

## **Generalforsamling – den 8. marts 2014**

### **BERETNING for 2013 v/formand Per Rasmussen**

## **Året 2013**

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

### **Den økonomiske udvikling**

2013 har som helhed været et trægt år, selvom der har vist sig tegn på bedring.

En stigende realløn, den lave rente og skattelettelser burde have medvirket til at trække forbruget op, men tilliden er toppet i august og har siden været svagt faldende, så tillidskrisen har stadig haft et godt greb om økonomien i 2013.

Over størstedelen af 2013 har væksten i lastbiltrafikken over Storebælts- og Øresundsbroerne ikke været imponerende. Sidst på året har trafikken vist fremgang, men på Storebælt skal det især ses i lyset af lukningen af Kattegat-ruten.

Antallet af lastbiler ligger fortsat på et meget lavt niveau – faktisk 20 pct. lavere end i toppunktet i maj 2008. Bedringen i ny-indregistreringerne i sidste halvdel af 2013 skyldes især et massivt indkøb af Euro 5-biler lige op til overgangen til Euro 6-normen fra og med 1. januar 2014.

Antallet af konkurser i vejgodstransporten har generelt været faldende gennem 2013 og er nu tilbage på niveau med antallet ved krisens start i slutningen af 2008. Men udviklingen skal ses i lyset af, at antallet af vognmandsvirksomheder samtidig er faldet med 14 pct. eller hele 877 virksomheder siden da.

## **Brændselsafgiften**

Et bredt politisk flertal vedtog i marts 2012 som led i Energiaftalen, at folk, der varmer op i en brændeovn, skal pålægges en såkaldt forsyningssikkerhedsafgift på den brændsel, de køber.

For transportens vedkommende vil den omfattende grænsehandel, der ville opstå, slå det fintmaskede distributionsnet i stykker, som danske havne og danske transportvirksomheder har opbygget i tæt samarbejde for netop at sikre forsyningerne af brænde til landet. Det betyder, at når brændsel losses i danske havne og køres på lastbiler til udsalgsstederne, så får danske virksomheder glæde af aktiviteterne, og miljøet spares mest muligt.

Med den øgede grænsehandel på grund af afgiften vil man risikere, at udenlandske lastbiler sydfra skal ud på lange landevejsture til enkeltkunder, der i de fleste tilfælde bestiller helt ukoordineret og uden sigte på en bred og vedvarende forsyning. Det skader miljøet. Og pengene ender i udenlandske kasser.

DTL blæste derfor til angreb på afgiften sammen med andre organisationer. Nu har regeringen indtil videre lagt afgiften på is frem til et tidspunkt i 2014.

*Status: DTL er klar til at gå løs på afgiften igen – om nødvendigt sammen med andre organisationer.*

## **Cabotage og social dumping**

### **Udfordringen med Cabotage**

Det er ikke kun i Danmark, vi mærker konkurrencen fra billig østeuropæisk arbejdskraft, såvel i Holland, som Tyskland mærker de også konkurrencen.

### **Befolkningsundersøgelse bekræfter DTL**

I april måned lod DTL gennemføre en befolkningsundersøgelse. Man spurgte over 1.400 repræsentative borgere. 78 pct. svarede, at udenlandske lastbilers kørsel i Danmark har meget at gøre med penge og meget lidt at gøre med miljø og effektiv logistik. Samtidig ønsker 2 ud af 3 danskere, at Danmark som et lille land med høj løn og korte afstande til grænserne til

nabolandene skal arbejde aktivt for at gøre cabotage midlertidigt. DTLs holdninger afspejles altså i befolkningen.

### **DTL holdninger underbygges af cabotage-rapport og app-rapport**

I slutningen af maj måned offentliggjorde Trafikstyrelsen så den længe ventede cabotage-rapport.

Som ventet afspejlede rapporten i høj grad forskellene på vognmændenes interesser i at få ordnede forhold i markedet og interessen hos transportkøberne for en fuldstændig afregulering.

I begyndelsen af juli måned kom så den første tilbundsgående undersøgelse af cabotagekørsels karakter og omfang i et EU-land nogensinde. 42.000 lastbiler blev ”tagget” af mobiltelefoner hos trafikanter på vejene. Det kunne udledes af rapporten, at en tredjedel af trafikken med udenlandske lastbiler i Sverige er indenrigstrafik, og at halvdelen af disse transporter med sandsynlighed kan antages at være ulovlig cabotagekørsel.

### **Postkasseselskaber undersøges**

I løbet af sommeren kom der også fokus på et andet forhold, der har betydning i relation til cabotagekørsel. Spørgsmålet om lovligheden af postkassefirmaer i et andet land som grundlag for at bruge andre end danske lastbiler blev nemlig stillet af TV Syd, der afdækkede de mange postkasser i Nordtyskland med danske transportørers navne på.

Transportministeren gik ind i sagen og har taget kontakt til den tyske delstat Slesvig-Holsten. Der afventes fortsat, hvad tyskerne agter at gøre i sagen.

### **Dansk finanslov mod social dumping**

I slutningen af november måned indgik regeringen aftale med oppositionen om en finanslov for 2014. Med aftalen er der fortsat fokus på social dumping og kontrollen af cabotagekørslen i 2014, og centralt var det, at Venstre og Konservative med aftalen forpligtede sig til at tage del i kampen mod social dumping.

### **7 EU lande går ind for stramninger som DTL**

I midten af december var Danmarks regering ved transportministeren medunderskriver på et opsigtsvækkende fælles brev til EU-Kommissionens

vicepræsident og transportkommissær, hvor syv europæiske lande – heriblandt Tyskland, Frankrig, Italien og Spanien – adresserede problemerne med cabotage-forordningen og ligefrem krævede stramminger. Ministerbrevet gør det tydeligt, at man opfatter løbende og permanent cabotagekørsel som stridende mod intentionerne i EU-reglerne.

*Status: Resultaterne af forskningsprojektet med cabotage-app 'en skal anvendes politisk. EU-Kommissionen skal overbevises om nødvendigheden af, at cabotagereglerne strammes op.*

### **DTL medlemsmøder**

I starten af 2013 rejste DTLs ledelse med direktør Erik Østergaard i spidsen rundt til DTLs regioner for at møde medlemmerne. Der var her rig lejlighed til at mødes med DTL – og få både oplysning og mulighed for at komme til orde. Det skete under devisen ”Må direktøren, kommunikationschefen og chefkonsulenten tage lidt af din fyraften?” Både DTLs direktør og de øvrige medarbejdere har givet et stående tilsagn om at komme på flere foreningers generalforsamlinger for at orientere om DTLs aktiviteter og lytte til, hvad medlemmerne har på hjerte. Foreningerne opfordres dermed til at benytte sig af muligheden for at få en dialog med medarbejderne på både servicekontorerne og Grønningen.

Det er alles mulighed for, at fremkomme med meninger og forslag, derfor er det ekstra ærgerligt, at ikke endnu flere benytter sig af muligheden.

*Status: Der vil i 2014 blive afholdt tilsvarende medlemsmøder til efteråret. Nærmere information følger.*

### **Bødeforhøjelser**

Med et flertal bestående af regeringspartierne og Enhedslisten vedtog Folketinget i december en skærpelse af bødesatserne for overtrædelse af cabotagereglerne og godskørselsloven, hvor det anbefales at indføre bøder på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, på 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser.

Det gode er efter DTLs opfattelse, at forhøjelserne af bødestørrelserne for ulovlig cabotage er markante – de starter nemlig i fremtiden ved 35.000 kr. Det er en vigtig sejr for DTL og for de vognmænd, der ønsker fair konkurrence i en dansk transportsektor, der kører på ordnede vilkår. Det knap så gode er, at bøderne også hæves for en række mindre forseelser. Det har DTL dog hele tiden påpeget, og derfor var angrebet fra ITD og DI om, at DTL er ansvarlig for, at det bliver dyrere fx at glemme sin tilladelse skudt helt ved siden af.

For den der overholder love og regler, er dette jo uden betydning.

*Status: Det sikres, at DTL medlemmer ikke bliver ofre i bagatelsager.*

### **Digital dokumentation**

Fra 1. oktober 2013 blev digital dokumentation for særtransporters lovlighed accepteret af myndighederne ved vejkontrollerne. Vognmanden og chaufføren vil derfor i fremtiden kunne fremvise eksempelvis blokvognsattest, særtransporttilladelse og klassificeringsattest på PC, smartphone eller tablet.

*Status: DTL skal holde øje med, at der udvikles egentlige lettelser for særtransportørerne.*

### **Transportafgiften**

Den 20. februar blev den forkætrede transportafgift kørt på skrotpladsen – ud til betalingsringen, som blev dumpet for året før. Erhvervslivet fik omsider afgiftsmæssig fred til at koncentrere sig om at producere og investere sig ud af krisen.

Så langt kom DTL i samarbejde med Dansk Erhverv, Landbrug og Fødevarer.

Afgiften ville svare til en 7-dobling af de nuværende vejbenyttelsesafgifter. Det rejste i kølvandet på betalingsringen naturligvis en ny proteststorm, der kunne mærkes helt ud i Danmarks yderste afkroge. DTL var de allerførste på banen til at tordne imod de konsekvenser, som afgiften ville få – ikke mindst for erhvervsvirksomhederne og beskæftigelsen i yderkanterne af Danmarkskortet, hvor afstandene

selvklart er længere. Senere fulgte andre organisationer trop og indgik i samarbejdet med DTL.

*Status: DTL holder sig klar til at argumentere imod indførelsen af planer om roadpricing modeller eller bompenge.*

## Vægt og dimensioner

### Totalvægt

I december kom meddelelsen fra Trafikstyrelsen om, at fra 1. januar 2014 vil vognmændene kunne læsse to ton ekstra på 6-akslede vogntog, så totalvægten kommer op på 50 ton.

Forhøjelse fra 54 til 56 ton totalvægt på 7-akslede vogntog kommer først til at falde på plads et stykke inde i det nye år. Der tilbagestår nemlig en politisk forhandling i Folketingets Transportudvalg.

Rigtigt meget gods kører med enten 6- eller 7-akslede vogntog – fx byggematerialer, jord, sand, sten, grus, landbrugsprodukter, foder, korn, fødevarer, olieprodukter, på lad, i tank og i containere. De to ekstra tons på ladet får derfor en ganske bred effekt.

### Modulvogntog

Modulvogntogsforsøget har nu kørt siden 2008 – og modulvogntogsforsøgets virksomhedsordning har kørt med succes siden 2009.

Folketingets partier indgik så i marts måned en transportaftale, der sikrede, at Vejdirektoratet måtte smidiggøre tilladelser til lokal kørsel med modulvogntog og dermed løsne lidt op på den hidtidige noget stive administration af ordningen.

Modultankegangen er kommet for at blive, og DTLs næste mål bliver at få permanentgjort modulvogntogene i Danmark hurtigst muligt.

\* \* \*

## **Traktorer**

SØV arbejder stadig på, at få ens forhold for lastbiler og traktorer, når de udfører sammenlignelige transportopgaver.

Et kig i arkiverne har dog vist, at det er en meget svær opgave, vi har påbegyndt. Jeg vil nu læse et brev op, som omhandler problemet.

Gæt årstallet !!

**DANSKE VOGNMÆND**  
HOVEDORGANISATIONEN AF 1985

DV

**FAX**

Til kredsforeningsformændene

17 januar 1996

**Omfang af traktorers entreprenørkørsel og godskørsel for fremmed regning**

DV får jævnligt henvendelser fra medlemmer om landbrugsvirksomheder eller maskinstationer, der anvender traktorer til entreprenørkørsel med f.eks. sneplov eller slamsuger i direkte konkurrence med vognmandsvirksomheder. Ligeledes får DV henvendelser om traktorer, der kører godskørsel for fremmed regning.

Problemet med denne traktorkørsel er, at den foregår i ulige konkurrence med lastbilerne, der er pålagt vejbenyttelsesafgift og højere vægtafgifter. Desuden er der mistanke om en udbredt anvendelse af afgiftsfri diesellole til entreprenørkørsel med traktor. Det er kun tilladt at anvende afgiftsfri diesellole til landbrugsformål.

I forbindelse med forhandlinger med Skatteministeriet om en farvningsordning for afgiftsfri diesellole, der anvendes i landbrugsvirksomheder og af maskinstationer, har DV et behov for at få en vurdering af omfanget af traktorerne

1. Entreprenørkørsel (f.eks. med sneplov eller slamsuger)
2. Godskørsel for fremmed regning (f.eks. jord, sand, grus og sten)

Jeg håber, du har mulighed for at foretage en skønmæssig vurdering for omfanget i din kreds, og at du vil give DV en melding - helst inden 1. februar og gerne før.

Med venlig hilsen

Michael Svane





## **Året i Sydøstjyllands Vognmandsforening**

I maj måned deltog repræsentanter fra Sydøstjyllands Vognmandsforening i DTL's generalforsamling, som denne gang blev afholdt i Nyborg.

Dette års generalforsamling afholdes i Kolding og jeg minder om, at alle medlemmer naturligvis er hjertelig velkommen til at bakke op om generalforsamlingen.

### **Bestyrelsesarbejde.**

Der er i året 2013 afholdt 7 bestyrelsesmøder. Jeg har deltaget i 1 Regionsrådsmøde i København. Bestyrelsen har derudover deltaget i 2 Regionsrepræsentantmøder med DTL.

### **Regionskontoret**

Endelig fik vi et stabilt år på vores Regionskontor. Der arbejdes dagligt, med at løse opgaver for vore medlemmer. HUSK at brug Regionskontoret.

Der er mange eksempler på, at det kan være både nyttigt og lønsomt, at få en snak med personalet på Regionskontoret.

### **Ind- og udmeldelser.**

Igen i 2012 har foreningen kunnet glæde sig over en stabil og loyal medlemskreds.

Vi er ved årsskiftet 2013/2014:	147 medlemmer samt
	20 passive medlemmer
	1 æresmedlem
	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 2013 er vi blevet 21 medlemmer færre.

Vi noterer tilgang af nye, men desværre flere i afgang. Dette skyldes primært at mange medlemmer nærmer sig tiden udenfor arbejdsmarkedet.

Over en periode på 6 år er medlemstallet faldet med ca. 100 virksomheder.

DTL har iværksat en hvervekampagne, som vi alle er en del af og som vi alle skal bidrage til.

SØV planlægger, at afholde et arrangement i efteråret, ligesom man har gjort i Herning.

## **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 værdifuld støtte til foreningens drift

-

Og endelig en stor tak til Allan, Knud Erik, Bitten og Maibritt 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.