

Beretning på generalforsamling  
i Sydøstjyllands Vognmandsforening.  
Aflagt 29. marts 2025

### Indledning

Velkommen til generalforsamling i Sydøstjyllands Vognmandsforening.

Vi har i år valgt at holde generalforsamlingen i Juelsminde, som efter min formening er "Verdens Navle". Det kan godt være I synes der er lidt langt herud, men når I kigger jer omkring, kan I jo se hvorfor os der bor her, synes det er et godt sted.

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 John og Finn vil komme ind på det i deres indlæg, men der vil være nogle overlap.

Jeg går lige hårdt på en af de største udfordringer som vi har forudsagt kunne blive en udfordring 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. Som sagt blev afgiften vedtaget den 1. juni, med et stort flertal i Folketinget. Jeg sagde sidste år, at jeg var spændt på, om den kommer til at træde i kraft den 1. januar 2025, da der var kommet tvivl om opkrævningen af vejafgiften.

Den kom til at starte den 1. januar 2025, men lige nøjagtig med de problemer som vi forudsagde. Det kom 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. Efterfølgende har det så vist sig, at teknikken ikke har været i orden, så vi kører rundt med bokse, som ikke altid virker. Hvis ikke systemet virker, bliver man ganske automatisk opkrævet en bøde hvis man kører igennem disse portaler.

Jeg har selv haft fornøjelsen af et par bøder, og jeg har talt med en ansat i Sund og Bælt, som mener, at man hele tiden skal holde øje med om boksen lyser som den skal. Hun mente faktisk også, at hvis man opdager at den lyser rød, skal man køre ind til siden, ringe til Sund & Bælt, og vente til den lyser grønt igen. Det tyder ikke på, at de der sidder der, har nogen forståelse for at det er en forretning vi prøver at drive, og at holde ind i nødsporet på en motorvej fordi der er en boks der ikke virker efter hensigten, vil give kaos, og endnu en grund til bødeudskrivning.

Systemet er simpelt hen sat for tidligt i gang, uden en ordentlig testperiode.

Det får mig igen 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.

Det er en skandale, og spild af tid.

Men husk at fortælle jeres kunder hvorfor prisen stiger, og husk at få de uretmæssige bøder med i kalkulationen.

Når vi nu kommer til det praktiske, er der også nogle tidsler, som der ikke er helt styr på endnu:

For eksempel er kommunale vejvæsensbiler undtaget for km-afgift. Det er da konkurrenceforvridende, men jeg tror Finn kommer ind på de undtagelser der er, i sit indlæg senere.

Dagrenovation er undtaget.

Traktorer er stadig undtaget for næsten alt, men det var vel forventet.

### Traktorer

Nu når jeg har sagt traktorer, kan jeg lige så godt blive ved. Der er nogle regler der gælder for traktorer, og så er der nogle regler der gælder for lastbiler, Traktorer er fritaget for syn, de er ikke omfattet af kørehviletidsbestemmelser, de er ikke omfattet af de miljøregler der gælder for lastbiler, de er fritaget for km-afgift og så videre. Derfor er min modstand mod traktorer ikke blevet mindre de seneste år. De bliver større og større og bredere og bredere.

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. Heldigvis er det ved at gå op for nogle få i DTL's bestyrelse at det er et problem

### Vinterberedskab

Vinterberedskabet for statens veje, skal igen i udbud her i 2025. Her lægger man op til øget konkurrence mellem dem der byder ind på kørslen. Blandt andet opfordrer man landmænd til at byde ind med deres traktorer og hvad de ellers har af grej. Det vil sige at man fremover kan komme til at køre bag ved en traktor med sneplov på, med en ung person på 17 år ved rattet, uden takograf og uden kontrol med hvor længe vedkommende har siddet i traktoren. Det kalder man lige konkurrence, eller man bagatelliserer de konkurrencemæssige forskelle der er mellem traktorer og lastbiler. Der var et møde på Hotel Opus i Horsens i tirsdags, hvor Vejdirektoratet fremlagde betingelserne for at byde på vinterbekæmpelsen. Sidste frist for at byde er mandag den 14. april kl. 09:00.

### 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. Vi kan se ude på landevejen, at der er kommet flere 5-akslede forvogne. Hævningen af totalvægten for 7 akslede køretøjer, der er de mest benyttede køretøjer i anlægsbranchen og i landbruget, lader vente lidt på sig.

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, så man kan køre på hele eller det meste af motorvejsnettet. Dog kommer der en omkoblingsplads på DTC-området på et eller andet tidspunkt, så man ikke skal køre til Brabrand inden man kører til Tåstrup.

DTL har udsendt pjecer og der har været artikler om det i DTL-Magasinet, så derfor kommer der ingen detaljer her. Finn Bjerremand holder et lille indlæg senere, så hvis I har nogle spørgsmål, kan I stille dem til ham.

### 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.

Der har verseret nogle forslag om at f.eks. originale leasingkontrakter skulle opbevares i bilen, og at chaufførerne skulle skrives på registreringsattesten når de havde kørt i den samme bil i mere end 30 dage. Jeg ved ikke hvem der får sådan nogle tanker, men de er jo helt hen i vejret. Det endte jo så også med, at det hele heldigvis faldt til jorden igen.

### Energipriser

Prisen på diesellole 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, overenskomstfornyelser, km afgift 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 fragttigninger, begrundet i højere energipriser.

### Motorvejs-udvidelser i Sydøstjylland.

Som jeg har sagt de sidste par år, er der vejarbejder mellem Vejle og Aarhus Nord hvor motorvejen skal udvides til 3 spor. Der kommer også et ekstra spor rundt om Kolding.

Der har i SØV's bestyrelse været en del diskussioner om mangelfuld skiltning, særligt ved afkørslerne. Vejdirektoratet påstår at de to gange i døgnet kører hele strækningen igennem for at kontrollere at skiltningen er i orden og ikke saboteret.

Den første etape af Hærvejsmotorvejen er nu vedtaget, med en motorvej rundt om Viborg.

Vi kunne godt tænke os nogle fremsynede politikere, der tør gå i gang med en Kattégatbro. Inden der er lavet diverse miljø undersøgelser, godkendelser, og veje og broer bliver lavet, er motorvejen over Fyn sandet til igen. Det bliver en svær opgave, da der er modstand overalt, når linjeføringen skal sættes. Jeg synes, at man som miljøfolk skal huske på, at jo flere el-biler der kommer på vejen, jo mindre forurening og udslip kommer der.

Vi har f.eks. 2 vigtige omfartsveje i Horsens, som er blevet saboteret på grund af indsigelser om miljø og f.eks. flagermus. De der laver indsigelserne tænker ikke på den spildtid og udstødnings os der kommer ved massive kødannelser.

### Rastepladser

Den store rasteplads ved Horsens, (Recharge City) som mange rystede på hovedet over og dømte som et luftkastel, har nu været åbent i et år. Det har nok ikke været en dans på roser at drive den, men der er trods alt efterhånden en del der parkerer der om natten. Det er også lykkedes dem, at få deres lokaler udlejet, hvilket jeg tror er det mest vigtigt for dem. Bilerne skal nok komme, når prisen har fundet et leje der kan accepteres af alle. Der er ingen tvivl om, at kvaliteten på stedet er i orden. Recharge City er lige op til fødselsdagen blevet tildelt prisen for bedst sikrede rasteplads i Europa, af deres egen brancheorganisation ESPORG.

### 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, revisoren, banken med flere spørger efter en ESG rapport. 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 klimaaftryk. 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.

Vi holder et medlemsmøde hos DEKRA på Recharge City i Horsens den 21. maj, hvor TRASOLU, der er et firma der kan opsamle data til brug for en ESG-rapport, kommer og præsenterer sit program. På samme møde vil DEKRA fortælle om deres ydelser.

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, og der er flere og flere der opgiver livet som selvstændige.

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 nok alle været inviteret til en forhandler der 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 diesebil. 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.

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.

### Lokale forhold

Vi var pr. 31. december 2024, 99 aktive medlemmer, 13 passive og 4 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 holdt i September Vognmandens Dag hos AMU Syd i Kolding, i samarbejde med Sønderjyllands Vognmandsforening og Fyns Vognmandsforening. Vi synes selv vi havde lavet et godt arrangement, men der var ikke ret mange besøgende, når man tager det geografiske område i betragtning.

### DTL-Danske Vognmænd

Som I nok har set på de sociale medier eller i DTL Magasinet, skal DTL have en ny formand, da Martin Danielsen har valgt ikke at genopstille. Det synes vi i SØV er en god melding, da vi ikke har været helt tilfredse med udviklingen i DTL de seneste par år. Der er ikke rigtig fokus på de ting der sker i Danmark, men mere hvad der sker i EU. Det er også vigtigt, men man må ikke glemme de ting der foregår herhjemme. Der har været en del udskiftning i DTL's bestyrelse det seneste år, så vi håber på, at den vil få DTL's direktion til også at interessere sig for hverdagsting.

Der har været afholdt 2 regionsrådsmøder i DTL-Danske Vognmænd, som er det forum, hvor en del af de lokale bestyrelsesmedlemmer er samlet. Dette skulle være et forum hvor lokalafdelingerne får fortalt direktionen og bestyrelsen i DTL-Danske Vognmænd hvad de skal arbejde med. Det er dog i de senere år udviklet sig til en envejskommunikation, hvor informationsstrømmen kun går fra direktion til lokalforeningerne og ikke så meget den anden vej.

### 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.

Der er en regionsbestyrelse hvor, der består af et par repræsentanter for hver lokalforening.

Jeg har lige overtaget formandsposten efter Ole Bang fra Haderslev, som desværre afgik ved døden i efteråret 2024.

Vi som forening, fik førhen vores regnskab ført på regionskontoret, men DTL har valgt, efter lidt personalemæssige udfordringer, at flytte det til København. Det var vi ikke så lune på i begyndelsen, men vi må dog sige at det nu fungerer som det skal.

### 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, vinterbekæmpelse, 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.