

Beretning på generalforsamling
i Sydøstjyllands Vognmandsforening.
Aflagt 13. april 2024

Velkommen til generalforsamling i Sydøstjyllands Vognmandsforening.

Vi har i år valgt at holde den her i de naturskønne områder ved Vingsted. Det har vi prøvet før, men det er mange år siden, og det ligger lige midt i vores område.

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 Frank vil komme ind på det i sit indlæg, men der vil være nogle overlap.

Jeg går lige hårdt på en af de største udfordringer vi får i den nærmeste fremtid nemlig:

Km-afgiften

Den 1. juni 2023 vedtog et stort flertal i Folketinget, at der fra 1. januar 2025 skal lægges en KM afgift på alle tunge køretøjer, der kører med fossilt brændstof. 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.

Op til vedtagelsen, var der gjort mange ihærdige forsøg fra alle organisationer for, at få km-afgiften taget af bordet, eller udsat. Der var før Påske en demonstration foran Christiansborg, hvor mange vognmænd med biler fra hele landet deltog. Demonstrationen var arrangeret af Benny Nielsen fra Fredsø Vognmandsforretning på Mors, som sammen med et par andre vognmænd, efterfølgende ville arbejde videre med modstanden. De oprettede VEJSKATKOMITEEN, som gjorde mange ting. Der var som altid delte meninger om hvad der skulle gøres. Nogle mente at man skulle lave en landsdækkende aktion og lukke alle veje. Nogle mente man skulle fortsætte af forhandlingens vej. Der kom en Facebookgruppe der hed OPRÅB, Den kørte fint i den første tid, men blev så efterhånden overtaget af mere eller mindre obskure personer som ikke havde noget med transportbranchen at gøre, men var oprørsgrupper fra Corona tiden. Det blev til nogle aktioner mandag den 15. maj, men derefter ebbede det ud. Der har siden været forskellige meninger ud om hvordan man skal takle sådan noget, men den danske mentalitet er nok, at det er forhandlingens vej der er den mest holdbare, selv om man nogle gange har lyst til at aktionere. Som sagt blev afgiften vedtaget den 1. juni, med et stort flertal i Folketinget. Jeg er dog spændt på, om den kommer til at træde i kraft den 1. januar 2025, da der er kommet tvivl om opkrævningen af vejafgiften. Det må ikke komme til at gå som det går med parkeringsafgifter og miljøzoneafgifter, at det kun er danske biler der kommer til at betale, fordi man ikke kan opkræve afgifterne efterfølgende for udenlandske lastbiler. Hvad taksten bliver kører vist rundt i de forskellige ministerier, da der efter loven var vedtaget, kom et forslag om at sænke km-afgiften lidt, og så hæver dieselaafgiften lidt.

Vægt og dimensioner

I forbindelse med km afgiften skulle der jo drysses nogle kompensationer ud, for at gøre afgiften mere spiselig.

Det blev til nogle ændringer af totalvægte, længder på visse køretøjer, og så videre. For nu ikke vi vognmænd skulle blive for tilfredse, glemte man lige nogle ting, bl.a. hævnning af totalvægten for 7 akslede køretøjer. Det er de mest benyttede køretøjer i anlægsbranchen og i landbruget. Der blev ellers nørdet meget med de forskellige forslag, og det var vist godt at DTL's Finn Bjerremand var så meget involveret som han var. Jeg tror der er mange små ting der er løst, som de kloge hoveder i Færdselsstyrelsen ikke havde tænkt på eller vidst noget om.

Der er også blevet lavet et forsøg med dobbelt trailere, som dog er meget begrænset. Man må kun køre mellem Brabrand og Tåstrup, og mellem Tåstrup og Øresundsforbindelsen med dobbelttrailere, hvilket gør forsøget meget stift. Vi håber at der bliver blødt op undervejs, så man kan køre på hele eller det meste af motorvejsnettet.

DTL har udsendt pjecer og der har været artikler om det i DTL-Magasinet, så derfor kommer der ingen detaljer her.

P-afgifter og miljøzoneafgifter

Der har i flere år været problemer med opkrævningen, i forbindelse med overtrædelser af parkerings- og miljøzoneafgifter, for udenlandske lastbiler, der ikke godvilligt betaler disse afgifter.

DTL har arbejdet med sagerne i flere år, og har bragt sagen for EU. Der er, og skal være, lighed for loven, så hvis man skal kunne opkræve en dansk vognmand for afgiften, skal man med lige så stor sikkerhed, kunne afkræve en udenlandsk vognmand for afgiften. Der er brugt millioner af kroner på at inddrive disse afgifter, for det meste uden held.

Jeg er bange for, at det vil gå på samme måde med km-afgiften, når den træder i kraft. De danske vognmænd vil blive opkrævet og trukket til inkasso, hvis ikke de betaler, og de udenlandske vil få lov at køre videre, uden endda at blive stoppet ved næste besøg i Danmark. Hvis en udenlandsk lastbil bliver taget i, ikke at have betalt, skal den stoppes og klampes indtil der er betalt. Kort og godt.

Det får mig til at sige, at politikerne, inden de laver lovforslag overhovedet, skal sikre sig, at der er kontrolmuligheder og at eventuelle bøder, skal kunne opkræves, uanset hvor overtræderen bor.

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.

Energipriser

Prisen på dieselolie og ad-blue har holdt sig på et stabilt højt niveau. Jeg håber I har olietillæg med i jeres aftaler, så I har fået det dækket. Jeg håber også, at I holder jeres olieselskaber i ørerne, så de giver jer de rabatter i har muligheder for at få hos andre selskaber. Vi I SØV har en god aftale med OK, som også giver gode rabatter til mindre vognmænd, men de skal som alle andre også holdes i ørerne.

Den rigtige pris

Jeg vil opfordre jer til 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 vi 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.

Der har de seneste år været megen turbulens om vinterbekæmpelsen. Nu fik vi så set resultatet, af de mange ukvalificerede beslutninger der er blevet taget. Det blev snevejr, og det var jo næsten lige begyndt at sne, da de første biler begyndte at sætte sig fast. Det gav en kæmpe diskussion om alt muligt, bl.a. vinterdæk.

Konklusionen er vel, at Vejdirektoratet laver nogle betingelser der kun gælder ved glat føre og lidt sne, og når der så endelig kommer noget vinter med meget sne, så har man ingen plan B, hvor man kan opnormere, og gøre det der skal til, for at samfundet kan fungere. Det er katastrofalt, at man ikke har mere til overs for de mennesker, der prøver at komme på arbejde i virksomhederne. Det er også under al kritik, at man kan komme til at sidde i en kø i et døgn, uden der bliver sat ekstraordinært ind for at få ryddet op. Det er dog ikke første gang, nogle har overnattet på en motorvej i snestorm, men det er vist aldrig set før, at der ikke er ryddet op flere dage efter

snestormen, er slut. Der var stor forskel kommunerne imellem, hvem der havde et ordentligt beredskab, og hvem der ikke kunne finde ud af det. Det værste er næsten kommunikationen i disse tilfælde, der var mange af dem der lignede "Komiske Ali", når de skulle forklare hvorfor vejen ikke var fremkommelig flere dage efter.

Vinterdæk blev det store samtaleemne i disse dage. DTL fik iværksat en forbindelse mellem politikerne, dækfirmaernes organisation, og DTL. Det skal undersøges om hvor vidt vinterdæk er en fordel eller en ulempe, når man tager alle parametre i brug, bl.a. CO₂ udledning. Jeg vil påstå, at der ikke er nogen vognmand der sender en chauffør ud at køre med dårlige dæk i den situation, da det er vognmanden der skal betale lønnen, når bilen sidder fast. Jeg mener dog, at vinterbekæmpelsen på motorvejen og afkørsler skal være af en sådan art, at du kan sætte i gang, med almindelige dækmønstre. Hvad skal den bil der kommer fra Portugal i 16 graders varme og kommer til Aarhus i -10 grader med sydfrugter gøre, han kan da ikke skifte dæk undervejs, og det er da ressourcspild, at han kører på vinterdæk hele vejen.

Traktorer

Der er nogle regler der gælder for traktorer, og der er nogle regler der gælder for lastbiler, Traktorer er fritaget for syn, de er ikke omfattet af køre-hviletidsbestemmelser, de er ikke omfattet af de miljøregler der gælder for lastbiler, derfor er min modstand mod traktorer er ikke blevet mindre de seneste år. De bliver større og større og bredere og bredere. når de bliver brugt til transport, men når de er på vej fra gård til mark, er der næsten ingen regler, og de der er, bliver sjældent overholdt.

Vi vognmænd får skylden for de ødelæggelser der sker på de mindre veje i kommunerne, det er bl.a. nok derfor de 7-akslede lastvognstog ikke har fået sat totalvægten op. Jeg mener dog også de store traktorer, der tit er mere end 3 meter brede, har en del af skylden, for lige meget hvad de skal passere, har de hjulene ude på asfaltkanten og ind over rabatten, så der bliver uforholdsmæssig stor vægt på det yderste af asfalten.

Derfor vil jeg stadig blive ved med at kæmpe for, at reglerne bliver sammenlignelige, så vi kan konkurrere på lige vilkår. Det er op ad bakke, det ligner en tabersag, men jeg mener stadig, den skal kæmpes.

Syn af køretøjer

På vores bestyrelsesmøder i SØV, er der et punkt der fylder temmelig meget. Færdselsstyrelsen har opfundet nogle rigide regler for hvornår de må indkalde en bil til syn. Et par enkelte fejl som markeringslygter, en gul lampe i instrumentbrættet der lyser, osv., gør at man bliver indkaldt til syn, inden bilen må køre videre. Det er ikke alle kontrollanterne der har fingerspidsfornemmelse for at det er et arbejdsredskab der har andet at lave end køre til syn. Selvfølgelig skal man ikke køre rundt med noget der er trafiksikkerhedsmæssigt uforsvarligt, men lidt fingerspidsfornemmelse kunne være ønskeligt.

Motorvejs-udvidelser i Sydøstjylland.

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

Det bliver spændende om Hærvejsmotorvejen nogen sinde bliver til noget, jeg ved fra min kollega i Sønderjylland, at Hærvejskomiteen stadig arbejder på en motorvej gennem Midtjylland. Det bliver generelt sværere og sværere at få gennemført vejudvidelser, da diverse miljøorganisationer får mere og mere magt over for politikerne. Vi har et grelt eksempel i Horsens, hvor DSV har bygget et kæmpelager, hvor der skal komme mange lastbiler hver dag. Horsens Kommune har for flere år siden lagt op til at bygge en bro over en ådal, som vil lede trafikken direkte fra industriområdet til motorvejen, men der har været så megen modstand fra alle mulige miljøorganisationer og andre, at man ikke er påbegyndt byggeriet endnu. Lageret er snart færdigt og det bliver et helvede at komme fra Horsens, Silkeborg og Nr. Snede siden ned til motorvejen. Der er sikkert lignende sager rundt omkring i vores område.

Vi kunne også godt tænke os 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.

Rastepladser

Kapaciteten på de danske rastepladser er udbygget de senere år, efter mange års tørke. Der er blevet lavet lidt ekstra pladser på de eksisterende pladser.

Den store rasteplads ved Horsens, (Recharge City) som mange rystede på hovedet over og dømt som et luftkastel, blev åbnet her den 15. marts 2024.

Det er den største rasteplads i Danmark, og der er alt hvad hjertet kan begære af ting man kan tage sig til hvis man holder der. En stor diskussion har været om prisen for at holde der, og hvad der var inkluderet i prisen. Indstil videre har det været gratis at holde der, men prisen er sat, og mange har dømt den for dyr. Vi skal bare passe på med at tro, at hvis vi stadig skal blive ved med at have chauffører til at sove i bilerne, at vi så kan få dem til at sove i et industrikvarter uden nogen form for faciliteter. Det er ikke uden risiko at holde med et læs varer. Noget andet er så om de udenlandske biler og chauffører vil bruge det, men det kunne jo reguleres ved at lave lidt strengere regler for langtidsparkering på offentlige veje. Speditørerne vil jo ikke have dem holdende, det har vi jo set indtil nu.

EU

Vi kommer jo ikke uden om at skulle tale om EU. Der er sikkert mange gode ting at sige om EU, men der er også nogle tidsler. Der er for nogle år siden vedtaget i EU, at vi skal have GDPR regler, der regulerer vores opbevaring af personlige data. Det sidste nye er at nu skal man forvente at kunderne spørger efter ESG regler, og for øvrigt også ens bankforbindelse. Og hvad er så det. Mere konkret er det en samlebetegnelse for de miljømæssige, sociale og ledelsesmæssige forhold i en virksomhed, som skal indrapporteres for at give større gennemsigtighed og sikkerhed for investorer og kunder om virksomhedens gøren og laden. Det skal samlet set bidrage til, at erhvervslivet omstilles i en mere grøn og bæredygtig retning. Indberetningerne kan bl.a. omfatte

data om virksomhedens miljø- og klimaafttryk. Men det kan også være, om fx arbejdsforholdene hos virksomhedens underleverandører er i orden. Rigtig mange vognmænd kører som bekendt som underleverandører for større virksomheder.

En ny ting der er vedtaget, er at firmaer med over 50 ansatte skal have en whistleblower ordning, så medarbejderne har et sted de kan henvende sig, hvis de opdager der, foregår lyssky ting i virksomheden.

Alle disse nye ting er noget de fleste af os skal lave i vores fritid eller købe os til at få lavet. Jeg har ikke de vise sten for hvordan vi får stoppet de embedsmænd i Regeringen og EU der finder på sådan noget, men vi bliver kvalt i administrative byrder, som de fleste ingen gavn har af.

For nogle år siden, var det meget oppe at vende at de administrative byrder skulle formindskes, det er gået den stik modsatte vej.

Det vi skal huske er, at vi skal indregne det i den pris vi giver til vores kunder.

Klima og miljø

Jeg vil med vilje ikke nævne de krav om CO2 reduktioner som politikerne i Danmark og EU sætter til det danske erhvervsliv, dem kan I læse om i både TV, DTL-Magasinet og mange andre steder.

Vi kan lide det eller lade være, men det er strøm der er den store frelser at klimaet i Verden. Det siger de fleste forskere, og det har de fået overbevist politikerne i det meste af Verden om. Politikerne i hele Verden har overbevist bilfabrikkerne om, at de skal dreje deres produktion om til el-biler, og de har klappet hælene sammen og sagt "javel". Der er så kommet forskellige bud på fra de enkelte fabrikker om, hvordan en el-lastbil skal konstrueres. Vi har alle været inviteret til P. Christensen i Kolding for at se nærmere på en færdigproduceret Mercedes el-lastbil, og i den forbindelse oplyste de, at der hos Mercedes lige nu kun bliver forsket i el. Forskningen i de øvrige brændstofformer er lagt til side. De fleste øvrige mærker har holdt åbent hus, hvor de har præsenteret deres model.

Nu går man jo ikke lige hen og køber en el-lastbil. Den koster mere end dobbelt så meget som en dieselbil. Man skal have lavet en lade løsning, så man kan lade når chaufføren har fri. Alt dette koster spidsen af en jetjager. DTL har sammen med de øvrige organisationer opfordret regeringen til at lave nogle tilskudsordninger, så det kan blive en spiselig omkostning at få en el-lastbil ind i folden.

Øvrige klima og miljøtiltag er, at man måske vil indføre en Euro 7 norm, som skulle blive helt emissionsfri og CO2 neutral. Det har lidt, men ikke ret meget med motoren at gøre, men mere forureningen fra bremses og dæk.

Hvad skal vi køre på, på den korte bane??

I Danmark har vi masser af **biogas**, så det burde være et godt bud på alternativt brændstof. Det er det bare ikke, da der er afgifter der gør, at det bliver for dyrt. Vi kan også gå over til **HVO diesel**,

men der er ikke ret mange kunder der vil betale, så derfor skal afgiften også reguleres ned ad på det. **Brintlastbiler** har noget længere udsigt og lastbilproducenterne ved ikke rigtigt, hvornår de kan levere løsningen.

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, vil jeg for 3. år i træk sige: **Køb dieselbiler.**

Lokale forhold

Vi var pr. 31. december 2023, 101 aktive medlemmer med ca 300 biler, 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 lave et par arrangementer i året: Vi lavede en studietur til Femern Belt i juni måned, vi kunne godt have været lidt flere, men det var en stor succes for dem der var med. vi var nu også heldige med vejret.

Vi lavede et fællesarrangement med Fyns og Sønderjyllands Vognmandsforeninger hos DLG i Fredericia, som omhandlede vejafgiften og de ændrede vægt og dimensionsregler.

Vi lavede selv et arrangement hos Bache-Iveco i Vejle der omhandlede arbejdsdirektivet.

I næste periode vil vi nok lave et medlemsmøde hos Recharge City i Horsens, for at I kan komme ud at se hvad det er for et sted.

DTL Regionerne

Regionskontoret i Vejle, har vi et godt samarbejde med. Konsulenterne svarer, så godt som de kan, på de spørgsmål vi som medlemmer har.

Vi som forening, får vores regnskab ført på regionskontoret, men det har dog, efter bestyrelsens og især kassererens opfattelse, ikke fungeret helt optimalt de sidste par år, så vi overvejer lige nu situationen.

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

Bestyrelsen

Vi har holdt 7 bestyrelsesmøder siden sidste generalforsamling. Der er altid en livlig debat om de ting der rører sig i branchen, så jeg vil slutte min beretning med at sige tak til bestyrelsen 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, vejpakken 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.

Tak for ordet.