

Generalforsamling 2010 – den 12. marts 2011

BERETNING for 2010 v/formand Per Rasmussen

Året 2010

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

2010 – et turbulent år for branchen - igen

I min beretning ved sidste års generalforsamling nævnte jeg, at det foregående år havde været turbulent. Desværre vil det være nærliggende for mig at gentage en stor del af denne beretning:

I det forløbne har vi ganske vist oplevet, at der er kommet lidt mere gang i hjulene for de fleste af vore medlemmers vedkommende, men spørgsmålet er om det totale transportarbejde fylder mere – eller om vi blot er blevet færre til at udføre det samme arbejde?

Antallet af lastbiler og trækere er nemlig faldet kraftigt.

Vi hverken kan eller må som brancheforening diktere priser eller udgive priskuranter. Derfor kan jeg kun gentage min opfordring fra sidste år: kig på Jeres omkostninger og lad være med at sælge varen under kostprisen. DTL har værktøj til kalkulation og dokumentation af merkostningsudvikling – brug det og for Jeres egen og branchens skyld – gerne inden i kører hjemmefra.

Transportbranchen er kendt for, at vi konstant bestræber os på at rationalisere og begrænse vore omkostninger. Det er til gavn for transportkøberne og samfundsøkonomien i det hele taget – men igen i det forløbne år må vi konstatere, at den sidste fornyelse af chaufføroverenskomsten medførte lønstigning og priserne på brændstof har igen været på himmelflugt, så husk at bruge olieoplysningseskemaet som er på DTL's hjemmeside til at beregne jeres olietillæg med.

Ny godskørselslov

Vi har fra SØV's side prøvet at påvirke den nye godskørselslov med følgende punkter:

1. Godskørselstilladelser bør bære indregistreringsnummer på det køretøj, tilladelsen omfatter for at forhindre misbrug hvor virksomheden opererer med flere køretøjer end den har tilladelse til
2. Hvis tilladelseshaver erklæres konkurs skal nummerplader på tilladelsespligtige køretøjer straks inddrages
3. Der skal foregå en systematisk kontrol af pligten til at aflønne chaufføren iht. en gyldig overenskomst
4. Al kontrol af regler iht. Godskørselsloven og køre- hviletidsreglerne skal varetages af Trafikstyrelsen
5. I forbindelse med overgang til 10-årige tilladelsesperiode skal der sikres hyppigere stikprøvekontroller af egenkapitalkravene
6. Alle køretøjer, der benyttes under denne lovgivning, skal være genstand for et årligt teknisk syn
7. Traktorer, der benyttes til transport af gods for fremmed regning, skal omfattes af loven.

Erik Østergård vil senere fortælle hvordan det så er gået med vores forslag.

Konkurser

Vort område er naturligvis ikke gået ram forbi i konkursstatistikken. Det er altid trist når en virksomhed må opgive og lukke. Det er hverken forbudt eller kriminelt at måtte give op, men vi har desværre oplevet nogle tilfælde hvor indtrykket har været at konkursen var for godt planlagt, så aktiviteterne er fortsat dagen efter i et nyt selskab, oprettet i god tid til formålet.

Det er svært for vore medlemmer at forstå og sindene har dog også været noget i bevægelse. Vi har derfor på regionskontoret afholdt et møde med Trafikstyrelsen for at få opklaret, hvordan man i Styrelsen fortolker Godskørselsloven og i praksis administrerer vandelskravene.

Det fik vi en grundig orientering om – men vi blev måske ikke klogere. Styrelsen arbejder efter et tung og besværlig regelsæt men sparsomme sanktionsmuligheder. Samarbejdet med Politiet og SKAT er mangelfuldt pga. administrative barrierer mellem de enkelte registre.

Vi har foreslået den enkle løsning, at når en tilladelse inddrages henter Politiet i samme åndedrag nummerpladen. Den har man alligevel ingen brug for uden tilladelse og så forhindre vi det mindste, at der kørs videre uden tilladelse i et konkursramt selskab. Men så enkle forslag vinder sjældent gehør i et bureaukratisk samfund som det danske.

Vi er inde på et følsomt område, hvor vi skal passe på ikke at agere folkedomstol, 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.

Man kan få det indtryk, at det bedre kan betale sig at bøje loven og at det er de lovlydige, der straffes. Selv har jeg vanskeligt ved at samarbejde med leverandører, som jeg ved bidrager til at holde liv i de brodne kar, som har gennemført en planlagt konkurs. Så jeg vil 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 den slags kreative forretninger.

Branchens image

Ingen er vist i tvivl om transportbranchens betydning for samfundet. Der er vel heller ingen ved deres sunde fornuft, der tror at vi kører for sjov eller at vi har det som hobby at genere vore medtrafikanter.

Ikke desto mindre synes det næsten som en uoverstigelige udfordring at opnå den smule respekt, som vognmændene og deres chauffører fortjener – for ikke at tale om, at vi blot gerne vil have lov at passe vort arbejde i fred.

Det er prisværdigt, at ITD har postet penge i en kostbar kampagne og jeg tror faktisk også, at kampagnen havde sin virkning – lige indtil at en 30 min. fjernsynsudsendelse en aften i februar bragte delvis manipulerede afsløringer, som nok satte kampagnen – kr. 5 – 10 mio. tilbage i effekt. Jeg kan ikke afgøre om den pågældende virksomhed, der blev jagtet med skjulte kameraer og mikrofoner med en fyret chauffør på sidelinjen er hverken værre eller bedre end gennemsnittet. Men det viser igen, hvor sårbare vi er overfor kritik og mistænkeliggørelse i medierne.

Hvordan kan man som virksomhed så gardere sig mod at komme i fedtefadet – enten hos medierne eller myndighederne – der er kun en sikker måde: Orden i sagerne og respekt for loven.

I praksis kan det være en vanskelig balancegang, hvis man samtidig skal drive en effektiv forretning, men der er metoder: DTL certificeringsprogram – TRAFIKSIKKER VIRKSOMHED – giver et effektivt værktøj, der hjælper Jer med at holde styr på mange regler og paragraffer og mulighed for egenkontrol. Det er samtidigt et ledelsesværktøj, som jeg kun kan anbefale at I benytter Jer af – vort regionskontor giver gerne information om emnet.

Det koster lidt penge til foreningen – men hvad må det koste at kunne sove roligt om natten?

I vort område har vi nydt den tvivlsomme ære at blive udpeget til forsøgsstrækning for permanent overhalingsforbud. Der er ingen tvivl om, at baggrunden alene har været politikernes ønske om at takkes vælgerne – vel at mærke dem der færdes i privatbiler, da de tæller langt flere stemmer end vi andre, der blot kører for at passe vort arbejde.

Som sædvanligt bøjer vi nakken og retter ind til højre – bogstaveligt talt. De foreløbige meldinger, jeg har fået fra Jer medlemmer, er at I ikke hidtil har oplevet forbuddet som nævneværdigt generende og hindrende for fremkommeligheden. Jeg tror dog først I vil opleve generne, når føret igen bliver normalt og vi får campingvognene ud at køre igen.

Jeg kan ikke forstå, at det skulle være nødvendigt med en ny lov: Elefantoverhalinger, der sinker trafikken unødigt er i forvejen forbudt – Politiet kunne jo blot bruge lidt flere ressourcer på motorvejs patruljering og give nogle flere bøder til dem, der hidtil har overtrådt loven. Nu laver man i stedet en ny lov, som heller ikke kontrolleres.

Cabotage

De nye regler, som tillader, at cabotage-kørsel kan udføres tre gange inden for syv dage, når man er kommet ind i et andet EU-land med gods trådte i kraft 16. maj.

Vi må nok erkende, at samfundet gerne ser en større del af transportarbejdet i Danmark udført med udenlandske biler til udenlandske priser. De fleste transportkøber har ingen skrupler ved at medvirke til at eksportere danske chaufførarbejdspladser, hvis de kan spare omkostninger.

Hvad der er endnu værre er, at en del af branchen selv – nemlig DI Transport's arbejdsgiverforening – tilsyneladende bifalder lempeligere cabotageregler. Jeg håber, vore medlemmer er bevist om det – når de skal vælge, hvilken arbejdsgiver-forening, de vil stå i – hvem der støtter bestræbelserne på at bevare danske arbejdspladser.

Der er en tendens til at vi ser skævt til f.eks. østeuropæiske chauffører, fordi de kører ”vores gods”. Men det er ikke altid østeuropæer som er skurkene, jeg er nødsaget til i denne sammenhæng også at nævne de danske vognmandsvirksomheder som udflager deres biler for at køre cabotage på dansk strækning med lavere omkostninger. Man kan spørge sig selv, om der altid er tale om lovlig cabotagekørsel?

Sidste år luftede jeg nogle tanker om, at foreningen påtænker at fremstille streamers med teksten:

”Her kører en dansk lastbil med en chauffør der får overenskomstmæssig løn”

Disse streamers var det tanken at uddele gratis til alle vore medlemmer – 1 stk. pr. bil til de – der dokumenterer at leve op til slogan'et.

Når I endnu ikke har set streamerne i brug, er det fordi vi stadig forhandler med 3F om deres evt. medvirken og opbakning. Fagforbundet er ikke afvisende, men da beslutningsproceduren i organisationen er om muligt endnu mere tidskrævende end i vor egen, har vi endnu ikke kunnet få en endelig stillingtagen.

Men tanken er ikke opgivet og vi arbejder videre med sagen.

Retshjælpskassen

På sidste års generalforsamling lovede jeg Jer, at foreningen ville etablere en retshjælpskasse. Baggrunden er, at foreningen ønsker at fremme interessen for at opnå afgørelser i sager, som er af principiel betydning for branchen.

Vi ønsker med andre ord at motivere medlemmer til at søge retslige afgørelse i sager, hvor virksomheden er udsat for krav fra f.eks. myndigheder, som virker urimelige og til hindring for virksomhedens normale drift yder foreningen tilskud til juridisk assistance.

Hjælpekassen er nu etableret og I kan læse mere om mulighederne på foreningens hjemmeside. Jeg skal indrømme, at I ikke kan hente hjælp til dækning af omkostninger til de dyreste topadvokater, men håber alligevel, at I vil benytte Jer af muligheden, hvis I er uheldige at få et behov.

Kørehviletid og objektive straffeansvar

Et andet emne, som er en langtidskører af de seje er spørgsmålet om afskaffelse af det objektive ansvar – eller om I vil: arvesynd for vognmænd!

Jeg havde den store glæde, at opleve, at emnet blev debatteret og fyldte pænt på DTL's generalforsamling i Horsens i maj måned. De politikere, vi havde som gæster, viste endog forståelse i det urimelige i, at vi har denne alvorlige særregel i vor branche. Efterfølgende var der god gang i lobbyarbejde – men siden er emnet lagt død og nu lagt hen i bunken af ”UMULIGE SAGER”.

I øjeblikket er vi igen ramt af samfundet lyst til at vi skal kanøfles pga. en tragisk dødsulykke skildret i den bedste sendetid, talrige afsløringer af sjusk med køre- hviletidsregler, brug af magneter osv. osv. Vi har siden byttet justitsminister en gang og får nok snart en ny igen – formodentlig næste gang fra den røde stue.

Så det er igen alvorligt op ad bakke og jeg må erkende, at det tager generationer at slippe af med arvesynd.

Men måske er det snart på tide vores kære politiker begynder at kikke på vores kørerhiletidsregler. Det som vi kort og godt har brug for er at vi i EU får nogle mere enkelte og mere menneskelige regler som ikke hænger sig i bagateller som intet har med færdselssikkerheden at gøre.

Ved at lave enkle regler opnår man at politiet og retssystem ikke skal bruge tid og resurser på at kontrollere og føre retssager om bagatel forseelser, derved frigives der rigtig mange resurser som så kan bruges til at lave flere kontroller som går efter de store svindlere, der hvor færdselssikkerheden bliver sat overstyr og samtidig skal man ikke kun gå efter synderne men også efter bagmændene bag snyderiet for det er helt sikkert at mange bliver presset af div. speditører og kørselsrekviranter. Endnu en gevinst hvis vi får nogle menneskelige regler er at så kommer alle de gode og seriøse chauffører tilbage til vores erhverv samtidig med vi alle får en mindre stresset hverdag til stor gavn

for færdselssikkerheden, så i bund og grund vil det højne trafiksikkerheden gevaldigt med nye og enkle regler som er til at arbejde med for både vognmænd chauffører og myndigheder.

Affaldsområdet

Vi fik et nyt affaldsregulativ med krav om registrering, indberetning og uddannelse. Det har vist sig at dette regulativ nok scorer topkarakteren for, hvordan politisk miskmask og indviklet bureaukrati kan virke, når det er værst: Bekendtgørelsen blev først offentliggjort, efter at den var trådt i kraft. Ved udløb af fristen for registrering var det elektroniske system endnu ikke i drift. Embedsmændene i Miljøstyrelsen var ikke klar med en fortolkning af bekendtgørelsen og kunne ikke oplyse om reglerne og til dato er der endnu ingen der kan sige hvilke uddannelses- og prøvekrav, der bliver tale om.

Vore medlemmer mistede kunder da virksomhederne blev tvunget til at betale gebyr til genbrugspladserne og derfor selv ville sørge for bortskaffelse af eget affald.

Miljøministeren har i begyndelsen af 2011 besluttet, at genbrugspladsmodellen, der i dag tvinger virksomhederne til at betale gebyr til genbrugspladserne, skal laves om. Nye regler skal virke fra januar 2012.

Forligsgruppen besluttede ellers ved udgangen af 2010 at udforme en tilvalgsordning, der betyder, at virksomhederne kun skal betale gebyr, hvis de tilmelder sig genbrugspladserne. Men forligsgruppen kunne alligevel ikke nå til enighed, og ordningen blev ikke ændret for 2011. Forligsgruppen er imidlertid blevet enig om, at ordningen skal ændres for 2012, og målet er en tilvalgsmodel.

Hele forvirringen har resulteret i den standardløsning, vi efterhånden er vant til: der er blevet nedsat et udvalg! Hvad det endelige resultat så bliver vil jeg overlade til Jeres egen fantasi.

Året i Sydøstjyllands Vognmandsforening

I maj måned høstede vi den ære, at DTL afholdt deres generalforsamling i Horsens med SØV vært. Vi er stolte over som forening at være værter for vore kolleger fra hele landet til den begivenhed som generalforsamlingen jo er – og ikke mindst det festlige samvær lørdag aften. Jeg synes selv, at arrangementet blev afviklet på en måde, vi kan være stolte af.

Vi har traditionen tro afviklet Årets Transportvirksomhed hvor den regionale vinder Henning Sejer Pedersen ApS, Bylderup Bov blev fundet ved et arrangement hos Scania i Vejle. Vi måtte desværre overlade vinderen af Årets Transportvirksomhed 2010 til Nordjyderne igen i år.

I august måned deltog en række af foreningens medlemmer i en pragtfuld sejltur fra Kolding til Bogense efter invitation fra Euromaster.

I september arrangerede regionskontoret et informationsmøde om affaldsbekendtgørelsen i Kolding og der er afholdt medlemsmøde hos Scania i Vejle i januar med indlæg af vore samarbejdspartnere DAH og Tungvognsspecialisten.

Der er i året 2010 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.

Foreningen har i årets løb inviteret til 2 medlemsmøder:

Igen i 2010 har foreningen kunnet glæde sig over en stabil og loyal medlemskreds.

Vi er ved årsskiftet: 209 medlemmer samt

18 passive medlemmer

1 medarbejdende anpartshaver

1 vognmandssøn

Sydøstjyllands - 57

Antal pr. 1. januar 2010	217
Antal pr. 1. januar 2011	209
Indmeldte i 2010	6
Udmeldte i 2010	10
Restance	1
Ophør/Dødsfald	3
Salg	0
Konkurs	2
Opsagt rettidigt	4

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

Og endelig en stor tak til Poul, Jens og Bitten fra Regionskontoret for det rigtig gode samarbejde, vi har i hverdagen. For mit vedkommende er det utrolig vigtigt, hvilket jeg i høj grad føler det også er for vore medlemmer.