

## **Beretning – Sydøstjyllands Vognmandsforening – 2015**

Jeg vil begynde min beretning med tre historier fra mit eget nabolag, Juelsminde og nærmeste omegn:

Når en vognmand kan finde på at bruge andre chaufførers førerkort for at overtræde regler og lovgivning med det resultat, at han får en bøde på 156.000 kroner og tre års forbud mod at køre lastbil....

....og når en anden vognmand kan finde på at køre indenrigsture efter eksportoverenskomst, så skattevæsenet via diæter indirekte betaler en pæn del af lønnen til hans chauffører....

...og når en tredje vognmand kan gå konkurs to gange med to års mellemrum, få gældssanering og i princippet starte forfra som selvstændig igen....

...så er det nok ikke, fordi vi er specielt skurkagtige der, hvor jeg bor. Så er det, fordi vi i hele vores område og i øvrigt i hele Danmark i vore egne rækker kan møde lige så unfair konkurrence, som fra danske skuffeselskaber syd for grænsen med østeuropæiske chauffører på tvivlsom cabotagekørsel.

Så skal vi kigge i egne rækker, påtale, rydde op og måske i sidste ende anmelde kolleger for at overtræde reglerne.

Jeg og alle I andre ved udmærket, at det er svære tider for den danske transportbranche. Men vi behøver jo ikke gøre det sværere for os selv.

Ikke fordi jeg går ind for overvågning og angiveri. Men det er da voldsomt irriterende at kigge på kolleger ude på et moralsk og økonomisk skråplan, når man selv overholder reglerne. Så svære er tiderne vel heller ikke.

### **Vi vil stå sammen som Danske Vognmænd**

I stedet for at kæmpe mod hinanden med ufine metoder vil jeg opfordre til, at vi holder sammen og stræber mod at blive det, vi vedtog som vores brancheforenings undertitel på sidste års repræsentantskabsmøde – Danske Vognmænd, som i fællesskab kæmper for ordnede og ordentlige forhold for en branche, som er livsvigtig for, at vores samfund kan hænge sammen.

Det er mit budskab, og det vil jeg vende tilbage til, når jeg er færdig med at fortælle, hvad der er sket af vigtige ting i årets løb, både på landsplan og lokalt.

Først på landsplan – og helt overse problemer ulovlig cabotagekørsel kan vi jo ikke.

## **Mørketallene om cabotagekørsel**

Året startede med en artikel i Børsen, der fejlagtigt nedtonede uenigheden mellem ITD og DTL i spørgsmålet om ulovlig cabotagekørsel og problemets omfang. DTL mente – og mener stadig - at der i statistikkerne findes mange ”mørketal”. DTL tror ikke et øjeblik på de officielle statistikker, for det er almindeligt kendt og accepteret, at indberetningerne til statistikken mildt sagt er for ringe og for få.

Den danske regering var i 2014 særdeles aktiv i bekæmpelsen af social dumping truslen og de ulovlige cabotagekørsler. Transportminister Magnus Heunicke sikrede ekstra tre millioner til Rigspolitiets tungvognscentre i øst og syd, blandt andet med henblik på at forhindre transport over grænsen med varer, som ikke reelt er handlet, fx tomme paller, blomsterbure eller tomme containere.

Samtidig meddelte Rigspolitiets Færdselscenter, at antallet af brud på cabotagereglerne var halveret siden 2012. Det skyldtes ifølge politiet højere bøder, skrappere regler og mere og bedre kontrol.

Jeg er nu ret sikker på, at det også skyldes, at de danske speditører er blevet bedre til at omgå reglerne, så der ind imellem er en enkelt smuttur ud af landet uden egentligt ærinde. Og det er stik imod lovens ånd.

Mit synspunkt underbygges af den længe ventede rapport fra Lunds Tekniske Universitet om cabotagekørsel på de danske veje. Den kom sidste sommer og fortæller, at mellem 150 og 200 udenlandske lastbiler opererer med cabotage som udstationeret – dvs. de kører fortløbende 2-3 indenlandske ture, kører ud af Danmark på kortere internationale ture for så at returnere for at køre cabotage i Danmark igen. Inden for en uge vel at mærke.

I en rapport om det indre marked trykkede EU-Parlamentet i november på et ømt punkt. Rapporten viste nemlig, at hele cabotage-arrangementet uden social harmonisering er en spiral mod bunden, hvor effektivitet ikke er effektivitet for selve vejtransporten. Næh, det handler om, hvor effektiv man er til at snyde eller omgå reglerne.

Ved Folketingets åbning kom kampen mod den sociale dumping med i statsministerens åbningstale. Kort efter overbragte transportministeren på et EU-møde et brev med syv konkrete forslag til, hvad der bør være de næste skridt i kampen mod social dumping i vejtransporten. Blandt andet en klarere definition af, hvad der ligger i tre cabotageture inden for syv dage og konkrete initiativer til at forbedre kvaliteten på og kontrollen med rasteplasser. Her har jeg lyst til at indskyde, at det vel vil være et helt naturligt skridt at uddele bøde til de vognmænd, som har chauffører holdende rundt om på uautoriserede overnatningsrasteplasser.

## **Mindsteløn på tyske veje?**

Ikke kun i Danmark ser man på problemet. Den tyske transportminister har for eksempel foreslået mindsteløn på de tyske veje. DTL støtter formålet med den tyske mindsteløn, men arbejder dog på mulighed for gruppefritagelse for danske vognmænd, der overholder overenskomsterne ved kørsel med danske lastbiler.

## **Køre- og hviletid**

Kalenderåret startede med en nyhed fra Norge, hvor en litauisk chauffør udover 4 falske kørekort var i besiddelse af 4 falske ID-kort, der gjorde, at han kunne køre lastbil døgnet rundt uden at blive opdaget i køre- og hviletidskontrollerne – altså lidt ligesom den lokale vognmand, jeg fortalte om i min indledning.

DTL udtalte til pressen, at den slags sagtens kunne forekomme i Danmark også. Og en svindelsag med køre- og hviletid og udenlandske chauffører blev opdaget på dansk jord i sensommeren, da en kendt sønderjysk vognmand blev afsløret for åbent kamera i at instruere sine udenlandske chauffører om, hvornår de skulle anvende magneter for at sætte kontrolapparatet ud af drift. Vognmanden blev senere ekskluderet af sin brancheforening ITD.

## **Ingen bøder for bagateller**

I juni kom brev fra Justitsministeriet med godt nyt til branchen: Rigspolitiet havde over for Justitsministeriet peget på nødvendigheden af at revidere reglerne om sanktioner ved overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne for at skabe en – og jeg citerer ”enklere og mere overskuelig retstilstand for alle aktører herunder chaufførerne og transportbranchen”.

Fremover skal der alene rejses tiltale i sager, hvor der sker mere end en bagatelagtig overskridelse af reglerne. Sanktionssystemet bør samtidig være så gennemskueligt og enkelt som muligt til gavn for såvel de parter, der skal overholde reglerne, som de myndigheder, der skal administrere og håndhæve. Efter at have gnedet øjnene sagde DTL ja til at deltage i en arbejdsgruppe med andre brancheorganisationer for at få indflydelse på denne proces. Vi håber, at sund fornuft endelig omsider vinder over bogstavelighed.

## **Lettere for modulvogntog**

Der blev i 2014 gjort flere ting for at lette adgangen med modulvogntogene. Det er sket efter vedvarende pres fra ikke mindst DTL. Vejdirektoratet har udsendt en udvidet vejledning til kommunerne, og tilbyder nu også at ”screene” det ansøgte vejnet for at identificere problemerne.

DTL bruger mange kræfter på at få kommunerne til at fremskynde behandlingen af ansøgninger, og jeg vil opfordre de enkelte medlemmer til at kontakte DTL for at få hjælp, når de har brug for at søge. Vi råder faktisk over eksperter på området.

## **Hvor går tolerancegrænsen?**

Planerne om forhøjelse af totalvægten vækkede slumrende kræfter i politiet, der ønskede at skærpe tolerancen for overlæs. Den hidtidige grænse på 7 pct. for overlæs blev med meget kort varsel sat ned til 3 pct. pr. 1. marts. Samtidig blev der indført et maksimum på 1500 kg overlæs. Det skete, inden der overhovedet politisk var taget stilling til at hæve totalvægtsgrænsen!

Det var kraftige stramninger – mere end DTL havde forventet, selv om alle signaler fra myndighederne gik på, at der skulle ske noget på området, da man var trætte af vognmænd, der udnyttede tolerancegrænsen som anledning til at læsse ekstra på. DTL protesterede imod planerne og foreslog alternativer. Men lige lidt hjalp det. Tolerancegrænsen blev gennemført. Efter et par måneders tovtrækkeri og massivt pres fra ikke mindst DTL, besindede myndighederne sig og opjusterede tolerancegrænsen til 5 pct. – dog maksimalt 2 ton. Dette noget rodede og uskønne forløb blev afsluttet med, at de nye regler trådte i kraft 1. august – samtidig med den øgede vægtgrænse.

## **Tungere køretøjer til gavn for økonomien – men hvis økonomi?**

I 2014 fik totalvægten på vogntog nemlig endnu et nøk opad efter pres fra DTL. I regeringens vækstplan var nævnt branchens ønske om at få lov til at køre med 56 ton totalvægt på 7-akslede vogntog. Planen blev velsignet af et politisk flertal i Folketinget i juni, og den 1. august kunne vognmændene endnu engang få bedre udnyttelse af deres investeringer i eksisterende materiel - til gavn for eksempelvis udgifterne til brændstof.

Det kommer selvfølgelig kunderne til gode, men den reelle forbedring for os vognmænd kan man nu godt sætte spørgsmålstegn ved. For jeg har nærmest indtryk af, at transportprisen pr. ton falder så meget, at det allerhøjst bliver status quo på bundlinjen hos vognmanden. Sådan har det vel altid været: Jo mere vi kan køre med pr. tur, jo mindre tjener vi pr. ton. Det kan man jo altid diskutere rimeligheden i.

## **Varebiler – nu får vi måske ordnede forhold**

I 2014 kom der for alvor skub i DTLs netværk for kurér- og varebilsvognmænd, for der er en hel del organiserede af slagsen. Samtidig kom der politisk fokus på varebilerne. Regeringen vil nemlig analysere konsekvenserne ved at indføre en tilladelsesordning for varebiler, så de får vilkår svarende til det, der gælder for biler over 3,5 ton.

I december drøftede Folketinget så et beslutningsforslag fra Dansk Folkeparti, der lagde op til, at vare- og kurerbiler også skal omfattes af godskørselslovens bestemmelser. Formålet er at få varebiler, der kører gods for fremmed regning (vognmandskørsel) underlagt samme lovkrav som lastbilerne. Dertil kommer, at kontroller af SKAT har afsløret udbredte problemer med socialt bedrageri, sort arbejde og illegal arbejdskraft.

Forslaget blev ikke vedtaget, men der var stor enighed om intentionerne. Så måske er vi på vej til at få ordnede forhold for varebilsområdet, meget stærkt efterspurgt i DTLs medlemskreds – og ikke mindst i DTLs Netværk for Kurér- og Varebilsvogmænd, der i januar 2015 etablerede en egentlig forening.

Og så kan det være, at aviserne også vil blive kørt ud til tiden fra det store avistrykkeri i Taulov, selv om SKAT kommer på besøg midt om natten. For efter hvad jeg har ladet mig fortælle, fungerer jungletrommerne i den mere lyssky del af transportbranchen så effektivt, at så snart SKAT går i gang med at undersøge papirerne hos den første varevognschauffør, der ankommer, ja, så bliver han også den sidste den nat. Og aviserne får lov at hobe sig op, til SKAT er forvundet igen.

## **Vejbenyttelsesafgiften – gratis at lade være med at betale**

I februar 2014 erfarede DTL, at udenlandske lastbiler slipper for straf, hvis de gribes i ikke at have betalt vejbenyttelsesafgift for at køre på de danske veje. Statskassen mister derfor mellem 10 og 20 mio. kr. årligt.

Loven er nemlig skruet sådan sammen, at udlændinge ikke kan straffes ”første gang” de snyder med afgiften. Men der var heller ikke noget register for førstegangstilfælde, så i praksis kunne udlændinge lade være med at betale gang på gang uden at blive afkrævet pengene. Og sådan har det været siden 2008.

DTL krævede, at regeringen tog affære. Skatteministeren lovede i april, at han snarest muligt ville lukke hullet i lovgivningen ved at fremsætte et lovforslag, og det løfte holdt han. Nu registreres førstegangstilfælde, og anden gang falder hammeren.

DTL brugte i øvrigt 2014 på at lægge pres på regeringen for at indføre nummerpladegenkendelse. Ikke bare fordi det ville hjælpe myndighederne ved opkrævningen af vejbenyttelsesafgiften hos udlændinge, men også fordi det ville være et stærkt våben over for ulovlig cabotagekørsel – og i øvrigt i kampen for at holde arbejdsgivere ansvarlige for eksempelvis ulovlig overnatning på rastesteder!

Der foregår i øjeblikket forsøg med nummerpladegenkendelse forskellige steder i landet for at afklare de tekniske muligheder.

## **Turbulent år på kontoret**

Nu vil jeg kigge lidt på vores helt lokale virkelighed.

Mens jeg sidste år kunne konstatere, at vi endelig havde haft et roligt år på regionskontoret, må jeg i år sige, at året har været særdeles turbulent. Som de fleste af jer ved, har vi været nødt til at tage afsked med to medarbejdere, og i den forbindelse er kontorlederstillingen blevet nedlagt. I løbet af foråret lukker kontoret i Kolding, og vi flytter i kontorfællesskab med FDL på DTC. I krisetider er det jo sådan, at man rykker sammen, og jeg vil rette en stor tak til Bitten og Maibritt, der i en lang periode har måttet passe gesjæften alene. Stor tak for den måde, I har gelejdet jer selv og os gennem de vanskelige tider.

Og jeg kan da tilføje, at oplevelsen ikke udelukkende har været negativ. Jeg tror, at vi alle sammen har lært af forløbet. Jeg har for eksempel lært, at det er en god ide at se problemerne i øjnene, når de er der, i stedet for at gå og putte med dem og håbe, at alting vil blive bedre af sig selv en gang med tiden.

I øvrigt er vi ved at være klar med en ny konsulent til kontoret, men det kan jeg fortælle lidt mere om senere, hvis nogen er interesseret.

## **Bestyrelsen får en konsulent**

Og så til en lidt anden slags konsulent.

Krisetider var vi nemlig også lige ved at have i bestyrelsesarbejdet, da en tredjedel af bestyrelsen sidste år forlod os lige på en gang. Det gik nu fint. Værre er det næsten i år, fordi Niels Erik er stoppet som vognmand og derfor ikke kan være med i bestyrelsen mere. Han har de seneste 6 år trukket et meget stort læs i bestyrelsen og ville være svær at undvære. Ville være, siger jeg, for vi har fundet en rigtig god løsning, synes vi selv. Da Niels Erik stadig interesserer sig for vores forening, har bestyrelsen besluttet at tilknytte ham som konsulent til at tage sig af en lang række af de praktiske opgaver, han i forvejen klarede – og måske endda lidt til.

Hertil kommer, at han vil kunne tage hånd om ideer, som kommer frem til bestyrelsen – som f. eks. Prla Bjerregaards gode ide fra sidste år til at skaffe flere medlemmer, nemlig ved at vi hver for sig tager direkte kontakt til de vognmænd i hver vores område, der ikke er organiseret. Vi ved jo, hvem det er – Niels Erik vil kunne sætte hverværet i system.

Men jeg skal understrege, at han altså er bestyrelseskonsulent og ikke faglig konsulent. Det betyder selvfølgelig ikke, at menige medlemmer ikke må snakke med Niels Erik – men de faglige problemer har vi DTL-konsulenterne til at hjælpe med.

## **Resultaterne skal nok komme**

Selv har jeg fornøjelsen af at sidde både som formand her og som medlem af hovedbestyrelsen. Og jeg mener virkelig, det er en fornøjelse.

Jeg indrømmer gerne, at det kan være et langt sejt træk at beskæftige sig med organisatorisk arbejde, og jeg ved godt, at nogle af jer synes, det går alt for langsomt med at opnå resultater. Sidste år havde jeg et eksempel med på en næsten 20 år gammel sag om entreprenør- og godskørsel med traktorer. Nu sker der noget i sagen.

I år har jeg medbragt et brev, som bestyrelsen i Sydøstjyllands Vognmandsforening skrev til DTL i efteråret 2011.

Det handler om cabotage og social dumping. På det tidspunkt var ingen tilsyneladende opmærksomme på problemet. Men det blev de. Vi startede debatten, og vi er kommet langt siden dengang, synes jeg. Vi fik skudt en debat i gang, som stadig foregår, og som har bredt sig til hele Vesteuropa. Det kan vi godt være lidt stolte af.

## **Vognmandens dag - med succes i Ødsted**

Vi er 136 medlemmer at være bestyrelse for mod 147 sidste år – hertil 19 passive medlemmer, 1 medarbejdende anpartshaver og 1 vognmandssøn.

Vi kunne godt bruge flere. Men selv om vi havde stor succes med at arrangere Vognmandens dag i Ødsted den 13. september sidste år, blev det ikke den hverve-succes, vi havde håbet på. Mange stande, pænt besøg og alt i alt en rigtig god dag, og vi fik da gjort grundigt opmærksom på, at det er en god ide at være organiseret, og at DTL er det rigtige sted at melde sig ind.

Men skal vi have nye medlemmer, må vi nok finde andre metoder og argumenter. Jeg har nævnt Orlas glimrende forslag fra i fjor. Hvis nogen i forsamlingen har andre gode ideer i den anledning, skal de endelig ikke holde sig tilbage. Niels Erik sidder klar med kuglepenen.

## **Fælles kamp for ordnede forhold**

For som jeg sagde i min indledning – hvis I kan huske så langt tilbage – vi kan kun skabe ordnede forhold og fair konkurrence i vores erhverv, hvis vi står sammen. Hvis vi kæmper mod de brodne kar i branchen – mod de vognmænd, store som små, der omgås eller bøjer regler og love.

Men at bøje reglerne til egen fordel, at omgås overenskomsterne lempeligt eller helt undlade at skele til dem, at lave direkte svindel med køretilladelser, og at finde forskellige

fordækte metoder til at omgå reglerne for køre- og hviletid, cabotagekørsel – det er ikke en politik, som DTL eller Sydøstjyllands Vognmandsforening bakker op.

Vi arbejder derimod for ordnede forhold, for lige vilkår, og for fremskridt i fællesskab. Og jo flere vi er, jo stærkere vil vi være. Derfor er det fortsat min og min bestyrelses vision, at vi kan arbejde frem mod at samle alle danske vognmænd i én organisation – og at vi kan få alle dem, med, der i dag ikke er organiseret.

Også dem, der har glemt at læse på bagsiden af deres kørselstilladelse, hvor der står, at man skal køre efter gældende overenskomst.

For husk på, at

**SAMMEN ER VI STÆRKE.**