre bedrifter eier og/eller leaser sine biler, i motsetning til samlastere og speditører (typisk medlem i NHO LT) som leier inn biler med sjåfør fra våre medlemsbedrifter.

Tilstanden i næringen

Norsk transportnæring er hardt rammet av korona-pandemien. Ukentlige undersøkelser blant NLFs medlemsbedrifter viser en dramatisk utvikling siden første undersøkelse 14. mars. Pr. 26. mars svarer 31 % av respondentene at de har permittert ansatte, mot 5 % 14. mars. Det er hele 69 % som regner med å måtte permittere ansatte om kort tid. Det er særlig bygg og anleggskjøring og stykkgodskjøring som så langt ser ut til å bli hardest rammet av de dramatiske konsekvensene av pandemien.

Det er nå 66 % av respondentene som melder om lavere etterspørsel og kanselleringer av oppdrag, en økning fra 30 % fra 14. mars. 23 % melder om at de har, eller er i ferd med å få likviditetsproblemer og mangler penger til å betale lønn og regninger som forfaller om kort tid.

Utviklingen er dramatisk. Norsk transportnæring er en småbedriftsnæring med ekstremt små marginer og veldig lite å møte bortfall av omsetning med. Om lag 46 % av medlemsbedriftene hadde driftsresultat lavere enn 3 % i 2018, og 34 % hadde egenkapitalandel under 10 %. Veien er kort til skifteretten for både små og store bedrifter. Norsk transportnæring er en familieeid næring som er fordelt i små og store kommuner over hele landet. Det betyr at et konkursras i

transportnæringen med det til følge at mer sentralt lokaliserte bedrifter, herunder også utenlandske, overtar markedet vil kunne ha svært negativ påvirkning for både bosetting og skatteinngang i typiske distriktskommuner.

Overordnet om tiltak

Tiltak som så langt er satt inn synes å ha mindre betydning for vår næring. Å *utsette* innbetalinger er dessverre ingen løsning for næringen på sikt. Utsettelse gir en bedring i likviditet her og nå, men vil etter all sannsynlighet kunne føre til en utsettelse av konkurser til etter pandemien, når utsatte innbetalinger skal innkreves.

NLF mener derfor staten må innrette sine virkemidler mot næringen etter to hovedspor; det ene er tiltak som bidrar til bedret likviditet på kort og lang sikt, og det andre er å stimulere til økt aktivitet i næringslivet, og særdeles innenfor bygg og anlegg.

NLF har utarbeidet en liste over forslag til tiltak (se vedlegg) som vi mener vil være til hjelp i den situasjonen vi nå ser at næringen er i. Imidlertid forandrer forholdene seg raskt, og ingen vet hvor langvarig de svært strenge tiltakene regjeringen har satt i verk for å begrense spredningen av Korona-viruset vil være. Det kan derfor være behov for å se på nye og enda sterkere virkemidler senere.

Likviditetstiltak

Hensikten med likviditetstiltakene er å sørge for at bedriftene får tilgang til kapital og garantier for å håndtere den daglige driften så lenge effekten av Korona-tiltakene har så inngripende effekt på etterspørselen i næringen. For mange bedrifter er bortfall av oppdrag katastrofal. Disse bedriftene vil ha stort behov for snarlig hjelp til å dekke faste og løpende utgifter. For bedrifter med redusert oppdragsmengde vil det også være behov for denne type tiltak, men de vil også ha stor nytte av tiltak som reduserer driftskostnadene på kort og lang sikt.

Innføring av en ordning etter mønster fra den danske, slik Regjeringen la frem fredag morgen, er et stort og riktig skritt i rett retning. Kriteriene for ordningen må raskt på plass og det er avgjørende at pengene kommer på plass fort. Det er også særdeles viktig at ordningen ikke begrenses slik det snakkes om. Det er mange bedrifter, særlig innen transport, som har fått sterkt fall i sin omsetning som følge av at andre bedrifter har blitt stengt av myndighetene eller av andre korona-relaterte årsaker. En kompensasjon som begrenses til de som ble stengt som følge av vedtak blir derfor helt feil. Graden av kompensasjon vil etter vår mening måtte avpasses fallet i omsetning. Har en mistet all omsetning bør en kompenseres 100 %, har en mistet 80 % bør en kompenseres 80 % osv. Ordningen må i oppstarten være innrettet på rask tilførsel av midler så får en avstemme i etterkant.

NLF ser med bekymring på hva konsekvensene av den pågående «lock-down» av det norske samfunnet vil bli, både for samfunnet som sådan, og selvsagt for næringens oppdragsgivere og utøvere. Det er viktig at de støttetiltakene regjering og Storting iverksetter, ikke fører til prisdumping og andre uheldige konkurranseforhold, hverken mellom nasjonale eller internasjonale utøvere, men bidrar til å sikre en langsiktig bærekraftig norsk transportnæring.

Vi er også svært bekymret for utviklingen av valutakursen. En stor del av investeringene i næringen (for eksempel kjøretøy og påbygg/utstyr) påvirkes av valutakursen, og svak kronkurs vil direkte påvirke lønnsomheten. I denne forbindelse er det også viktig å forsikre seg om at tiltakene også kommer de mellomstore og store bedriftene til gode. Disse sysselsetter opp til flere hundre personer med tilhørende familier. Dersom ikke disse bedriftene overlever står deres marked i fare for å bli overtatt av utenlandske store transportkonserner som vil undergrave norsk nærings- og arbeidsliv.

NLF mener det derfor også er på tide med en nasjonal dugnad for å sikre at den norske transportnæringen består etter denne krisen. Vi mener Storting og Regjering bør inviteres til og oppmuntre til at norsk næringsliv bidrar med å etterspørre norske transportløsninger. Det vil høyst sannsynlig bli aktuelt å kreve midlertidig innstramning i muligheten utenlandske bedrifter har til å kjøre kabotasje i Norge, for å sikre norsk transportnæring nok oppdrag i gjenreisningsperioden. Det bør også være et naturlig krav om at mottakere av statlige støtteordninger benytter norsk næringsliv når det er mulig, slik at norsk statlig støtte ikke i praksis blir eksportert. Det er også viktig at de bedriftene som mottar støtteordninger jobber mot å tilfredsstille FN sine bærekraftsmål. Disse bedriftene tar ofte litt større investeringer enn «nødvendig» og kan bli sårbare under den pågående krisen.

Stimuleringstiltak

NLF mener, som mange andre som er opptatt av norsk samferdsel og infrastruktur, at den kanskje beste måten å komme godt ut av en slik krise på, er å påskynde oppgraderinger og investeringene i veier, bygg og anlegg og annen samfunnskritisk infrastruktur. Dette vil stimulere til aktivitet i mange bransjer, også innenfor transportnæringen.

Vi mener derfor at staten nå må bevilge midler både til Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene slik at planlagte prosjekter blir framskyndet, og slik at pågående prosjekter blir sikret og forsterket. Vi mener de opplagte kandidatene til slike stimuleringstiltak først og fremst er innenfor veivedlikehold, veibygging, rassikring, kommunal infrastruktur og bygg og anlegg i offentlig og privat regi.

NLF oppfordrer derfor til at regjering og Storting bevilger midler til slike formål. Dette vil i stor grad være midler som likevel vil bli brukt i framtiden, men bruk nå vil bidra til akutt hjelp i krisen, samtidig som forfall stoppes. Tiltak for å opprettholde produksjonen i primærnæringene (jordbruk og skogbruk) vil også være av betydning.

Avslutning

Det er viktig å huske på at det kommer en tid etter Corona-pandemien. Da skal næringslivet være i så god tilstand som mulig, for fortsatt å kunne sikre samfunnskritiske oppdrag. Derfor må tiltak på kort sikt ikke hindre at tiltak også skal ha langsiktig virkning. I denne sammenhengen ønsker vi også å påpeke viktigheten av at rekrutteringen til yrket må sikres. Det vil si at de som er i utdanningsløpet, enten teoretisk eller praktisk i lærlingeordningen, må sikres at de kan fullføre utdanningen.

NLF står selvsagt til disposisjon for å bidra til ytterligere innsikt i næringens utfordringer, eller med utdypning av forslagene til tiltak.

Vennlig hilsen
Norges Lastebileier-Forbund



Tore Velten
Forbundsleder



Geir A. Mo
Administrerende direktør

Likviditet

VEDLEGG

Oversikt over forslag til tiltak

Tiltak	Hvem	Forslag
Skatter og avgifter		
Arbeidsgiveravgift	Stat	Terminer til forfall under krisen forskyves (ikke utsettes) til etter krisen, eventuelt i kombinasjon med ytterligere reduserte satser
Formueskatt	Stat/Kommune	Terminer til forfall under krisen forskyves (ikke utsettes) til etter krisen
Eiendomsskatt	Kommune	Terminer til forfall under krisen forskyves (ikke utsettes) til etter krisen
Kommunale avgifter	Kommune	Terminer til forfall under krisen forskyves (ikke utsettes) til etter krisen
Permitteringsordninger		
Permittering - utbetaling lønn etter arbeidsgiverperioden	Stat	NAV må settes i stand til å utføre denne oppgaven
Statlige garantier til finansinstitusjonene		
	Stat	Vedtatt ordning, jf Innst 200 S (2019-2020) må justeres slik at den også omfatter små og mellomstore bedrifter som ikke kan stille resterende 10 % sikkerhet for låneforpliktelsen
Kassakreditt	Stat/Finansnæring	Til finansiering av løpende drift trengs økte rammer
Likviditetslån	Stat/Finansnæring	Til finansiering av mer langsiktig likviditetsbehov
Investeringslån	Stat/Finansnæring	Det vil fortsatt være behov for investeringer i næringen, og til det vil det også være behov for statlige garantier
Annet		
Forskudd AutoPASS	Stat/Fylke	Tilbakebetaling av innbetalt forskudd, slippe å betale forskudd ved nye avtaler, gjelder alle ferger og bomstasjoner
Kompensere for faste utgifter for små og mellomstore bedrifter	Stat	Ved inntektsbortfall i små og mellomstore bedrifter er det behov for ordning med å få kompensert for faste utgifter. Ordningen må ta hensyn til de aller minste bedriftene – inkludert familiebedrifter som drives som enkeltpersonforetak. Ref til den danske ordningen.

Stimuleringstiltak

Tiltak	Hvem	Forslag
Etterslep på fylkesveier	Fylke	Bevilge penger til fylkeskommunene for å sette i gang store og små tiltak på fylkesveiene
Rassikring	Stat	Bevilge penger til fylkeskommunene og Statens vegvesen for å forsere rassikringstiltak
Opprettholde igangsatte private og offentlige prosjekter		
	Stat/Fylke/ Kommune/Privat	Tilrettelegge slik at prosjekter ikke stopper opp for eksempel på grunn av mannskapsmangel (karantenerogler), og statlig støtte til merutgifter for å opprettholde aktiviteten
Kommunalt VAR, vedlikehold og bygg	Kommune	Sørge for at kommunene forserer vedtatte prosjekter innen VAR, vedlikehold og bygg mv.

Kommunal planlegging	Kommune	Få kommunene til å forsterke planlegging av prosjekter for raskere gjennomføring
Økt sommerdrift i skogbruksnæringen	Stat	Sørge for økt sommerdrift i skogbruksnæringen for å sikre sysselsetting i både skogbruks- og transportnæringen
Sesongarbeidskraft i landbruket	Stat	Sørge for at landbrukets behov for arbeidskraft blir dekket for å sikre matforsyning, og arbeidsplasser både i landbruket og transportnæringen

Andre nødvendige tiltak

Tiltak	Hvem	Forslag
Sikre utdanningsløpet for lærlinger	Stat/Fylke	Forsterke støtteordningene og etablere garanti for at lærlinger kan fullføre utdanningsløpet
Økt fleksibilitet i arbeidstidsbestemmelser	Stat	Tilrettelegge for mer fleksibilitet i arbeids- og overtidsbestemmelser og for mulighetene for økt overtid og forkortet hviletid, slik at tilgjengelig arbeidskraft blir benyttet optimalt
Kompetansekurs på nett	Stat	YSK (grunnutdanning/etterutdanning), ADR og andre kurs bør kunne gjennomføres på nett, for å slippe å ta sjåførene ut av drift