

Beretning på generalforsamling  
i Sydøstjyllands Vognmandsforening.  
Aflagt 15 april 2023

Velkommen til generalforsamling i Sydøstjyllands Vognmandsforening.

Vi har i år valgt at holde den her i Middelfart, som er udenfor vort område, men har dog et medlem der har til huse her, og han synes vi skulle komme her til Middelfart og nyde den skønne udsigt ud Lillebælt mod Jylland.

Beretningen vil som sædvanlig indeholde mange af de samme emner som jeg havde med tidligere 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 Finn og John Roy nok vil komme ind på det i sit indlæg, men der vil dog være ting som vi alle 3 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.

Det har nok bare ført til at de "udenlandske" (i gåseøjne) firmaer der kørte meget cabotagekørsel i Danmark, har om registreret bilerne til danske nummerplader, og så sat de samme østeuropæere til at køre bilerne. Mon de får dansk løn. I kan selv gætte. Der er dog nok en tendens til, at flere og flere er bekymrede for Færdselsstyrelsens kontrolmuligheder, og derfor aflønner efter, eller noget der ligner, overenskomsten.

Kontrollen af lønnen kunne dog være bedre efter vores mening, da den stort set er lig nul.

### **Overenskomstfornyelsen**

Der blev den 11. marts 2023 indgået en aftale om fornyelsen af overenskomsten mellem DTL-A og 3F. Den ligner til forveksling den aftale der blev lavet mellem ATL og 3F. Den ligner også de øvrige overenskomster der er blevet indgået på normallønsområdet. Den blev historisk dyr på grund af den høje inflation der har været de seneste år. Den kom så kun til at gælde i 2 år, så må vi håbe at inflationen er faldet, så vi kan slippe lidt billigere næste gang.

Vi havde i SØV ønsket, og stillet forslag om, en mere simpel overenskomst, hvor f.eks. den særlige opsparing ville komme mere frem i lyset, så chaufførerne kan se hvad de får i løn og ikke en løn og så en masse mere eller mindre skjulte tillæg, som ingen kan gennemskue, og som måske nogen af vores kollegaer "overser" ved lønafregningen. Det er der ikke meget lydthør overfor i toppen af Dansk Industri, Dansk Erhverv og 3F. Tværtimod.

Selv om overenskomstfornyelsen var dyr, håber jeg ikke at vores kollegaer, falder for fristelsen til ikke at følge den. Der er i forvejen for mange som ikke følger overenskomsten og underbetaler chaufførerne og sender besparelsen videre til kunderne.

Jeg er sikker på at de der kører for speditører og det offentlige, er dem der får flest problemer med at få hævet priserne tilsvarende. Det er på tide, at prisdannelsen bliver sat efter kalkulationer og ikke efter hvad en speditør synes han vil give.

### **Energipriser**

Prisen på Dieselolie og ad-blue tog et kraftigt hop sidste vinter og forår, og med et enkelt udsving i september har prisen holdt sig på et stabilt højt niveau. Jeg håber I har olietillæg med i jeres aftaler, så I har fået det dækket.

### **Km-afgift**

Tidens varmeste emne er den kilometerbaserede afgift på lastbiltransport. Det er en gammel hest der er trukket ud af stalden. Den har været taget op af og puttet ned i mølposen igennem de sidste mange år under forskellige navne, som f.eks. roadpricing. Den er, nu som før, en ny form for skatteopkrævning, hvor man pålægger et erhverv at opkræve en skat hos forbrugerne og sende den videre til staten.

Tirsdag før Påske var der en demonstration i København med lastbiler fra hele landet. Demonstrationen var arrangeret af Benny Nielsen fra Fredsø Vognmandsforretning på Mors. Der var massiv pressedækning på selve dagen, hvor mange forskellige, mere eller mindre seriøse personer, udtalte sig. Der er forskellige meninger om km afgiften, og det vil der jo nok altid være, men jo længere man kommer væk fra dagligdagen og ind i bureaukratiet, som f.eks. universiteterne m.v., jo mere verdensfjern blev kommentarerne. Der er nogle der mener det har noget med den grønne omstilling at gøre. DET HAR DET IKKE, DET ER EN SKATTEOMLÆGNING. Derfor kunne man lige så godt sætte afgiften på diesel og benzin op, så ville de, der har været så dygtige at lave en aftale, hvor der er taget højde for brændstofprisernes op og nedture, få dækket en sådan afgiftsstigning. Det nuværende forslag fra regeringen vil styrke bureaukratiet, hvis man overhovedet kan finde ud af at lave et system, der kan opkræve den rigtige afgift. En hel samlet transportbranche har foreslået en forhøjelse af dieselaafgiften i stedet for dette, som jeg og mange andre tror bliver noget makværk. 40% af provenuet fra Km-afgiften går til administration.

### **Mangel på arbejdskraft**

Manglen på arbejdskraft er vel lige knap så stor som den var for et år siden. Der har været en lille afmatning i samfundet som har gjort det lidt nemmere at finde egnede chauffører. Det gør ikke, at vi skal stoppe med at uddanne lærlinge, for gennemsnitsalderen på vores chauffører er stadig høj, og vi skal prøve at tale erhvervet op, så de unge også kommer til at synes, at det kunne være godt at være chauffør. Vi skal være opmærksomme på at de fleste nuværende unge, ikke vil arbejde 50-80 timer om ugen, men helst kun 37 timer. Derfor skal vi være mere opmærksomme på at udnytte overenskomstens muligheder for flexibel arbejdstid.

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

### **Den rigtige pris**

Jeg vil opfordre jer til at kalkulere jeres priser og tage alle forhold med til jeres kunder. Vi skal huske ikke at blive bange for os selv, når vi skal fortælle, hvad vores ydelser koster. Vi skal alle sammen huske på at energipriser, overenskomstfornyelsen, og alle andre omkostninger er steget. Ellers snyder vi os selv. Og her har jeg lyst til at tilføje: 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.

Jeg tror at de der har aftaler med det offentlige, er dem som er hårdest ramt. De offentlige myndigheder har overhovedet ikke været lydhøre overfor fragtstigninger, begrundet i højere energipriser.

Det leder mig direkte over i

### **Vinterbekæmpelsen.**

1. april 2022 mødtes branchen på ny med Vejdirektoratet i en sag, der siden februar måned havde optaget myndigheder og vognmænd. Vejdirektoratet havde nemlig foretaget et udbud af vintertjeneste på kørebaner for de næste fire år. Udbuddet havde resulteret i en kraftig reaktion fra branchen om, hvordan der skulle tages højde for de lovbestemte køre- og hviletidsregler og arbejdstidsdirektivet.

Vejdirektoratet havde af den grund annulleret udbuddet den 4. marts, og blandt andre DTL ønskede afklaring på særligt forholdet til arbejdstidsdirektivet, rådighedsbeløbet og intervallet for prisregulering.

Vejdirektoratet forventede at offentliggøre det nye udbud, hvor der var taget højde for de omtalte ting i løbet af andet kvartal af 2022.

DTL fremsatte ønske om, at der blev drøftet to yderligere forhold, der er helt centrale for vognmændene i et kommende udbud: Først og fremmest rådighedsbeløbets størrelse. I det annullerede udbud var rådighedsbeløbet nemlig sat til det samme som for fire år siden. Det var af afgørende betydning, om rådighedstiden generelt bliver betragtet som arbejdstid eller ikke.

Dernæst var det nødvendigt at se på en hyppigere prisregulering. Der var i det oprindelige udbud lagt op til, at der kun skulle foretages en årlig prisregulering. Med brændstofprisernes himmelflugt var det intervalt alt for stort. DTL anbefalede en kvartalsvis prisregulering efter indeks for lastbilkørsel, og med en månedlig regulering efter olieprisindekset mellem hvert kvartal.

Lige op til påske i 2022 sendte Vejdirektoratet vintertjenesten på de statslige veje i udbud for anden gang. Men spørgsmålet om, hvilke arbejdstidsregler der skulle være gældende, var fortsat

uafklaret. Det var dybt kritisabelt. Udbuddet blev nemlig offentliggjort meget kort tid efter mødet mellem branchen og Vejdirektoratet den 1. april. Det var jo meningen, at myndigheden skulle have brugt noget tid på at afklare fortolkningen af arbejdstidsdirektivet i hhv. Transportministeriet og Beskæftigelsesministeriet. Men der var tydeligvis blevet arbejdet for langsomt, da spørgsmålet om arbejdstid fortsat var uafklaret.

Vejdirektoratets advokat havde i et notat til udbuddet konkluderet, at det er ikke var deres umiddelbare vurdering, at rådighedsvagt ville udgøre arbejdstid. DTL vurderede dog, at notatet kunne blive underkendt af en domstol, så det havde en begrænset værdi for vognmændene i situationen her og nu.

Vejdirektoratet gav til gengæld i udbuddet mulighed for leverandørens opsigelse af kontrakten med fire måneders varsel til udgangen af april måned i et kalenderår.

Som et positivt element noterede DTL sig, at der blev introduceret et fast monterings- og afmonteringshonorar pr. lastbil på 20.000 kroner. DTL havde også ros til overs for indførelsen af en ny og hyppigere kvartalsvis reguleringsmekanisme og en særskilt månedlig olieregulering. Med brændstofprisernes himmelflugt var det oprindelige årlige interval alt for stort.

DTL udtalte, at udbuddet var et eksempel til generel efterfølgelse i offentlige transportaftaler, og at DTL også ser frem til, at reguleringsmekanismerne bliver indlemmet i de kommunale udbudskontrakter, når der skal udbydes vintertjeneste for kommunale veje og anlæg. Der bør være ensartethed, så forventningen var på dette tidspunkt, at kommunerne retter sig ind.

Nu har Vejdirektoratet så for kort tid siden opsagt mange af de leverandører, der har indgået kontrakt, og de vil så arbejde på, at få flere traktorer ind i vinterbekæmpelsen. Det er helt hen i skoven, at samfundet med den ene hånd forlanger lov og orden f.eks i forbindelse med kørehviletider og miljønormer, og så med den anden hånd ser stort på dette ved at tillade traktorer, der må køres af 16-årige, ikke er omfattet af kørehviletidsbestemmelser, ikke skal til syn, og ikke er omfattet af miljøreglerne der gælder for lastbiler.

Jeg har i al den tid, jeg har været indblandet i organisationsarbejde, talt for næsten døde øren og sommetider hovedrysten, med hensyn til min modstand mod traktorer. Nu er det ligefrem også blevet en sag i København, og DTL's formand og direktør ryster ikke så meget på hovedet som de har gjort førhen.

Det er 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.

### **Motorvejs-udvidelser i Østjylland.**

Nu er motorvejsudvidelserne på Fyn ved at være på plads, og det er måske nok blevet nemmere at komme til Odense og videre til Sjælland. Udvidelsen svarer vel til den stigning i trafikken, der er kommet siden de 3 spor over Fyn blev vedtaget, så der er ikke kommet mere plads på vejen. Fra i

sommer og de næste 3 år, bliver der vejarbejder mellem Vejle og Skanderborg hvor motorvejen skal udvides til 3 spor. Der kommer også et ekstra spor rundt om Kolding.

Vi mangler nogle fremsynede politikere, der tør gå i gang med en Kattegatbro. Inden der er lavet diverse miljø undersøgelser, godkendelser, og veje og broer bliver lavet, er motorvejen over Fyn sandet til igen. Ideen om Hærvejsmotorvejen lever endnu, men det er spændende om den nogensinde bliver til noget.

### **Rastepladserne kom med**

Vi var svært tilfredse med den nye politiske aftale om den trafikale infrastruktur til 161 mia kr. blev vedtaget i den sidste regeringsperiode. Især da der også var afsat 50 mio. kr. til udvidelse af rastepladserne. Der er lavet nogle udvidelser af nogle eksisterende rastepladser, hvor ingeniørerne har leget med diverse forslag, nogle af dem mere tekniske end andre.

Det bliver spændende at se om de 2 private rastepladser der er på vej i Kolding og i Horsens Syd bliver en succes. Projektdirektøren for den i Horsens, er i fuld gang med arbejdet og der er blevet arbejdet på den hver dag siden sidste efterår. De har en meget udadvendt tilgang til tingene, og de har haft flere spørgsmål til kommende brugere, som de har sendt ud via Lastbilmagasinet. Jeg ved også, at projektdirektøren har deltaget i flere møder, bl.a. med DTL' selvkørnetværk. Vi har egentlig en ide om at lave et medlemsmøde hvor vi vil invitere projektdirektøren, så hun kan fortælle mere om hvad de har gang i.

### **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 trækere med to trailere, flere aksler, højere totalvægt osv. Nogen af dem har fænget 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 dieselafgifterne. 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 lastbilproducenterne ved ikke rigtigt, hvor de kan levere løsningen. 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.

En anden ting er økonomien. En kollega i Herning har bl.a. to Scania der kører på biogas.

Han ville også gerne have en på el, men bilen koster 3 gange så meget som en diesellastbil, og for at kunne lade hjemme på adressen, skal han forbedre sin el-installation med kr. 750.000. Der er også den hage ved en el-lastbil, at den skal lade mange timer hver dag, så den kan ikke bruges, hvis man har 2 eller 3 holds skift på bilen.

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 stadig det bedste råd lige nu. **Køb dieselbiler.**

Den eneste konklusion, man med rimelighed kan komme med, er, at vi i dag godt syv 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,

### **Vægt og dimensioner**

Vægt og dimensioner og særtransporter, vil jeg ikke tale så meget om, da jeg ved at Finn vil fortælle om det efter generalforsamlingen, og han har de seneste opdateringer fra Færdselsstyrelsen.

### **Lokale forhold**

Vi har det seneste år, for første gang siden finanskrisen i 2009 fastholdt medlemstallet som pr. 31. december 2022 var 104 aktive medlemmer, 15 passive og 5 æresmedlemmer. Vi har stadig forretninger der lukker og bliver købt op af eksisterende forretninger, men der kommer også nye vognmænd til. Det er nemmere at få tilladelserne fornyet, når man kan dokumentere, at man er medlem af en organisation. Færdselsstyrelsen godkender nemmere forespørgsler på lønafregninger, når man kan dokumentere, at man er medlem af en arbejdsgiverforening. Det kan jo også være at en vognmand, der før i tiden, mente selv han var verdensmester har set værdien af den hjælp DTL-Danske Vognmænd kan give ham, både i praktisk hjælp, men også i politiske sager.

Vi har prøvet at arrangere et par studieture, i de seneste år. Turen til Hannover Messen måtte aflyses og turen til Femern Projektet, bliver gennemført, men med meget få deltagere. Vi må stille spørgsmålet til jer medlemmer, hvorfor er der ikke tilslutning til sådanne ture, og hvad skal vi gøre bedre.

### **DTL Regionerne**

Regionskontoret i Vejle, som er det eneste i provinsen, er kommet godt videre, efter sammenlægningen med kontoret i Viborg. Vi som forening har et rigtigt godt samarbejde med de ansatte, både på det faglige område og det administrative. Ingen nævnt, ingen glemt.

Der har været afholdt 2 regionsrådsmøder i DTL-Danske Vognmænd, som er det forum, hvor en del af de lokale bestyrelsesmedlemmer er samlet og kan få fortalt direktionen og bestyrelsen i DTL-Danske Vognmænd hvad de skal arbejde med.

### **Bestyrelsen**

Vi har holdt 6 bestyrelsesmøder siden sidste generalforsamling. Der er altid en livlig debat om de ting der rører sig i branchen, og jeg får som bestyrelsesmedlem i DTL-Danske Vognmænd mange gode input, som jeg kan bringe med videre til den øvrige bestyrelse.

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.

### **Afslutning**

Det var hvad jeg havde valgt at berette om under punktet beretning. Der er mange andre ting, jeg kunne have nævnt, som varevogne, dyretransport, affald, PostNord, ubetalte P-bøder med videre, men hvis I har spørgsmål eller kommentarer til andre punkter end dem jeg har nævnt her, må I gerne spørge og kommentere på det.