

# Beretning på generalforsamling i Sydøstjyllands Vognmandsforening. Aflagt 9. april 2022

Velkommen til en "normal" og corona fri generalforsamling i Sydøstjyllands Vognmandsforening. Vi har de sidste 2 år være hæmmet af corona. Coronaen viste sig at sætte transporten frem i lyset, og der var ikke ende på den betydning vi fik for hele samfundet. Det blev også nogle gode år for de fleste af os. Nu er der krig i Ukraine, det bliver spændende at se hvilken indflydelse den får på vores erhverv.

Beretningen vil indeholde mange af de samme emner som jeg havde med sidste år, nogle af dem er ikke afsluttede. Ting tager tid siger man, men det er ikke altid min tålmodighed kan klare det.

Der vil ikke være så meget om de ting DTL laver, da Ove Holm vil komme ind på det i sit indlæg, men der vil dog være ting som vi begge har med.

## Vejpakken

Efter at EU's vejpakke med kravene om danske chaufførlønninger på danske veje blev sat i gang, skulle social dumping være en saga blot. Det skulle stille danske vognmænd bedre i konkurrencen med både østeuropæiske transportfirmaer og danske firmaer med østeuropæiske eller i nogle tilfælde illegale og endnu mere østlige chauffører. Vi er så herhjemme blevet hinandens værste fjender, eftersom alt for mange vognmænd ikke lønner efter overenskomsten. Men det er jo lige så meget social dumping, som når udenlandske chauffører kører til alt for lave lønninger på de danske veje. Jeg kender eksempler på, at danske chauffører reelt aflønnes med under 100 kr. i timen. Og det er ikke kun vognmænd uden overenskomst, der betaler for lidt. Det kan også være organiserede vognmænd med overenskomst. Jeg kan så undre mig over, at chaufførerne accepterer de alt for lave lønninger, for de kan jo sagtens finde et andet job til en ordentlig løn.

Nu vi er ved vores overenskomst DTL-A/Dansk Erhverv med 3F, er vi i Sydøstjyllands Vognmandsforening af den opfattelse, at de trænger til en kraftig opdatering. Vi mener at der er for mange knopskydninger i den nuværende. Derfor afholdt vi den 5. marts et bestyrelsesseminar med kun det ene punkt på dagsordenen. Vi inviterede repræsentanter fra 3F og DTL-A/Dansk Erhverv til mødet. DTL-A/Dansk Erhverv, syntes ikke, at det var værd at spille tid på, så de kunne ikke finde tid til at deltage. Det var selvfølgelig også en lørdag. Vi havde en fin debat med 3F's repræsentant, som godt kunne se nogle af vores pointer.

### **Mangel på arbejdskraft**

Et af de helt store problemer for os er jo mangel på arbejdskraft, fordi alt for få unge tager en erhvervsuddannelse. I oktober 2021 manglede over halvdelen af de danske transportvirksomheder arbejdskraft. Derfor synes vi, at vi skal genindføre erhvervspraktikken i de ældste klasser i folkeskolen og samtidig kraftigt opfordre virksomhederne i transportbranchen til at tage praktikanterne ind og give dem et positivt billede af, hvad man kan få ud af at tage en erhvervsuddannelse. Det er jo der, de første og altafgørende valg skal træffes. Hvad skal jeg efter folkeskolen. I alt for mange år har automatsvaret været. Jamen, det bliver så gymnasiet.

Vi kan også gøre os selv en tjeneste, ved at tale transporterhvervet op og ikke altid være negative over forholdene i branchen.

En ting der ikke gør chaufførmanglen mindre er EU's arbejdsmiljøregler om maximum ugentlig arbejdstid på 48 timer i gennemsnit. Det har været meget oppe at vende i den sidste tid. Der er ikke ændringer i reglerne, men Danmark er blevet irettesat af EU, at de ikke kontrollerer reglerne godt nok. Det har hidtil været arbejdsmarkedets parter der har kontrolleret reglerne, men du bliver det færdselsstyrelsen. Der bliver ikke tale om dobbelt kontrol, da færdselsstyrelsen har udtalt at det ikke er rimeligt. Finn Bjerremand og Ove Holm kan svare på spørgsmål om dette senere.

### **Den rigtige pris**

Lastbiltrafikken steg iflg. Vejdirektoratets trafikstatistik i 2021. mest i første halvår, mens udviklingen var mere blandet i andet halvår i takt

med stigningen i energi- og brændstofpriserne. Væksten ser ud til at fortsætte

Jeg må ikke opfordre til prisstigninger for så kommer jeg i fængsel, men en stor bekymring i de seneste måneder har naturligvis været dieselprisernes himmelflugt. Her skal vi alle sammen huske på at regne prisstigningerne ind i vores transportpriser. Ellers snyder vi os selv. Og her har jeg lyst til at tilføje. Vi skal huske ikke at blive bange for os selv, når vi skal fortælle, hvad vores ydelser koster. Vi må ikke snyde os selv ved at dumpe priserne af frygt for at miste en ordre, hvad enten det er en enkeltydelse eller en stor, fast kunde, der skal have fornyet sin kontrakt.

### **Motorvejs-udvidelser på Fyn og i Østjylland. tak**

Regeringen fremlagde så i april sit udspil til en ny infrastrukturplan. Danmark Fremad, som planen hedder. Vi har i mange år foreslået udvidelser af det danske motorvejsnet f.eks., at Fynske Motorvej bør udvides på strækningen syd om Odense. Det arbejde er i fuld gang. Vi ønsker også kapaciteten på E45 i Østjylland øget. Det er også med i infrastrukturplanen. Med den udvikling der er i logistikbyggerier i og omkring Horsens, siger det sig selv, at E45 bliver mere befærdet af tung trafik. Det har for længe været en sag, der er blevet syltet. Kattegatforbindelsen, Hærvejsmotorvejen og en ny forbindelse over Limfjorden, er også nævnt i planen, men det bliver en kamp, at få dem gennemført, da der for tiden er meget modstand mod disse forbindelser af miljømæssige årsager. Jeg vil ikke gå nærmere ind i disse diskussioner, men blot nævne, at der altid har været modstand mod nye motorveje og broer, men alle er glade for dem når de står færdig. Tænk hvis vi ikke havde Storebæltsbroen. I juni indgik regeringen så en historisk bred aftale om infrastrukturen. De røde partier får tog og cykelstier, de blå partier får asfalt og veje. Og godstransporten får bedre arbejdsbetingelser. Der går rygter om, at infrastrukturplanen skal genforhandles, da der mangler penge på grund af Corona og krigen i Ukraine. Vi må fastholde vore politikere på, at planen skal holdes, da vi

ellers vil køre for meget i kø, til skade for både os selv, vore kunder og miljøet.

## Rastepladserne kom med

DTL – Danske Vognmænd var svært tilfredse med den nye politiske aftale om den trafikale infrastruktur til 161 mia. kr. Især da der også var afsat 50 mio. kr. til udvidelse af rastepladserne. Vognmændene kunne have ønsket det firedobbelte beløb. Det bliver spændende at se om de 2 private rastepladser der er på vej i Kolding og i Horsens Syd bliver en succes. Der er for nylig ansat en daglig leder til den i Horsens, så den er på vej.

## Klima og miljø

EU-Kommissionen havde i sin længe ventede mobilitetsstrategi lagt op til en gennemgribende grøn omstilling af al transport i Europa. Hjemme i Danmark havde transportministeren meldt ud, at det må være transportbranchen, der selv sætter kursen for, hvilke teknologier, der skal satses på for at fremme den grønne omstilling DTL har i mange år været fremme med klima og miljømæssige tiltag, med f.eks. modulvogntog og nu trækkere med to trailere, flere aksler, højere totalvægt osv. Nogen af dem har fænet i EU og andre har ikke. Politikerne kan motivere branchen til at købe mere miljø og klima venlige køretøjer, ved at give tilskud til den merpris sådanne køretøjer koster. Måske endda sådan, at det bliver en økonomisk gevinst at køre grønt, og ikke et smart markedsføringstiltag, som man i nogle tilfælde ser.

## Hvad skal vi køre på??

**Biogas** er en af de billigste og mest effektive måder at gøre noget for klimaet. Et andet problem er den stopklods, at afgiften på biogas ligger 20–25 procent over dieselaftgifterne. Der er rigeligt med biogas, men afgifterne bremser udviklingen og det er kun i Danmark der produceres

så meget biogas. **Brintlastbiler** har noget længere udsigt og kan tidligst forventes i 2023 eller senere lyder det fra lastbilproducenterne. Vi kan også gå over til **HVO diesel**, som faktisk er den nemmeste løsning, men der er ikke ret mange kunder der vil betale, så derfor skal afgiften også reguleres ned ad på det. **El-lastbiler** er den store frelser, synes de fleste akademikere, der er bare mange år til, at der er ladefaciliteter og teknologier der kan tilfredsstille erhvervet. Spørgsmålet er så om El er så miljøvenligt som påstås. Der er i hvert fald udfordringer hvis man tager en lastbil fra vugge til grav. Der er ingen tvivl om at den grønne omstilling vil koste mange penge og der er kun kunderne til at betale. **HUSK DET.** Set fra mit førersæde er det bedste råd lige nu. **Køb dieslbiler.**

Den eneste konklusion, man med rimelighed kan komme med, er, at vi i dag godt otte år før, vi skal have reduceret det samlede danske klimaaftryk med 70 procent, ikke har nogen anelse om, hvordan den tunge transport skal bidrage synligt til det. Det mest positive, man kan sige om rådets konklusioner, er, at det anerkender usikkerheden om, hvad der er den rette vej til grøn omstilling for vognmændene.

### **Miljø-tiltag gavner lastbil-fabrikkerne**

De nye skrappe miljøzoneregler har fået mange vognmænd til at sælge deres ellers fine Euro5 lastbiler før planlagt for i stedet at investere i nye Euro 6 lastbiler, som lever op til reglerne. Absurd, mener vi. 1. januar 2022 er reglerne nok en gang blevet skærpet. Nu må kun Euro-6-lastbiler eller biler med eftermonteret partikelfilter udføre arbejde i København/Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense. Også forud for denne skæringsdato planlagde mange vognmænd i årets løb at skifte ud i lastbilflåden for fortsat at kunne arbejde i de største byer. Vi mener, det koster på klimaet at skrotte. Filtre er der ingen vognmænd, der tror synderligt på. De er alt for dyre at eftermontere, på nogle lastbiltyper er det umuligt. Og efterfølgende kan man ikke få noget for dem, når lastbilen engang skal sælges. Miljøforbedringen ville være kommet af sig selv i løbet af fem-syv år. For så ville de biler være væk, der skaber problemet. I stedet fik vognmændene 1-1 ½ år, hvilket er alt for kort en tidshorisont. Men pas på hvis I alligevel kører ind i miljøzonerne med

en Euro 5. Der kommer en regning i E-boks på 12.000 kroner, da de har fået nummerpladescannere ved indkørslen til miljøzonerne.

## Dispensations-muligheder på vej

Forbedringer på vej med klippekortsordning i miljøzoner Det havde holdt hårdt at finde acceptable løsninger på kravene i miljøzonerne, men i marts måned efter gentagne henvendelser fra DTL, var der faktisk forbedringer på vej. Forskellige dispensationsmuligheder og en såkaldt klippekortsordning blev indført for at tage toppen af udfordringerne. Det skulle hjælpe en lang række specialkøretøjer, der ikke umiddelbart kan få eftermonteret partikelfiltre, og som var kommet i voldsom klemme. DTL og Kran Blok Erfa havde da gennem længere tid lagt arm med myndighederne om acceptable løsninger.

## Ubetalte p-afgifter for millioner

Fra 1. januar 2019 og til 30. november 2020 blev der udskrevet godt 8.000 p-afgifter til udenlandske køretøjer på de statslige rasteplasser. Af dem var 6.600 ikke betalt i januar 2021. Godt 4.800 p-afgifter var til køretøjer fra Polen, Rumænien og Litauen. Det var de barske kendsgerninger, som danske vognmænd vågnede op til efter nytår. For hvad angår dem, har der ikke været nogen eftergivelse eller udskydelse af retsforfølgning fra myndighedernes side. Men nu meddelte myndighederne, at de omsider havde fundet en inkassovirksomhed til at inddrive udenlandske lastbilers ubetalte p-afgifter. Det var klart et fremskridt, selvom det var bedre, hvis de udenlandske biler blev klampet, indtil afgifterne var betalt, mente DTL. 80 procent af de afgifter, som udenlandske lastbiler tildeles i Danmark, forbliver ubetalte. I januar 2021 blev det anslået, at der var udestående ubetalte bøder for 2019/2020 i størrelsen 13-14 mio. kr. relateret til udenlandske lastbiler. DTL har meddelt transportministeren, at han bør inføre straks, at udenlandske lastbiler simpelthen skale betale både afgifter og bøder på stedet. Og dermed altså, at klampning bør være en mulighed i forhold

til fx p-afgifter i hver eneste sag, hvor der er risiko for, at den udenlandske bils chauffør eller ejer ikke ville betale.

Egentlig skulle vintervedligeholdelsen af motorvejene netop nu være i udbud. Men Vejdirektoratet måtte trække en mangelfuld førsteudgave af udbudsmaterialet tilbage. Og nu afventer branchen så den rigtige udgave. Ordlyd og forløb af dette udbud er spændende at følge også for os, der plejer at byde, når den kommunale vintervedligeholdelse er i udbud. For Vejdirektoratets udbud vil givetvis danne forbillede for kommunernes udbud i de kommende år. Her må jeg så lige endnu en gang tillade mig at give udtryk for en stærk undren, nemlig over, at mens der er håndfaste krav til materiel og kontante regler for køre og hviletid for vognmænd og deres chauffører, når de er på vintervejene, så er det ikke engang et krav, at en traktor, der bruges til saltning og snerydning, er indregistreret, hvis spreder og plov er boltet fast på køretøjet, som så er blevet til et arbejdsredskab. Der er således ingen garanti for køretøjets sikkerhedstilstand. Der er heller ingen køre-hviletidsbestemmelser for traktorføreren, som der i parentes bemærket heller ikke er det for varebil-chauffører, herunder mange kurerfirmaer. Det er ikke altid fair konkurrence, vi er ude i.

Der arbejdes stadig i DTL på at få totalvægt på 40 tons på 5 akslede forvogne.

## Renovation

Mange kommuner byder selv ind med priser, når dagrenovationen skal i EU udbud. Det skal I være opmærksomme på rundt omkring i kommunerne. Det er svært at konkurrere med, da man har på fornemmelsen, at de ikke sørger for at få alle omkostninger med, når de selv byder.

## Lokale forhold

Vi er blevet lidt færre medlemmer siden sidste år, og det er mest fordi der er lukket nogle forretningerne, eller de er blevet solgt til en, der var

medlem i forvejen, så vi nu er 101 medlemmer. Vi satser stærkt på at få nogle flere, men det er ikke nemt. En ny vognmand der starter, mener selv han er verdensmester og skal i hvert fald ikke ind i en forening hvor de æder alle pengene op.

Der var nu nogen af dem der godt kunne trænge til noget hjælp fra DTL's konsulenter, for at agere i et samfund, hvor reglerne ind i mellem er noget snørklede.

## **DTL Regionerne**

Til slut lidt intern snak:

I DTL er vi hele tiden på jagt efter at gøre tingene bedre for vore medlemmer. Derfor er DTL-kontorerne i Roskilde og Viborg bliver lukket og personalet fra Viborg er flyttet til kontoret i Vejle og personalet i Roskilde er flyttet til hovedkontoret på Grønningen i København.

Jeg vil gerne sige en meget stor tak til de ansatte på kontoret og samtidig sende en hilsen til vores hovedkontor, hvor vi også altid får god og professionel hjælp, når vi har brug for det.

## **Bestyrelsen**

Vi har holdt 5 bestyrelsesmøder siden sidste generalforsamling, på tidspunkter hvor det var muligt på grund af Corona.

Et af Regionsmøderne i DTL har været afholdt virtuelt, og et har været holdt ved fremmøde. Der er ingen tvivl om at debatten flyder bedre når vi er sammen.

Jeg vil slutte min beretning med at sige tak til min bestyrelse for rigtig godt og solidt arbejde

- I har været der hele vejen igennem, også i hverdagen til en snak på tomandshånd, når der har været brug for.

Bedre bestyrelse kan ingen formand ønske sig.