

## Generalforsamling 2011 – den 10. marts 2012

### BERETNING for 2011 v/formand Per Rasmussen

#### Året 2011

Denne beretning er gældende for tidspunktet siden sidste ordinære generalforsamling og til i dag.

#### 2011 – fortsat krisetid – eller er det normale tilstande?

I min beretning ved sidste års generalforsamling nævnte jeg, at det foregående år havde været turbulent.

I det forløbne år har vi ganske vist oplevet, at der har været nogenlunde stabil beskæftigelse til den reducerede vognpark, som vi totalt set er landet på.

Men det kniber stadig med indtjeningen – og spørgsmålet er så: er vi tilfredse med ”fuld” beskæftigelse og en utilfredsstillende indtjening og må vi erkende, at det ikke længere nytter at tale om krise som undskyldning og at vi tværtimod er nået til normale tilstande?

Hvis I mener, det er tilfældet, har vi som branche et problem. For de fleste af vore medlemmer er der ikke økonomisk råderum til konsolidering og opsparing til dårlige tider – hvis krisen skulle komme igen.

Hvem skal vi så laste for de dårlige økonomiske vilkår. Den forklaring jeg hører fra de fleste medlemmer er, at ”det er de store kørselskontorers skyld!” Men her er det måske nødvendigt at se os selv i spejlet og spørge ”Hvem er vores største konkurrent?” For mig at se er svaret: Os selv!

Det er moderne i dagens Danmark at give ”samfundet” skylden, hvis ikke det går, som vi selv ønsker. I stedet for at vi i vores branche giver speditører og andre store kørselsrekvirenter skylden, bør vi måske kigge lidt indad hos os selv i kollegakredsen.

Synes I selv vi er gode nok til at koncentrere os om vore egne forretninger, så det ikke er nødvendigt at underbyde kollegerne? Husker vi at søge samarbejde i stedet for at stjæle kollegernes kunder?

Og frem for alt: så skal vi lære det lille ord som hedder: NEJ (tak)

Og dernæst skal vi lære hvad sammenhold betyder i vores branche

Tænk hvad der ville ske hvis alle undervognmænd ved et stort kørselskontor blev enige om at deres arbejde sku koste så de ku drive en sopper forretning.

Husk på uden undervognmænd har speditørerne ingen forretning !!

Vil I være ”ansat” vognmand uden indflydelse på Jeres egen situation – eller vil I hellere være selvstændige vognmænd?

Jeg hverken kan eller må (jeg ville gerne) udtale mig om, hvordan I beregner Jeres omkostninger. Men jeg ved fra min egen forretning, at f.eks. brændstofprisernes fortsatte himmelflugt tærer direkte på bundlinjen, hvis man ikke sørger for at justere sine priser overfor kunderne.

Transportbranchen er kendt for, at vi konstant bestræber os på at rationalisere og begrænse vore omkostninger. Nu har vi siden 1.juli sidste år haft muligheden for at transportere yderligere 6 ton på et vogntog med begrænsede meromkostninger.

Der er dermed skabt mulighed for en rationaliseringsgevinst, som jeg mener først og fremmest bør komme os til gode. Så pas på med ikke at forære hele gevinsten væk til Jeres kunder.

Men mange medlemmer efterspørger naturligt nok mulighed for at køre med 50 og 52t. totalvægt på 6-akslede vogntog. Da spørgsmålet om 50 og 52 ton totalvægt på 6-akslede vogntog er politisk forligsstof, har det ikke været behandlet i forbindelse med Trafikstyrelsens forslag til ændring af dimensionsbekendtgørelsen og de tekniske forskrifter.

Men jeg ved, at vort ønske stadigvæk står højt på DTL's erhvervspolitiske dosmerseddel.

### **Ny godskørselslov**

Sidste år nævnte jeg i min beretning 7 forslag til ændringer, som foreningen har peget på som ønsker til den nye godskørselslov.

Desværre kan jeg ikke bekræfte, at alle vore ønsker er blevet hørt, da det samlede forslag til revision af loven endnu ikke er færdigbehandlet.

Jeg er specielt spændt på om forslaget til øget kontrol af betaling af overenskomstmæssig løn går igennem.

Der er forslag om krav til tilladelsesindehaveren at han - efter påbud fra Trafikministeren jf. Godskørselslovens § 6 stk. 5 - skal indsende lønsedler og ansættelsespapirer. Trafikstyrelsen vil derefter sende lønsedler og ansættelsespapirer til gennemsyn hos arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer. Kravene om indsendelse af dokumenter rettes alene mod virksomheder, der ikke er medlemmer af arbejdsgiverorganisationer. Hvis Trafikstyrelsen, på baggrund af udtalelser fra arbejdstager- og arbejdsgiverorganisationer finder, at der forligger manglende overholdelse af kollektiv overenskomst, er der forslag om konfiskation af evt. fortjeneste + sumbøde på kr. 10.000.

Jeg finder det ligeledes tilfredsstillende at SKAT åbenbart har forstærket kontrollen med udbetaling skattefri rejsegodtgørelse. Dermed kan vi forhåbentlig få stoppet nogle af de virksomheder, der praktiserer ulige konkurrence ved forkert anvendelse af eksportoverenskomsten ved indenrigskørsel.

### **Vognmandskurset**

Et punkt i den nye godskørselslov, som er vedtaget og som jeg glæder mig over er, at Transportministeren i starten af 2011 satte bremserne i for et forslag om at sløjfe et eksisterende krav til vognmændene om et grundlæggende vognmandskursus, hvor chaufførernes arbejdsgivere bliver grundigt undervist i bl.a. køre- hviletidsregler.

Det skete efter kraftig kritik fra DTL og efter mediesager om snyd med køre- hviletidsreglerne. Transportministeren mente nu, at det aldrig skal være muligt at konkurrere ved ikke at overholde reglerne og opretholdt det obligatoriske kursuskrav for kommende vognmænd og egenkapitalkravet på 150.000 kr.

DTL slog på tromme for, at vognmændene naturligvis fortsat skal have et højt niveau og være professionel og godt uddannet. Ikke alle overtrædelser er bevidst snyd, da reglerne er komplicerede. Men så meget desto mere er der behov for en grundig uddannelse af alle nye vognmænd.

Og det havde den afgående minister jo så ganske ret i.

## **Konkurser**

Som jeg nævnte sidste år, havde vi været i dialog med Trafikstyrelsen for at få dem til at stramme op for at undgå konkursrytteri.

Der var alt for mange eksempler på, at en virksomhed, der var endt i konkurs, uhindret kunne starte igen dagen efter med samme ansvarlige leder og med samme uansvarlige økonomiske styring.

Jeg må med tilfredshed konstatere, at vores henvendelse med opbakning fra DTL tilsyneladende har haft en effekt i den ønskede retning. Vi skal ikke agere Politi, men da vi alle er underlagt godskørselsloven og tilladelsessystemet, skal der være sanktioner overfor dem, der ser stort på reglerne og dermed påfører de lovlydige illoyal konkurrence.

Det er derfor glædeligt, at Trafikstyrelsen tilsyneladende er blevet mere strikse med at udstede nye tilladelser til personer, der ikke har haft orden i deres økonomi og vandel.

Men jeg vil fortsat opfordre jer til hver især at holde øje med om jeres egne leverandører så som værksteder banker olieselskaber mv bidrager til at holde liv i de kreative forretninger – og gerne melde til mig, hvis i har mistanke om, at der er ugler i mosen.

## **Cabotage**

Mistanke om ulovlig cabotagekørsel er til stadighed en kilde til frustration blandt vore medlemmer.

Vort bestyrelsesmedlem, Niels Erik Madsen, har sammen med journalist John Larsen beskrevet forholdene på Århus Havn i en artikel i DTL-Magasinet. Samtidigt arbejder DTL løbende med at få 3F til at gøre deres indflydelse gældende på de arbejdspladser, hvor der lastes eller modtages gods, som er kørt uden hensyn til de gældende cabotage regler.

Jeg håber, at 3F i højere grad vil anvende de fagretslige magtmidler, som de nu en gang har. Som arbejdsgivere kan vi ikke agere kontrolmyndighed – men alene henlede myndighedernes opmærksomhed på de ulovlige forhold, vi bliver bekendt med.

Samtidigt kan vi erhvervspolitisk søge at påvirke politikerne til at indføre skrappe bøder for overtrædelser – allerhelst så jeg, at ulovlig cabotagekørsel medførte beslaglæggelse af gods og bil, som der er tale om i visse andre EU lande.

Men det glæder mig, at - efter først at have afsat 65 millioner kroner på finansloven til at bekæmpe social dumping og sikre fair konkurrence - regeringen er klar med et kommissorium for et tværministerielt embedsmandsudvalg, der skal finde modtræk mod social dumping fra udenlandske virksomheder og arbejdstagere. I bestyrelsen ser vi frem til dette meget vigtige arbejde og vil følge udvalgsarbejdet, idet man også har bemærket, at politiet har fået 10 millioner kroner i 2012 og 2013 til kontrol med cabotagekørsel.

Man kan have forskellig holdning til vores nye regering, men der er nok ingen tvivl om, at de har en større velvilje til at modvirke socialdumping og tab af danske arbejdspladser end den "blå" regering, der sammen med Dansk Industri blot var interesseret i billige fragtrater.

I forbindelse med cabotage vil jeg bede jer have i tankerne at støtter I ITD, DI Transport el arbejdsgiverforeningen ATL ja så er I indirekte med til at indfører fri cabotage her i landet.

Jeg vil derfor opfordre jer som er medlem af en arbejdsgiver organisation

Til hvis I ikke allerede har gjort det at få jer meldt over i DTL-A

Og til jer alle sammen vil jeg bede om at I støtte op om DTL og skulle I gå hen og blive fristet til at skifte til ITD på grund af billig forsikring og måske et par at deres gratis ydelser ja så kan det da godt være I kan spare lidt penge her og nu men hvad hjælper det når I så samtidig har fået fri cabotage og ingen overenskomst.

Tror I så selv på at der er nogle af os danske vognmænd som har en forretning om 5 år hvis det skulle ske for jeg tror det bestemt ikke.

Det er det vi på godt jysk kalder "at pisse i bukserne for at holde varmen" men det varmer som regel ikke ret længe og bagefter bliver bare rigtig koldt husk det.

### **Kørehviletid og objektivt straffeansvar**

På sidste års generalforsamling havde vi besøg af den daværende Transportminister, Hans Chr. Schmidt. Flere medlemmerne benyttede sig af lejligheden til at aflevere et par sandheder til ministeren om de u hensigtsmæssigheder, der er i køre- hviletidslovgivningen – og i særdeleshed bødestørrelsen for bagatelovertrædelser.

Debatten gav efterfølgende anledning til, at jeg modtog et personligt brev fra justitsministeren, som den gang hed Lars Barfoed. Ministeren havde fra Lastbilmagasinet's omtale bemærket sig, at jeg ikke mener at bødekatologet er rimeligt og at det ikke kan passe, at en chauffør tvinges til at holde et 9 timers hvil, når han er en halv time hjemmefra.

Jeg er selvfølgelig meget beæret over ministerens interesse, men hans svar kan jeg desværre ikke bruge til noget, da han blot henviser til tolerancereglerne.

Nu kan I ved selvsyn se, hvor vanskeligt arbejdet med at påvirke det politiske system i virkeligheden er: alle hørte jo hvad ministeren sagde – og hvad er der sket – ingenting!

Risikoen for at træde lidt ved siden af i forhold til reglerne er en stadig trussel, når vi skal udføre vort daglige arbejde og forsøge at udnytte vort materiel og arbejdstiden effektivt.

I har alle forskellige hjælpemidler til at holde øje med Jeres aktiviteter: tachografer, Time Systems og diverse analyseprogrammer til computeren, som skal advare mod overtrædelser, f.eks. hvis en chauffør er lidt for ivrig eller har misforstået reglerne.

DTL har et samarbejde med Tungvognsspecialisten og foreningen har sammen med regionskontoret taget initiativ til at foreslå DTL's direktion, at alle medlemmerne tilbydes adgang til Tungvognsspecialistens analysesystem, der i dag er det bedste værktøj på markedet til opbevaring og løbende analyse af digitale køre- hviletidsdata, der findes på markedet.

Tanken var, at alle medlemmer får adgang mod et symbolsk beløb. Forslaget indebærer en betydelig udbetaling fra DTL's kasse, hvis et større antal medlemmer benytter sig af tilbuddet – så DTL direktion og bestyrelse tygger stadigvæk på vort forslag men jeg kan love jer at jeg nok skal holde dem i ilden til det bliver gennemført så bare rolig det kommer og det er vær at vente på for det bliver kanon godt .

### **Affaldsområdet**

Den daværende miljøminister besluttede, at genbrugspladsmodellen, der i 2011 tvang virksomhederne til at betale gebyr til genbrugspladserne, skulle laves om. De nye regler virker fra januar 2012.

Jeg er glad for, at politikerne vil ændre reglerne for genbrugspladserne, da flere af foreningens medlemmer mister kunder til de kommunale genbrugspladser. Det gør de, fordi virksomheder, der producerer affald, som DTLs medlemmer kører med, er tvunget til at betale til genbrugspladserne. Spørgsmålet er dog, hvordan den fremtidige genbrugsplads-model skal se ud.

Virksomhederne skal efter DTLs opfattelse betale de omkostninger, som behandlingen af deres affald koster. Det samme siger EU-reglerne, der indeholder et ”forurener-betaler-princip”, og man kan derfor ikke lade den ene virksomhed betale for den andens affald i et kollektivt system.

DTL ønsker grundlæggende ikke, at det skal være muligt at fortsætte gebyrstrukturen. Men politikerne har i forliget betinget sig, at gebyret skal være kostægte. Forliget skal nu omsættes til regler. DTL fortsætter arbejdet for at skabe gode regler på området.

### **Arbejdstid for selvstændige chauffører**

Sagen havde i meget lang tid været genstand for drøftelser mellem Transportministeriet og Beskæftigelsesministeriet fordi ingen egentlig ønskede at håndtere dette håbløse foretagende efter EUs vedtagelse af reglerne. Derfor havde transportministerens initiativ DTLs store anerkendelse og støtte, for det viste, at den danske regering havde reflekteret over det umulige i at få reglerne indført på det danske arbejdsmarked.

Der var meget røre i mange lande over disse overflødige bestemmelser, som lægger en voldsom ekstra administrativ byrde over på de selvkørende vognmænd og som gør livet som selvkørende vognmand unødigt besværligt.

Et flertal i Parlamentet mente, at selvstændige vognmænd, der forsøger at opbygge en forretning for at skabe vækst og beskæftigelse, skal belastes med en begrænsning på, hvor mange timer de må arbejde.

En holdning, der herhjemme støttes begejstret af S og SF men fordømmes af V og K. Dette har betydet, at da regeringen i september skiftede farve, er der nu blevet skabt en lovhjemmel i godskørselsloven til at indføre arbejdstidsregler for selvstændige vognmænd. En bekendtgørelse om håndhævelsen af reglerne er under udarbejdelse, og der lægges fra Trafikstyrelsen op til så enkle og lidt belastende krav som muligt.

## **Året i Sydøstjyllands Vognmandsforening**

I maj måned deltog repræsentanter fra Sydøstjyllands Vognmandsforening i DTL's generalforsamling, som denne gang blev afholdt i Ålborg. Det var naturligvis svært for arrangørerne at leve op til det foregående års arrangement i Horsens, hvor vi selv var værter.

Dette års generalforsamling afholdes i Helsingør og jeg minder om, at alle medlemmer naturligvis er hjertelig velkommen til at bakke op om generalforsamlingen. Helsingør egner sig glimrende som mål for en lille "familieudflugt", så jeg håber at se flere af Jer den 12. maj.

Derudover har vi traditionen tro afviklet "Årets Transportvirksomhed" hvor den regionale vinder Årslev Budcentral blev fundet ved et arrangement hos Scania i Vejle. Vores kandidat var så stærkt et kort, at virksomheden igen kunne hente trofæet som "Årets Transportvirksomhed" hjem til Region Syd, efter at det i nogle år har været udlånt til Region Midt/Nord.

Stort tillykke til Dennis Just og Årslev Budcentral – de har virkelig gjort sig fortjent til titlen!

I september arrangerede regionskontoret et informationsmøde om offentlige udbud i Kolding og der er afholdt medlemsmøde hos AMU Syd i Kolding i februar.

Der er i året 2011 afholdt 6 bestyrelsesmøder. Jeg har deltaget i 2 formandsrådsmøder i København og bestyrelsen har derudover deltaget i 2 Formands- næstformands-møder med DTL samt DTL Region Syds årsmøde.

Jørgen Egeskov og jeg har som repræsentanter for foreningen deltaget i 4 bestyrelsesmøder i Region Syd.

Igen i 2011 har foreningen kunnet glæde sig over en stabil og loyal medlemskreds.

Vi er ved årsskiftet: 189 medlemmer samt

20 passive medlemmer  
1 medarbejdende anpartshaver  
1 vognmandssøn

Jeg vil som nævnt glæde mig over de medlemmer, som foreningen har – frem for at beklage den tilbagegang i medlemsantallet, som vi naturligvis må konstatere i lighed med andre lokalforeninger. I løbet af 2011 er vi blevet 24 medlemmer færre. Heraf har 8 opsagt deres medlemskab – de øvrige har været tvunget til at forlade foreningen det pga. ophør/konkurs.

Men jeg vil opfordre jer til at holde øje med om I har nogle kollegaer som ikke er organiserede og så rette henvendelse til regionskontoret med oplysningerne så vi kan få dem ind i foreningen og endelig er vi også åbne for forslag fra jer som måske kan bidrage med flere medlemmer. Et forslag ku jo være at vi slettede indskuddet resten af året for at melde sig ind i foreningen.

## **Tak**

Til slut vil jeg gerne udtrykke en tak

- for godt samarbejde med mine bestyrelseskolleger
- for loyal opbakning til foreningen fra alle vore medlemmer
- for trofast støtte fra alle foreningens samarbejdspartnere, som yder en værdifuldt støtte til foreningens drift
- samt til alle DTL´s dygtige medarbejder på Grønningen (håber Frank vil videre bringe det til hans kolleger )
- 

Og endelig en stor tak til Allan, Jens, Bitten og Maibritt fra Regionskontoret for det rigtig gode samarbejde, vi har i hverdagen de gør et kanon stykke arbejde for os . For mit vedkommende er det utrolig vigtigt, hvilket jeg i høj grad føler det også er for vore medlemmer.