

## **Generalforsamling 2009 – den 13. marts 2010**

### **BERETNING for 2009 v/formand Per Rasmussen**

Jeg vil starte med at mindes det bortgåede medlem:

Torben Jørgensen

Æret være Torben minde!

#### **Året 2009**

**Denne beretning er gældende for tidspunktet siden sidste ordinære generalforsamling og til i dag.**

#### **2009 – et turbulent år for branchen**

Det forløbne år har i branchen budt på større udfordringer end vi nok kunne have ønsket os.

I de fleste medlemsvirksomheder har man oplevet aktivitetsnedgang, indskrænkninger i personalet og fald i indtjeningen i et omfang, som vi dårligt kan erindre tidligere er sket.

Sidste år i min beretning opfordrede jeg til at vi skulle forsøge at opretholde et prisniveau, som vi kan forsvare overfor os selv og vores forretninger. Tilsyneladende fald mine ord på stenet grund for det man hører er jo netop at en voldsom priskrig raser. Det er gunstig for vore kunder men konkurstallene i branchen viser tydeligt, at det bestemt ikke er er gunstigt for os selv.

Det hersker markedøkonomi her landet – heldigvis - for alternativet er ikke attraktivt – og det vil sige, at der er fri prisdannelse og det står alle frit for at køre sin forretning i sæk – og det er der så nogle, der er godt i gang med. Vi kan vel konstatere, at vi selv er vore største konkurrenter.

Men vi har jo ikke oplevet at vore omkostninger er faldet – tværtimod tyder det jo på, at vi må acceptere en lønstigninger efter overenskomstforhandlingerne

Vi hverken kan eller må som brancheforening diktere priser eller udgive priskuranter. Derfor kan jeg kun gentage min opfordring fra sidste år: kig på Jeres omkostninger og lad være med at sælge varen under kostprisen.

Jeg skal ikke give et bud på, hvornår kurven vender og vi får mere gang i hjulene. Det vil jeg overlade til en rigtig fremtidsforsker, nemlig Jesper Bo Jensen som vi har inviteret til senere i programmet at fortælle os, hvad vi har i vente.

#### **Udenlandske chauffører og politi**

I juni kom der endelig hul på bylden hos politiet i forhold til udenlandske chauffører på de danske veje. Det havde DTL efterlyst i mange år. Men pludselig kunne de udskrive bøder for en kvart

million kroner. Det fik Syd- og Sønderjyllands Politi nemlig i indtægt, da de gennemførte en razzia for at stoppe lastbiler, som bla. kørte for hurtigt d.17 juni , 30 chauffører og syv vognmænd blev sigtet, og de fleste var udlændinge.

Det brude være en selvfølge, at alle chauffører – danske som udenlandske – skal overholde lovgivningen, og at det er skadeligt for erhvervets image, når lastbiler, uanset nationalitet, ikke overholder fartgrænserne eller på anden måde ikke overholder lovgivningen.

Derfor er det glædelig, at DTLs kritik af de manglende kontroller af udenlandske chauffører var medvirkende til, at Folketinget senere på året vedtog et forslag til ændring af færdselsloven, så der kommer hjemmel til at kunne straffe udenlandske chauffører i Danmark for køre-hviletidsovertrædelser begået i udlandet.

Men kontrollen kan blive langt mere effektiv. Det kan jo ikke passe, at de, der bestræber sig på at overholde love og regler skal straffes, hvorimod dem, der er ligeglade går fri og sparer omkostninger, fordi kontrollen mangler.

Det undrer mig ligeledes, at udlændinge alene skal betale vejbenyttelsesafgift, når de kører på motorvejene. Det betyder, at udenlandske biler frit kan færdes på alle øvrige veje uden at bidrage med en krone. Loven om vejbenyttelsesafgift stammer tilbage fra 1994 og noget kunne tyde på, at den trænger til at blive revideret, hvis vi skal lidt af konkurrenceforvridningen til livs. Vi vil fra foreningens opfordre DTL til at påvirke de rette ministre til at få kigget på loven igen.

### **Cabotage**

EUs transportministre vedtog 24. september de længe ventede cabotage-regler – dvs. regler for, hvor meget indenrigskørsel en vognmand må køre i et andet EU-land. Det skete i forbindelse med vedtagelsen af en ny vejtransportpakke.

Vi har ventet længe på, at der kom klare regler. De nugældende regler har været undskyldningen fra de danske myndigheder for at forholde sig næsten passive til kontrollen og dermed givet lovbrudere nærmest frit spil på de danske veje.

De nye regler tillader, at cabotage-kørsel kan udføres tre gange inden for syv dage, når man er kommet ind i et andet EU-land, og de træder i kraft 16. maj.

Teksten fra transportministrene i EU indeholder også en præcisering af, at cabotage er af midlertidig karakter og ikke bør have et omfang, der skaber forstyrrelser på markedet. Det altafgørende er hvordan og i hvilket omfang politiet vil kontrollere, at de nye regler overholdes. Det der bekymrer mig lidt, er at speditørerne og DI Transport har udtrykt tilfredshed med de kommende regler – jeg håber ikke, at de dermed forventer at ulovlighederne kan fortsætte til skade for rigtige danske vognmænd i danske biler på dansk jord med dansk chauffør!

Vi arbejder lidt i bestyrelsen med en ide, som I måske synes er diskriminerede, men det tager vi så med:

Foreningen påtænker at fremstille streamers med teksten:

**”Her kører en dansk lastbil med en dansk chauffør der får overenskomstmæssig løn”**

Disse streamers vil vi uddele gratis til alle vore medlemmer – 1 stk. pr. bil til de – der dokumenterer at leve op til slogan'et!

Jeg kunne i den forbindelse ønske mig at offentlige og halvoffentlige transportkøbere var mere samvittighedsfulde i deres valg af transportør. En aktuel sag i Fredericia, rejst af 3F, viser desværre, at man alene kigger på pris og mindre på om man beskæftiger en leverandør, der lader hånt om både overenskomster og godskørselsloven.

Ingen af os ønsker vel, at 3F render rundt i vore virksomheder og leger lønpoliti, men vi må i egen interesse acceptere at tage imod 3F når de banker på døren og spørger til lønniveau. Det burde ikke være et problem, hvis man har god samvittighed.

## **Affald**

Ved årsskiftet fik vi igen ny lovgivning som får betydning for mange af vore medlemmer – denne gang om regler for genanvendeligt affald. Med ændringen vil der ske nogle lettelser, og reglerne vil blive langt mere ens landet over.

Men grundlæggende er der tale om et stop for kommunale ordninger. Kommunerne må nemlig ikke længere have kommunale ordninger for virksomhedernes kildesorterede, genanvendelige affald.

Dette affald er nu på det frie marked. Og vognmanden kan – efter godkendelse i Miljøstyrelsen – direkte indgå aftaler med virksomhederne om afhentning af deres affald.

I 2010 skal vi dog leve i en mærkværdig overgangsordning. For de værktøjer og registre, der er rygraden i det nye affaldssystem, bliver først klar i løbet af året. Hold derfor godt øje med nyt fra DTL.

Men en vigtig dato er den 1. september i år. Her skal alle vognmænd, der kører med affald, registreres i Miljøstyrelsen. Og det er alle vognmænd – også dem, der kun sjældent kører med affald.

I forbindelse med affaldsreformen har vi en revideret betalingsregulativ for erhvervsaffald. De fleste vognmandsvirksomheder producerer ikke selv affald, men bliver opkrævet gebyr alligevel. Foreningen har bedt DTL udarbejde et skema til ansøgning om fritagelse – desværre når den ikke at komme frem i år, så da må I selv klare paragrafferne.

## **Traktorer og snerydning**

DTL har fremført kritik af brug af traktorer over for transportministeren. Sagen endte med, at ministeren afviste at indføre tilladelseskrav for registrerede traktorer. Derudover afventer DTL justitsministerens svar angående ulovlig kørsel med uindregistrerede traktorer samt kørekort til traktor.

Nu har DTL gang i en henvendelse til SKAT. For den omsiggribende brug af landmænds traktorer til at rydde sne kan indebære, at der anvendes afgiftsfri diesel til snerydning, hvilket ikke er lovligt. Kommunerne siger, de skal spare, og det har ført til en øget brug af traktorer.

Men fx i Kolding, hvor en række vognmænd i efteråret 2009 blev fyret som sneryddere til fordel for kommunens egne folk, ser det nu ud til, at kommunen alligevel har fundet ud af, at private vognmænd og entreprenører, men desværre også landmænd, er bedre til det job. Borgmesteren har i det mindste lovet at arbejdet kommer i udbud inden næste vinter.

Men det undrer mig stadig, at jeg ofte – for ikke at sige hver dag – ser traktorer, som er langt bredere end de maksimum dimensioner, loven beskriver. Som jeg læser loven må en traktor med vogn højst være 2,55 bred, hvis den bruges til transport. Hvordan det er muligt at få indregistreret en traktor, som fra fødslen overskrider maksimum bredden, f.eks. pga. af brede dæk, er mig en gåde når jeg samtidigt af erfaring ved, at der ikke skal mange ekstra millimeter til før en lastbil bliver kasseret i syn?

Men det har vi tænkt os at forfølge, så vi kan blive klogere!

### **Objektivt straffeansvar**

Det er stort set kun transportbranchen, der er underlagt den type lovgivning, og det er DTL stærkt utilfreds med. Derfor indledte DTL i august igen en politisk kamp imod det objektive straffeansvar.

I januar forelagde DTL sagen for justitsminister Brian Mikkelsen og vi formoder nu at den nye Justitsministeriet kigger på sagen.

I Arbejdsmiljølovgivningen i Danmark er der gjort op med det objektive straffeansvar og indført regler om, at arbejdsgiveren for eksempel ikke kan pålægges bødeansvar, hvis ansatte på egen hånd overtræder lovgivningens krav om anvendelse af personlige værnemidler, anvendelse af udsagningsforanstaltninger, anvendelse af beskyttelsesudstyr eller sikkerhedsforanstaltninger, anvendelse af forsvarlige arbejdsmetoder eller certifikater til kran og gaffeltruck.

DTL ønsker, at man på køre- hviletidsområdet indfører noget tilsvarende. Det kan for eksempel være frihed for straffeansvar, hvis vognmanden kan dokumentere, at chaufføren er blevet oplyst og instrueret tilstrækkeligt, at transporten er planlagt, så reglerne kan overholdes, at virksomheden ingen interesse har haft i overtrædelsen – f.eks. chaufførens private svinkeærinder, og at vognmanden har gennemført regelmæssig instruktion og kontrol.

Der skal ikke herske tvivl om, at vognmanden i kraft af ledelsesretten også har ledelses-pligten. Men det objektive straffeansvar, som det eksisterer i dag med de ekstremt høje bødeniveauer på køre- hviletidsområdet, er helt ude af proportioner, hvis vognmanden i øvrigt har opført sig ordentligt – og kan dokumentere det. Det princip ønsker DTL ændret.

### **Regeringen**

Sidste år i min beretning sagde jeg: ”Det er utroligt, at et ministerium som Transport og Energiministeriet bliver prioriteret så lavt, at der ustandselig sker udskiftning af ministeren. Er det fordi området generelt vurderes meget lavt, eller er det fordi ingen gider have med det at gøre?”

Desværre må jeg gentage de selvsamme ord – for nu har vi igen fået en ny. Denne gang er det dog en fra regionen, så vi kan jo håbe på lidt mere interesse for sagen.

For der er ellers opgaver nok at tage fat på for såvel transportministeren, justitsministeren og flere andre på Christiansborg.

I denne sammenhæng vil jeg fortsat opfordre Jer til møde op i retten, hvis I skulle få bødeforlæg, I mener er urimelige og som ikke står forhold til forseelsen. I skal stadig være opmærksomme på at politiet laver mange fejl og de har bestemt ikke altid ret.

Vi har brug for at få flere retsafgørelser i principalsager og jeg kan glæde Jer med, at den ”retshjælpskasse” som jeg lovede Jer sidste år i min beretning, hvor foreningen vil yde et tilskud til advokatombudsninger i principielle sager, nu er klar til at blive søsat. Inden for kort tid vil vi udsende information om muligheder og regler.

### **Året i Sydøstjyllands Vognmandsforening**

Der er i året 2009 afholdt 6 bestyrelsesmøder. Jeg har deltaget i 2 formandsrådsmøder i København og bestyrelsen har derudover deltaget i 2 Formands- næstformands-møder med DTL samt DTL Region Syds årsmøde.

Jørgen Egeskov og jeg har som repræsentanter for foreningen deltaget i 4 bestyrelsesmøder i Region Syd.

Foreningen har i årets løb inviteret til 2 medlemsmøder:

Den 29. april – kåring af Årets Transport Virksomhed 2009 hos Scania i Vejle. Husk at sætte kryds i kalenderen den 21.04.10. hvor Årets Transport Virksomhed i Region Syd 2010 kåres i Vejle.

Konkurrencen om Årets Transportvirksomhed giver branchen meget PR, fordi folk gerne vil læse gode historier om virksomheder, der driver en sober forretning og klarer sig godt. Desværre må det erkendes at interessen i vor foreningen for at deltagelse har været meget ringe.

I tidsrummet fra den 3. til den 7. juni arrangerede foreningen en studietur for medlemmer til Prag. Der deltog små 50 personer, som fik en pragtfuld og oplevelsesrig tur. Tak for interessen til de medlemmer, der var med og til mine medhjælpere ved tilrettelæggelse af turen, Niels, Henrik og Jens.

I foråret 2009 gennemførte foreningen en hvervekampagne med hjælp fra regionskontoret. På trods af et rimeligt stort potentiale må vi erkende, at resultatet blev nedslående. Tidspunktet var måske ikke det allerbedste, men vi må nok konstatere, at de kniber med solidariteten i branchen. Det er

lettere, at lade andre betale for det erhvervspolitiske arbejde, som jo kommer alle til gode og desværre ikke blot dem der betaler regningen.

Igen i 2009 har foreningen kunnet glæde sig over en stabil og loyal medlemskreds.

Vi er ved årsskiftet: 229 medlemmer samt

20 passive medlemmer

2 medarbejdende anpartshaver

4 vognmandssønner

Indmeldt nye medlemmer i løbet af året: 12 mod 14 året før

24

Udmeldte:

Pga. restance, konkurs:	2
Pga. ophør	15
Pga. af salg:	1
<u>Pga. anden årsag:</u>	<u>6</u>
I alt	24

## Tak

Til slut vil jeg gerne udtrykke en tak

- for godt samarbejde med mine bestyrelseskolleger
- for loyal opbakning til foreningen fra alle vore medlemmer
- for trofast støtte fra alle foreningens samarbejdspartnere, som yder en værdifuldt støtte til foreningens drift

Og endelig en stor tak til Poul, Jens, Jens Ole og Bitten fra Regionskontoret for det rigtig gode samarbejde, vi har i hverdagen. For mit vedkommende er det utrolig vigtigt, hvilket jeg i høj grad føler det også er for vore medlemmer.