

Innspill til regjeringens økonomiske tiltakspakke

Fra Norges Lastebileier-Forbund 14. mars 2020



Norges Lastebileier-Forbund 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. Vi er en typisk småbedriftsnæring med et overtall av enbilsbedrifter, (vare- og lastebiler) og 1 – 5 bilsbedrifter. Vi har også de største transportbedriftene i landet som medlemmer hos oss – typisk 50 – 300 biler. Disse utgjør ca. 10 % av medlemsmassen. Våre bedrifter eier og/eller leaser sine biler, i motsetning til samlastere og speditører som leier inn biler med sjåfør fra våre medlemsbedrifter.

Foreløpige innspill. Ytterligere innspill og krav om tiltak vil komme etter hvert som situasjonen eskalerer.

Etter hvert som øvrige deler av samfunnet stenger ned merker transporten effektene. En rekke bedrifter – også store – er i ferd med å permittere som følge at bilene står stille - fordi kundene forsvinner. En småbedriftsnæring som vår har ekstremt små marginer og veldig lite å møte bortfall av omsetning med. Veien er kort til skifteretten for både små og store bedrifter. Tiltakene som kommer, må derfor ha umiddelbart effekt. Hele 30 % av NLFs medlemsbedrifter melder allerede om at de har mistet oppdrag som følge av krisen. Dette tallet forventes å øke kraftig kommende uke etter hvert som konsekvensene av tiltakene som er satt inn for å forhindre smitte slår inn. Nær halvparten av NLFs bedrifter oppgir å være engasjert i en av de samfunnskritiske områdene.

Tiltakene må legges slik opp at bedriftene greier seg gjennom krisen, men også at de har mulighet til å bygge seg opp igjen etter krisen. Det hjelper lite med tiltak nå – som skyver problemet og konkursene til etter at krisen er over og staten igjen starter innkreving.

Tiltak	Begrunnelse	Viktighet
Bankene må sikres trygghet	Bankene og finansieringsinstitusjonene må sikres økonomisk slik at de har mulighet til å være rause med bedriftene i f t å utsette innbetalinger. Uten trygge banker øker presset på våre bedrifter. En stor del av våre bedrifter har ekstremt liten buffer slik at de er helt avhengig av omsetning for å holde bedriften gående. Nå må de ha hjelp fra banker og finansieringsinstitusjoner for å komme seg gjennom krisen. Det kan handle om tiltak som rente og avdragsutsettelse, økt kassekreditt osv. Tiltakene som så langt er satt inn fryktes å ikke være tilstrekkelige.	MEGET HØY
Permitteringsordningen	Veldig viktig med det som foreslås, men ordningen skyver byrden over på arbeidstager som får nedsatt inntekt etter dag 3 i stedet for dag 15. Dette gjør at våre ansatte kan komme i store økonomiske utfordringer, noe som bør unngås. I tillegg står vi i fare for en lekkasje til sykmelding i stedet. Staten må sørge for full lønn under permittering.	HØY

Innspill til regjeringens økonomiske tiltakspakke

Fra Norges Lastebileier-Forbund 14. mars 2020



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

	Deltidsansatte med lønn 150 000,- er i en ekstra vanskelig situasjon da de ikke har rett til dagpenger. Dette må gjøres noe med.	
Varslingstid for permitteringer	Det normale er varslingstid på 14 dager. NAV synes å godta at varslingstiden for permittering i forbindelse med coronaviruset settes til 2 dager. Det bør stadfestes som standard i forbindelse med denne krisen. Fjerner tvil og usikkerhet og vil være et betydelig bidrag. Det er viktig å huske på at mange transportører får dramatisk fall i omsetningen over natten som følge av denne situasjonen og myndighetens tiltak.	HØY
Arbeidsgivers økonomiske ansvar	<p>Dette må være likt enten man er sykmeldt, hjemme med sykt barn eller permittert. En risikerer at det blir lekkasje mellom ulike ordninger og at arbeidsgiver blir sittende igjen med regningen.</p> <p>Det betyr at også arbeidsgiverperioden ved sykmelding ved isolasjon og karantene må likestilles med arbeidsgiverperioden for permitterte</p>	HØY
Kostnadsreducerende/ Likviditetsforbedrende tiltak	<p>Det er utrolig viktig å sikre bedriftene som nå må parkere bilene sine likviditet. Staten må derfor umiddelbart utsette alle frister for innbetaling av forskuddsskatt, arbeidsgiveravgift og merverdiavgift, samt andre krav som forfaller. Når krisen er over må staten være raus med innbetalingen av utsatte skatter og avgifter slik at bedriftene får god tid til å bygge opp igjen likviditet. Hvis ikke skyver vi bare på problemet og får en opphopning av konkurser i etterkant av krisen. Det bør derfor i neste fase vurderes om staten skal frafalle slike krav som en drahjelp til å bygge bedriftene opp igjen.</p> <p>Staten bør også sterkt redusere krav til innbetaling av forskudd i Autopass for ferger og bom. Staten bør pålegge fylkeskommune det samme. Å slippe forskuddsinnbetaling på ferger er et viktig tiltak for å bedre likviditeten. Innbetalt forskudd tilbakebetales. Typisk forskudd er fra 14000 – 27 100,- pr bil, avhengig av lengde pr bil. Det sier seg selv at for bedrifter på Vestlandet og andre ferjefylker er dette en betydelig likviditetsutfordring. Fergeselskapene må finne andre måter å løse sitt likviditetsbehov. Dette er tiltak som ikke vil medføre økt usikkerhet for innbetaling fordi all løyvepliktig næringstransport allerede har stilt en løyvegaranti.</p>	MEGET HØY
Enbilseiere – med enkeltmannsforetak trenger hjelp	Ca. 50 % av NLFs bedrifter er enbilseiere. Mange av disse har enkeltmannsforetak. Disse har stilt hus og hjem i pant og risikerer å havne på gata dersom de ikke får hjelp. De har ikke-eksisterende marginer og ikke-eksisterende buffere. De bør få rett til dagpenger.	MEGET HØY
Sikre full kompensasjon dersom staten må rekvirere kjøretøy.	En eskalering av krisen kan på sikt medføre at staten må rekvirere kjøretøy for å sikre samfunnskritiske strukturer. Dersom en slik situasjon oppstår, må bedriftene det gjelder sikres full kompensasjon.	HØY – på sikt.

Innspill til regjeringens økonomiske tiltakspakke

Fra Norges Lastebileier-Forbund 14. mars 2020



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Karanteneregler for sjåfører – helsesituasjon for utenlandske sjåfører.	Har unntak etter gjeldende regelverk, men de som bruker utenlandske sjåfører i norske bedrifter kan stå i en situasjon uten sjåfører som følge av at de blir sendt rett i karantene eller rett og slett får utreiseforbud. Dette kan medføre en kritisk situasjon for bedrifter som enten ikke får utført samfunnskritiske oppdrag eller må stenge ned øvrig virksomhet på grunn av sjåførmangel. Her er det ulike signaler fra ulike myndigheter – næringen har behov for en rask avklaring!	HØY
Mer fleksibilitet i arbeids- og overtidbestemmelser.	Det må bli mulighet for økt overtid og forkortet hviletid. Mange bedrifter står, som følge av karantenebestemmelsene, ovenfor akutt mangel på sjåfører. Sjåfører som er på vei tilbake fra hjemlandet blir satt rett i karantene. Dette får svært negative konsekvenser.	HØY
Smitteverntiltak på raste- og hvileplasser, ferger og bensinstasjoner.	SVV har begynt å stenge raste- og hvileplasser samt toaletter langs veien. Det samme hevdes at det at ferger og bensinstasjoner gjør. Det må politisk understrekes at dette ikke må skje. I stedet må samfunnet sette inn ekstra ressurser for å holde toaletter og raste- og hvileplasser åpne. Samfunnet er helt avhengig av sjåfører i denne krisen og sjåfører er helt avhengig av å hvile, gå på toalettet og få vasket seg i trygge omgivelser.	MEGET HØY - sikkerhetstiltak
Fristutsettelse på alle offentlige frister	Ikke en direkte del av en økonomisk pakke, men så lenge SVV stenger ned og restriksjonene på undervisning etc. er til stede må alle frister vedrørende YSK, ADR, førerkort, EU-kontroll osv. utsettes slik at bedriftene kan operere for fullt selv om det er frister m.v. som utløper i kriseperioden. Alternativet kan bli at samfunnskritiske tjenester stoppes opp fordi en YSK frist el.l. er utgått. Det kan også gi negative økonomiske konsekvenser for næringen. Det er ikke godt nok at det fra enkelte av SVVs kontrollstasjoner svarer at det ikke vil bli utført kontroller og at den enkelte bedrift selv må vurdere hvorvidt de vil kjøre eller ikke.	HØY

Oversikten er foreløpig og basert på strakstiltak. Nye tiltak vil etter all sannsynlighet bli nødvendig. I tillegg til ovennevnte tiltak er det en rekke praktiske tiltak som må på plass for at transportbedriftene kan operere optimalt gjennom krisen. Disse tas fortløpende med Statens Vegvesen.