

Formandsberetning 2020 SØV

- aflagt onsdag den 26. maj 2021.

Velkommen til generalforsamling i Sydøstjyllands Vognmandsforening på Jørgensens Hotel i Horsens.

Jeg håber i alle er blevet mætte.

Det er dejligt at kunne samles igen og være sammen med kollegaer for at diskutere de udfordringer vi har i transportbranchen.

Med en lille forsinkelse blev det i år muligt at indkalde til generalforsamling i Sydøstjyllands Vognmandsforening. Den er dog anderledes end den plejer at være.

Vi kunne have afholdt generalforsamlingen virtuelt på computeren, men det var der ikke nogen der syntes var en god ide, så hellere vente til vi kunne samles.

Vi plejer at holde et arrangement, der strækker sig over en hel lørdag, men vi har ikke ment at det var muligt i år.

Til næste år skal det lykkes at lave et arrangement som vi plejer.

Corona

Vi har nu i halvandet år levet med forskellige restriktioner, som vi for 2 år siden ikke troede var muligt.

I Godstransportbranchen har vi været forskånet for de store påvirkninger, næsten tværtimod, vi har oplevet større aktivitet. Der er ganske få nicher der har været påvirket negativt.

Beretningen omhandler året 2020, men der kan godt komme nyere og ældre ting ind, da de fleste punkter er flydende og mange af dem tager år, at udrette.

Chaufførmangel

Når vi nu er ved den større aktivitet, skal jeg ikke undlade, at gøre opmærksom på den mangel på arbejdskraft vi har for øjeblikket og har haft i de senere år.

Vi mangler de yngre mennesker, som alligevel klarer sig dårligt i gymnasiet, og som ville være bedre tjent med at komme ud af skolen og få et arbejde. Det er som om at en gymnasieuddannelse er det eneste rigtige, og den bliver i dag næste betragtet som en del af grundskolen.

Når man så er færdig og har fået en dårlig studentereksamen, så er man "for fin" til at stige ind i et førerhus, eller endnu bedre at komme i et grundforløb som uddannet chauffør.

Der er selvfølgelig ikke noget galt i at forældrene ønsker det bedste for deres børn, men lidt realisme og anerkendelse af "håndens arbejde" mangler vi i det moderne samfund.

Måske var det bedre med et stort kørekort end en lille studentereksamen.

Der er ikke længere den store prestige i at være lastbilchauffør, som det var førhen.

Vi er måske lidt skyld i det selv, for vi forventer jo, at når kunden ringer og skal have kørt et læs, så står alle klar til at køre, uanset tidspunktet. Prøv at forlange det af en smed eller tømrer.

Tak for vejpakken

EU's vejpakke, som blev endeligt vedtaget i 2020, er på vej til at blive indført på de danske veje. Vi har her i Danmark vedtaget nogle "skrappe" regler for udenlandske bilers cabotagekørsel.

Færdselsstyrelsen er begyndt at lave vejkontroller, som viser, at det er besværligt for udenlandske vognmænd, at køre indenrigskørsel i Danmark.

Nogle af dem kan i hvert fald ikke finde ud af dem, med store bøder til følge.

Vi må så håbe at det vil afspejle sig i prisen for transport, som trænger til et gevaldigt løft. Det kunne måske medføre, at alle vil kunne få tid til at læse overenskomsten og aflønne efter den, og ikke lade chaufføren betale for den "rabat" man har givet sin kunde.

Der er vel stadig flere danske end der er udenlandske lastbiler på de danske veje. Nogen gange virker det bare ikke sådan.

Dels fordi helt legal cabotagekørsel er et særdeles udbredt fænomen. Og dels fordi danske vognmænd har etableret sig uden for Danmark med firmaer, som forsøger at køre helt uden om danske regler og overenskomster.

Det vil ændre sig, hvis EU's vejpakke bliver håndhævet. Så skal chauffører på danske veje have dansk løn, de skal holde deres 45 timers hvil uden for lastbilen, udenlandske biler skal oftere tilbage over grænsen – og skuffeselskaberne skal afskaffes.

Danske overenskomster

Et flertal i det danske folketing, fulgte op på vejpakken ved at gennemføre en lov, der sikrer chauffører på danske veje løn og arbejdsforhold, så de følger niveauet i overenskomster, der er indgået mellem Dansk Arbejdsgiverforening og Fagbevægelsens Hovedorganisation. Det syntes de fleste både arbejdsgivere og lønmodtagere var en rigtig god ide i fuld overensstemmelse med den danske arbejdsmarkedsmodel.

Men det syntes en gruppe vognmænd ikke. De mener, 3F har for meget magt og har anlagt sag mod den danske stat, for at diskriminere de mindre organisationer. Det er svært at forstå, hvad de havde forestillet sig, eftersom vores overenskomst med 3F er den, der lægger det niveau, vi konkurrerer ud fra.

Derimod kunne vi godt tænke os lidt mere fritænkning fra 3F, så vi kan få de nuværende overenskomster moderniseret, så de lever op til de krav, der er til at kunne drive vognmandsforretning i 2020

Jeg sidder selv i forhandlingsudvalget der laver overenskomsten med 3F, og det er svært at få dem overbevist om at der er forskel på at drive en konkurrencedygtig vognmandsforretning i dag i forhold til førhen. Ikke fordi vi mener det skal være billigere at have chauffører ansat, men at overenskomsten skal være mere enkel. Det er lige som om 3F ikke ved hvad der sker vest for Valbybakke.

Som omtalt tidligere kunne det være, at de af vores kollegaer der aflønner alternativt bedre kunne finde ud af hvad der står i overenskomsten.

Det kunne også være at chaufførerne bedre kunne finde ud af hvad de egentlig har krav på i løn og andre ydelser som f.eks pension.

Vil også lige sige at fra 1.Juli er det ved lov at også alle danske vognmænd skal afregne efter gældende overenskomst og hvis dette bliver håndhævet hvilket jeg håber det gør, ja så vil mange vognmænd blive nødt til at ændre deres forretnings koncept da de med den nuværende indtjening ikke har råd til at betale den rigtige løn.

Dyretransporter

Der er efterhånden ikke så mange af vore medlemmer der kører med levende dyr som der har været. Det kan I nok være glade for.

Det er helt horrible krav der stilles til chauffør og vognmand for at kontrollere om de dyr de kører med, er transportegnede.

DTL arbejder sammen med foreningen DTL-Dyr om at få ansvaret flyttet fra vognmand/chauffør til de landmænd der sender dyrene af sted. Der kriges nu lidt blandt organisationerne, hvem der har startet sagen, men sådan er det jo, når der er flere organisationer der kappes om medlemmerne.

Der er ingen tvivl om at dyrene skal transporteres forsvarligt og rigtigt, men chaufførerne og vognmændene er ikke dyrlæger, og kan ikke kontrollere om der er sygdom eller usynlige skader på dyrene.

Rastepladser

For et par år siden, var den helt store sag, langtidsparkering på offentlige rastepladser.

Bliver kontrollen med vejpakken så effektiv som Færdselsstyrelsen lægger op til, er der måske udsigt til, at et andet af vore store problemer løser sig selv. For med de fleste østeuropæiske biler ude af landet, fordi de ikke overholder overenskomstkraevne, bliver der langt bedre plads på vore rastepladser.

Med udsigt til nye store private pladser ved Kolding og Horsens burde problemet med mangel på plads være løst.

Så kan vi måske også blive fri for den parkeringsafgift mange er løbet ind i, ved f.eks ikke at kunne holde helt rigtigt i en parkeringsbås for at afholde de lovpligtige hvil.

De udenlandske biler der har fået p-bøder, lader bare være med at betale. Så går det store apparat i gang med at få et udenlandsk incassofirma til at inddrive pengene. Gud ved hvor mange af dem de har fundet, det er der vist ikke rigtig nogen der har forsket i.

Det sidste er så at man får rabat ved at betale inden for kort tid. Det hjælper nok ikke på udenlandske firmaers manglende betaling. Man kunne måske prøve med at "klampe" bilerne, det plejer at få pengene frem i en fart.

Klimaet skal vi også have med

Indtil nu har jeg vist kun nævnt ordet "klima" 1 gang i min beretning. Men vi må jo have det med. Selvfølgelig fordi det er vigtigt, at vi passer på vores miljø

I dag er der miljøzoner i København, Frederiksberg, Aarhus, Ålborg og Odense. Zoner, hvor man kun må køre ind med lastbiler, der har den EU-godkendte teknologi til at skærme for partikeludslip.

Der er skærpede regler på vej til de biler der skal ind i miljøzonerne, da det skal være mindste EURO 6 biler. Last og varebiler med mindre Euronorm, skal have monteret partikelfilter. Disse regler skal træde i kraft den 1. januar 2022.

Der er dog lavet en klippekortløsning, så hvis man kun kommer i disse byer en gang imellem kan man få dispensation. Og kun hvis bilen har en kostbar opbygning.

De vognmænd der troede de kunne investere sig ud af problemet ved at købe en ny bil, er blevet skuffet, da bilfabrikkerne ikke kan følge med og få materialer til produktionen.

Vi må forlange, at reglerne udsættes til 1. januar 2023, så der er tid til, at få tingene arbejdet ordentlig igennem. DTL arbejder i øjeblikket på at få reglerne udsat minimum til 1. juli men ingen ved endnu hvor det ender.

Det kan vi gøre opmærksom på, fordi vi er med i det klimapartnerskab, regeringen har lavet med erhvervslivet. Her kan vi komme med vores anbefalinger til, hvordan transporterhvervet bliver mere klimavenligt – og vi har mange gode ideer lige fra udvikling af alternative brændstoffer til højere vægtgrænser og større lastbiler.

Vi bliver vel også som samfund nødt til ” i klimaets navn” at overveje om det er nødvendigt at vi får ting vi f.eks bestiller på internettet lige dagen efter det er bestilt.

Vi har som før nævnt set en stor tilgang af varevogne, der kører gods rundt i hele landet. Er det nu også nødvendigt at der kommer 4-5 forskellige varevogne ud til en mekaniker i Ødis Bramdrup hver dag. Kunne han måske ikke som førhen få det leveret af en fragtmand 1 gang om dagen.

Der kommer nye brændstoftyper på markedet for lastbiler. F.eks el, biogas, flydende gas, brint, og der er det nødvendigt at Danmark er mere på dupperne. Det kan ikke være rigtigt at hvis du kører på gas, kan du ikke få tanket op i DK, men skal have bilen fragtet til Flensborg for at få den tanket op. Det er ikke særligt klimavenligt

Varebiler

Coronatiden har gjort at internethandlen er steget helt vanvittigt.

DTL har en specialforening for varebiler. Den prøver at få organiseret de varebilsvogmænd, som der efterhånden er et hav af. Det er en vanskelig opgave, da området er værre end det vilde vesten. Området er præget af sort arbejde og snyd med sociale ydelser, selv om der i de seneste år er kommet regler for hvordan man skal te sig.

Der bliver kørt til priser og forhold som hører en anden tid til. Vi har i vinter set forhold som disse vogmænd kører under, som skriger til himlen. Hvor er vores fagpresse henne i disse sager. Er det ikke historier som interesserer Lastbilmagasinet, Transportmagasinet og hvad de ellers hedder alle sammen. Man må gå ud fra at de har journalister der kan afdække sådanne vilkår.

I steder ser man journalister fra de etablerede dagblade, som straks lægger politiske motiver i 3F's arbejde for at forbedre forholdene for deres medlemmer.

Post Nord

Når vi nu taler om varebiler, kommer vi ikke uden om den skandale det har været i mange år, med et Post Nord, der får i dyngvejs af skatte kroner i tilskud, til at holde priserne nede på fragten. De påstår at tilskuddene de får, er til postomdelingen, men det er der efterhånden ingen der tror på, selv om de lægger alle mulige beregninger ud på hvor de forsøger at bevise at det er rigtigt.

Der findes så mange effektive pakkefirmaer i Danmark, der kunne dele de breve ud til modtagerne på ligeså god vis som Post Nord gør det. Også i de yderste dele af Danmark. De er alligevel ude med en pakke til mekanikeren.

Det er jo ikke fordi Post Nord bruger penge på at betale de vogmænd der kører for dem, for der er de en af de billigste. Det er heller ikke fordi de kører med danske biler og vogmænd, for de kender også godt de gamle regler om cabotagekørsel.

Lur mig nu, om de ikke skal have mere i statstilskud, når de finder ud af, at priserne for betaling af cabotagekørsel stiger på grund af vejpakken.

Dimensioner

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

Dette står dog lidt i stampe lige nu da skatteministeriet har haft gang i den store kugleramme og fundet ud af at når lastbilerne bliver større så skal der ikke køres så mange læs og km, hvilket betyder at så bliver der ikke brændt så meget diesel af og dermed færre penge i dieselaftgift. På den anden side af gaden bor så miljøministeriet som meget gerne vil have større lastbiler så vi kan spare diesel og dermed mindre CO2 udledning. Jeg kan bare ruste på hovedet og sige typisk dansk.

Men der er rimelig sandsynlighed for det vil lykkes med de 40 tons til 1. januar 2022.

Der arbejdes også på at få højere frihøjde, for som jeg også sagde sidste år, så er der i mange lande slet ingen regler for højden på køretøjer, og en fornuftig tilgang til længden.

Det kunne medføre at en krantrækker kunne køre med en almindelig 13,60 trailer. Kranen er vel at betragte som et arbejdsredskab, som man kan sammenligne med en medbringertruck.

Der arbejdes også på at få modulvogntogene til at kunne køre med 2 stk. 13,60 trailere.

Flere spor flere steder, tak

I 2020 skete der ikke en pind i forhold til infrastrukturen. Det flertal som havde lavet en aftale om motorveje i Lars Løkke's sidste tid som statsminister smuldrede ved regeringsskiftet.

Regeringen har ikke rigtigt kunne finde sine ben i disse sager, men der er da endt med her i foråret, at forslå at udvide E45 den Østjyske Motorvej fra Kolding til Århus Nord, men hvorfor ikke helt til Randers?

Der er også foreslået at udvide den Fynske Motorvej til 3 spor syd om Odense.

Det er bare ikke nok.

Vi er nødt til at have en infrastruktur der opfylder kravene til en moderne trafik. Vejene er ikke længere så klimabelastende som de har været, da de biler der kører på dem bliver renere og renere.

Jeg synes i hvert fald, de burde lytte meget opmærksomt, når vi endnu en gang siger, at flaskehalsen på den østjyske motorvej stadig er der. Ganske vist har vi fået ekstra spor på dele af strækningen. Men det letter altså ikke for alvor på trafikken, før der er 6 spor hele vejen fra Kolding til nord for Randers. Og det samme vil vi gerne have hele vejen tværs over Fyn – eller i det mindste hele vejen forbi Odense.

Ungdommen - på vej eller i stå?

Vi har jo, som i ved fra sidste år, fået en ungdomsafdeling, DTL Ungdom, for medlemmer under 40 år.

Den lagde fint ud, men er gået lidt i stå, for nu at sige det pænt. Jeg ved godt, at også de unge mennesker har travlt med at passe deres forretninger og svært ved at afse tid til det, vi jo kan kalde faglige aktiviteter.

Men det er en skam, også for vores forenings fremtid, hvis det ikke lykkes os at få mobiliseret dem, der skal afløse os, når den tid kommer.

Lokale forhold

Vi er blevet 5 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 111 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.

Det er derfor blevet besluttet at spare lidt på murstenene, så kontorerne i Roskilde og Viborg bliver lukket og personalet fra Viborg flytter til kontoret i Vejle og personalet i Roskilde flytter 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

2020 har været et underligt år, men det er alligevel lykkedes at afholde 5 bestyrelsesmøder, på tidspunkter hvor det var muligt på grund af Corona.

Regionsmøderne i DTL har været afholdt virtuelt, men det er nu ikke noget der er slået igennem her i foreningen, vi vil hellere mødes ansigt til ansigt.

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.