

# Beretning SØV-generalforsamling 2016

## Jeg har en drøm

- Om at vi kan få overenskomster, som er mere enkle og forståelige for både arbejdsgivere og arbejdstagere
- Om at vi kan få køre- hviletidsbestemmelser, der er overskuelige, letfattede og nemme at administrere for både vognmænd, chauffører og myndigheder

Men nu handler sådan en beretning jo ikke om drømme. Den handler om realiteter og resultater. Og det har som sædvanligt været et år på godt og ondt for vores branche. Ser man statistisk på det, så er færre gået konkurs end de foregående år. Vi har også været færre om at kunne gå konkurs, for antallet af vognmandsfirmaer faldt igen, dog i et lidt langsommere tempo.

## Cabotagekontrol og social dumping

Men for mange vognmænd er dagligdagen fortsat en kamp for at overleve, blandt andet på grund af ufin konkurrence fra firmaer, som med billige, udenlandske chauffører driver ulovlig cabotagekørsel på kryds og tværs af Danmark. 2015 blev året, da social dumping for alvor kom på den europæiske dagsorden. EU-kommissionen har øje for problemerne. Ulovlig og undergravende adfærd – som for eksempel postkasseselskaber – skal væk, mener kommissionen.

Men ulovlig cabotagekørsel, systematisk omgåelse af cabotagereglerne, kombitrafik og regional international kørsel fik også et gennembrud under valgkampen i Danmark. I sin sejrstale efter valget gjorde Venstres formand, i dag landets statsminister, rent bord på alle medier, når det gjaldt

forholdene på det danske arbejdsmarked. Lars Løkke Rasmussen sagde – og jeg citerer:

”Vi skal sørge for at fastholde den danske model, så vi ikke bliver truet af social dumping. Truet af, at det fænomen, at folk gerne vil komme til Danmark og arbejde på lønvilkår og vilkår i øvrigt, som vi ikke rigtigt kan forstå. Det kalder på et bredt samarbejde her på Christiansborg, og det vil Venstre gerne stille sig i spidsen for”.

Det lød jo rigtig godt, men den nye transportminister Hans Chr. Schmidt agtede dog ikke at tage selvstændige initiativer og udtalte, at selv om der er ”mere svang” i at gøre noget herhjemme, så var han nødt til at sige, at det er nede i Bruxelles, man skal holde talerne.

Og ved forhandlingerne om finansloven 2016 måtte DTL kæmpe sammen med Socialdemokraterne og Dansk Folkeparti for at forhindre Venstre-regeringen i at skære ned på antallet af cabotage-kontroller og bruge pengene på andre politiaktiviteter. Heldigvis faldt politiforliget på plads med en sikring af fortsat cabotagekontrol.

### **En stærkt forsinket røst fra Ribe**

Om de er glade for den kontrol ude vestpå i RAV, som vi jo kalder Ribe Amts Vognmandsforening, ved jeg ikke. Men det er de måske nok, for jeg har læst i Lastbilmagasinet, at formanden for RAV skælder ud over EU reglerne om kombineret transport, der gør det muligt for udenlandske chauffører på udenlandske lastbiler at trække skibsgods fra EU 150 km ind i lille Danmark.

Det er åbenbart gået op for formanden, at man i et lille land med mange havne med en udenlandsk lastbil kan betjene stort set alle destinationer uden at komme i konflikt med reglerne.

Man kan undre sig over, hvilken planet formanden for Ribe Amts Vognmandsforening befinder sig på, når han kan stille spørgsmålet om, hvorfor ”vore brancheforeninger” ikke har politisk fokus på ”den trussel mod den hjemlige transportbranche”, som han udtrykker det.

Det forhold har DTL - Danske Vognmænd haft på den politiske dagsorden både her og i EU i en årrække. I 2013 fik DTL sammen med 3F og FDL skrevet ind i Transportministeriets cabotagerapport, at der fra dansk side bør arbejdes for, at reglerne om kombineret transport bliver ophævet, så disse transporter bliver omfattet af de almindelige cabotageregler.

Der arbejdes stadig både her og hos NLA i Bruxelles for at få gjort endeligt op med direktivet om kombineret transport, der udelukkende bidrager til unfair konkurrence.

RAV's formand må selv stå til regnskab for, hvad hans udtryk ”vore brancheforeninger” så dækker over. Men det er da i hvert fald ikke DTL – Danske Vognmænd. Og man kan jo spørge, hvor RAV selv har været henne i denne sag? Er det først opdaget nu, er det pinligt. Har man vidst det hele tiden, men skyder skylden på andre foreninger, er det usmageligt.

## **Rækkevidden af en overenskomst**

Nok om cabotage og kombikørsel – vi har også andre problemer. Godskørselsloven siger, at indehaveren af en vognmandstilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. En højesteretsdom fra februar 2015 skabte pludselig tvivl om, hvad en kollektiv overenskomst egentlig er. Kan en aftale hen over vognmandens køkkenbord være en overenskomst, eller skal aftalen have en vis udbredelse eller være på niveau med en landsdækkende overenskomst, før det kan kaldes en kollektiv overenskomst?

Et lovforslag fra S/R regeringen efter Højesteretsdommen ville sikre ordnede forhold på et marked truet af social dumping og unfair konkurrence. Men forslaget bortfaldt, fordi der blev udskrevet valg.

Da sagen endnu ikke i november var taget op igen af den nye Venstre-regering, genfremsatte oppositionen lovforslaget. Det fik transportminister Hans Chr. Schmidt til at lave sit eget lovforslag, som mest af alt går ud på at skabe så fri en konkurrence, at det vil slå bunden ud af transportmarkedet. Vedtages forslaget, er der åbnet en ladeport for dumpinglignende overenskomster, og det vil langt de fleste af DTLs medlemmer, først og fremmest de selvkørende vognmænd, næppe kunne overleve.

Det er jo almindeligt kendt, at Hans Chr. Schmidt og såmænd også Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen er meget tæt på ITD, og det er den forenings argumenter, der bliver brugt næsten ord for ord i ministerens lovforslag. Det er ganske enkelt uantageligt.

## **Havneadgang**

Hver havn i landet har indført deres egen sikkerhedskontrol. Det skal give øget sikkerhed mod terrorangreb, men det giver bøvl for lastbilerne, der skal ind og hente gods i mange havne. Chauffører skal forsynes med et væld af koder og adgangskort for at få hverdagen til at fungere. Hertil kommer ofte gebyrer.

Det blev vi trætte af her i Sydøstjyllands Vognmandsforening, og vi rejste sagen i DTL, som gik i dialog med organisationen Danske Havne om at finde en standardløsning for.

DTL foreslår en mere ensartet adgang ved at udvide anvendelsen for de BroBizz'er, vognmændene har i forvejen. BroBizz A/S, der står for det gamle og gennemprøvede betalingssystem ved broerne over Storebælt og

Øresund, har meldt sig med en løsning og er gået i dialog med DTL om at få skabt en fælles løsning for adgangen til de danske havne. BroBizz løsningen bruges allerede på Aarhus Havn og Kolding Havn. Vi finder forhåbentlig en løsning også på havnene i Horsens, Vejle og Fredericia.

## **Foder- og fødevarenetværk**

I oktober blev DTLs nye netværk for foder- og fødevaretransportører stiftet. Foder- og fødevaretransportører er dels underlagt samme stramme krav til fødevarer sikkerhed, dels underlagt den samme minister – nemlig miljø- og fødevareministeren..

## **Specialforening for varebiler – og kamp for ordnede forhold**

Desuden har vi fået en Specialforening for Kurér og Varebilstransportører (SKV). Varebilsområdet er i kraftig vækst særligt på grund af den stigende e-handel, og området mangler ordnede forhold og et højere professionelt niveau.

Blandt mærkesagerne er indførelse af tilladelseskrav efter godskørselsloven, chaufføruddannelse, transportkøberansvar, arbejdsmiljø, indførelse af særlig branchekode og lempelse af afgifter.

Altså: Ordnete forhold også på det marked.

Netop ordnede forhold med bedre og mere fair vilkår var, hvad et flertal i Folketinget lagde op til i november 2014. S/R regeringen ville lave en analyse af konsekvenserne ved at indføre en tilladelsesordning for varebiler med krav om løn- og arbejdsvilkår svarende til det, der gælder for lastbiler. Men så blev der valg, og transportminister Hans Chr. Schmidt har klart afvist at ville prioritere tilladelseskrav til varebiler.

Vi kan håbe på hjælp udefra. EU-Kommissionen udtrykte nemlig i 2015 fornyet interesse for et krav om tilladelse for varebiler.

## **Lastbilers hastighed i byområder**

I foråret 2015 stillede blå blok som opposition beslutningsforslag om en ændring af hastighedsgrænser og anvendelse af automatisk fartkontrol på farlige steder i trafikken. En del af forslaget gik på, at lastbiler i bymæssig bebyggelse tillades at køre med samme hastighed som personbiler, hvis der er skiltet med en højere hastighed end de normalt tilladte 50 kilometer i timen. Forslaget blev førstebehandlet af Folketinget i starten af maj, men bortfaldt som følge af valgudskrivelsen.

Efter valget er holdningen hos den nye Venstre-regering så blevet en anden: Der er nu fremsat et lovforslag af regeringen omkring hastigheder for særlige køretøjer, men forslaget om harmonisering af hastigheder for lastbiler i byområder er ikke medtaget – uden nærmere begrundelse. Ministeren vil formentlig afvente en rapport fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, en undersøgelse, som vil omfatte alle ulykkestyper. Rapporten forventes at ligge klar i efteråret 2016.

## **Medbringertruck**

Til glæde for nogle vognmænd - nemlig dem, der ikke kunne før - og en smule ærgrelse for andre - nemlig dem, der kunne i forvejen - har det siden 15. oktober været lovligt at køre med medbringertruck og samtidig udnytte maksimale vogntogslængder i lovgivningen. Det har længe været et ønske hos DTL, at vogntog kunne køre med medbringertruck, uden at trucken indregnes i totallængden og begrænser vogntogets kapacitet. Det ønske har vi nu fået opfyldt. Der arbejdes videre med en løsning for krantrækker og 13,60 meter standardtrailer.

## **Overhalingsforbud for lastbiler**

DTL er repræsenteret i følgegruppen for Vejdirektoratets forsøg med overhalingsforbud for lastbiler. Gruppen har eksisteret siden udvidelsen af

overhalingsforbuddet på motorveje i 2010. Vi skal være opmærksom på, at nogle – det gælder både politikere og politiet – ønsker forbuddet udvidet. Det gør vi ikke.

## **Kontorfællesskab mellem Region Syd og FDL**

DTL Region Syd, herunder Sydøstjyllands Vognmandsforening, og FDL rykkede 1. juli sammen i et administrativt kontorfællesskab på DTC i Vejle. Her har vores nye konsulent, Birgitte Suurballe, sit udgangspunkt, og hun er god. Rigtig god, for nu at sige det med en jysk underdrivelse. Derudover har vi netop i samarbejde med Viborg ansat Jørgen B. Christensen som konsulent. Han skal først og fremmest lave opsøgende arbejde og gerne skaffe os nogle nye medlemmer.

At vi her i foreningen besluttede at ansætte vores tidligere mangeårige bestyrelsesmedlem Niels Erik Madsen som bestyrelsens konsulent, har som ventet vist sig at være en stor gevinst – det vil hele bestyrelsen meget gerne skrive under på.

## **Trafiksikkerhed i Øjenhøjde**

Lokalt har vi ikke holdt Vognmændenes Dag. Til gengæld har vi været på Skærbæk Skole to gange for at gennemføre en dag med Trafiksikkerhed i øjenhøjde efter anmodning fra DONG, som jo har et storbyggeri i gang på de kanter. Kampagnen Trafiksikkerhed i Øjenhøjde er vigtig og klar til at gå i gang med sin 13. sæson. I 2015 foregik den fortrinsvis i København og Nordsjælland. I år er der fokus på skoler fra Aarhus til Herning i nord og til Kolding og Vejen i syd, så det er også her i vores område.

Tak til Jens Aage Daugaard og K. V. Marcussen for, at I stillede jer selv og jeres ekspertise til rådighed på Skærbæk Skole.

Og ved samme lejlighed vil jeg sige tak til mine bestyrelseskolleger for godt samarbejde, tak til alle vore medlemmer for loyal opbakning og tak til

vore samarbejdspartnere for deres værdifulde støtte til vores forening, som i årets løb fik 11 nye medlemmer. Det er ret flot. Desværre havde vi også 13 udmeldelser. Foreningen har i dag 137 aktive og 17 passive medlemmer.

### **Lidt mere drøm**

Jeg startede med at sige, at jeg har en drøm. Jeg har flere. Og jeg vil gerne slutte af med at fortælle, hvad jeg også drømmer om.

Jeg drømmer om, at vi selv kunne bestemme, om en kollega skal have lov at fortsætte som vognmand, selv om han har svindlet med førerkort, har fået en kæmpebøde og er fradømt retten til at køre lastbil i tre år. Men mod landsretten kæmper selv retskafne vognmænd altså forgæves.

Jeg drømmer om, at vi må opleve en fælles kamp mod social dumping fra vognmænd, lønmodtagere, kunder og politikere, fordi Danmarks økonomi har bedst af, at vi finder ud af tingene i fællesskab.

Jeg drømmer om, at vi må have respekt for hinanden inden for vores fag, så vi kan konkurrere på fair og lige vilkår uden at gå på strandhugst hos hinanden. Det er der ikke andre end kunderne, der tjener på.

Måske kan I huske de første dele af min drøm. Ellers får I dem lige igen – med spørgsmålet, om jeg er alene om at drømme om, at vi kan få kørehviletidsbestemmelser, der er let fattelige og nemme at administrere for både vognmænd, chauffører og myndigheder. Og overenskomster, som er mere enkle og forståelige for både arbejdsgivere og arbejdstagere.

Overenskomster så simple og rimelige, at vi ikke føler os fristet til at lave lokumsaftaler med vore chauffører for at få det hele til at glide lidt lettere.

Hvordan vi bærer os ad med at få det indført – det kunne jeg godt tænke mig en debat om. Er vi enige, kan vi få meget gennemført. For husk:

**SAMMEN ER VI STÆRKE**