

**Administrerende direktør Erik Østergaards beretning  
DTL-Danske Vognmænds generalforsamling 2019  
[Det talte ord gælder]**

\*\*\*

Fra morgenstunden hørte vi – her på vores generalforsamling – landets statsminister tale om problemerne med unfair konkurrence i godstransporten.

Og bagefter havde vi en god debat med en stribe af partiernes kandidater til Europa Parlamentet – som drøftede det præcis samme: Unfair konkurrence og social dumping i godstransporten.

*[Og i går var Dansk Folkeparti ude med et helt nyt udspil med forslag til, hvordan vi kan dæmme op for, at lavtlønschauffører underbyder og undergraver det danske arbejdsmarked.]*

Der er nu et par uger til Europa Parlamentsvalget *[og til Folketingsvalget]*

På den baggrund kan jeg konstatere, at vort erhvervs største udfordring – igen – står som et centralt valgtema.

Det gjorde det ved sidste Europa Parlamentsvalg, hvor TV dækkede DTLs debat om emnet.

Og igen ved sidste folketingsvalg, hvor TV også dækkede vores debat fra Kronborg – og hvor partierne nærmest stod i kø for at komme med udspil til bekæmpelse af social dumping.

Så jeg må bare konstatere: Alt dette var ikke sket – havde det ikke været for DTLs utrættelige indsats.

Der er tale om en årrækkes vedholdende arbejde, og den daglige vilje til at være tilstede i medierne, mødes med politikerne, udfordre banditterne, tage debatten, pege på problemerne, holde fast i dagsordenen og tilbyde løsningerne – både i København og i Bruxelles – der har skabt denne situation:

At de danske vognmænds største udfordring nu er et helt centralt politisk tema i valgkampen.

Og jeg tøver derfor heller ikke et sekund med at slå fast, at den debat, der ikke bare har fyldt vores generalforsamling indtil nu, men også en stor del af den offentlige debat, er kommet for at blive.

Indtil problemerne er løst.

Vi har i dag kunnet tage temperaturen på en lang række politikeres indsigt i og vilje til at handle i de her spørgsmål.

Det har været nyttigt og lærerigt, vi har fået følt dem på tænderne og fået en idé om, hvad vi kan forvente os efter et valg.

Og det er vel fair at sige, at der er mærkbare forskelle i kendskabet til og opmærksomheden om vores udfordringer med unfair konkurrence.

Sådan må det være.

Men det ændrer ikke en tøddel ved dét forhold, at spørgsmålet om undergravningen af vores arbejdsmarked, konkurrenceforholdene på transportmarkedet og den kunstige prisdumping, nu står så centralt i debatten som nogensinde.

Det er jeg stolt af. For jeg ved – jeg ved! – at det i meget høj grad er et resultat af DTLs indsats, og jeg synes vi har grund til at lykønske hinanden med et veludført arbejde.

Så vidt så godt.

Jeg mener også, at det vil være på sin plads at sende en tak til 3F.

Det var 3F der i efteråret fik trukket Kurt Beier-skandalen frem i lyset, og jeg tøver ikke med at sige, at der i hele diskussionen om unfair konkurrence og social dumping er et *før* og et *efter* Padborg-skandalen.

Ingen i Danmark har længere kunnet været uvidende om, hvilke horrible vilkår nogle er parate til at byde andre mennesker.

Og jeg kan mærke det på møder – i Bruxelles, på Christiansborg, i Dansk Arbejdsgiverforening, i Dansk Industri osv.

Ingen steder er Kurt Beier-skandalen gået ubemærket hen.

I dag har vi igen og igen, her bagved, set billeder fra "slumlejren" i Padborg.

Filippinere stuvet sammen i smudsige containere, ansat uden nogen former for sikkerhed i arbejdet eller ved sygdom – og for blot 15 kroner i timen.

Femten kroner i timen.

Jeg behøver ikke fortælle jer, at jeres konkurrencesituation ikke er bæredygtig, hvis konkurrenterne i Padborg aflønner 3.-landschaufførerne med 15 kroner i timen.

Det ved I bedre end nogen.

Men der sker noget:

Et enigt Folketing pålagde Regeringen – ud over at kæmpe kampen i EU – at øge kontrollen på veje og på rastepladser i terminal- og havneområder, samt at kontrollere chaufførers ulovlige ugehvil.

Og ikke mindst at håndhæve af EU's eksisterende udstationeringsregler for chauffører.

Det sidste har afstedkommet et konkret forslag fra DA og FH (det tidligere LO) om, at udenlandske chauffører skal aflønnes efter danske forhold, hvis de kører cabotage eller kombitrafik i Danmark.

\*\*\*

For et par måneder siden kom det frem, at en stribe ITD-folk havde været i Polen på studietur.

Helt konkret besøgte en række ITD-vognmænd den 18. september ambassaden i Warszawa.

Altså blot 5 uger før Kurt Beier-skandalen rullede.

De havde blandt andet besøgt den danske ambassade i Warszawa – og blev dér blandt andet orienteret om, hvordan man som dansk virksomhed kan etablere sig i Polen med henblik på at skaffe arbejdskraft.

Nu er det sådan, at Danmark har udstedt knap nok en håndfuld chaufførtilladelser til chauffører fra 3.-lande.

Polen mangler omkring 80.000 chauffører. Og derfor har Polen udstedt i 10.000-vis af chaufførtilladelser til chauffører fra 3.-lande.

Ukraine. Usbekistan. Kasakhstan. Filippinerne.

Når danske transportvirksomheder mødes med den danske ambassade om chaufførmangel – så kan det kun handle om én ting:

Adgang til billige 3.-landschauffører. For det er ikke polske chauffører man får.

Chauffører der trykkes i løn – så speditører og visse transportvirksomheder kan byde ind på opgaverne. Og sætte gode, danske vognmænd ud af spillet.

Og som skatteydere, I som skatteydende vognmænd i en benhård branche, der i forvejen slås med unfair konkurrence og lavtlønschauffører – I betaler over skatten således til, at den danske stat, via ambassaden i Warszawa, underviser i hvordan man kan hive filippinere til Europa for at køre på de danske og øvrige europæiske veje.

Over skatten betaler I for, at danske vognmænds konkurrencevilkår forringes.

Med Kurt Beier-skandalen fra Padborg i frisk erindring, så ved vi at det sker med lønninger helt ned til 15 kroner i timen.

Den danske ambassade har utvivlsomt fulgt reglerne – og blot bistået nogle danske virksomheder, uden at tænke nøjere over, hvordan det kan bruges.

Men jeg mener, at vores udenrigstjeneste skal værne om danske interesser – herunder det danske arbejdsmarked.

Jeg vil derfor gerne sende et helt klart signal til udenrigsministeren og hans ministerium:

Det må naturligvis ikke være sådan, at ministeriet og dets ansatte giver informationer, der så åbenlyst kan bruges til social dumping og unfair konkurrence på det danske vejgodsmarked.

Dét bliver man nødt til at forholde sig til.

Allerede i foråret 2017 blev udenrigsministeren gjort opmærksom på det.

I september 2018 ser vi det så ske igen. Og kun få uger efter indledes en politiundersøgelse af, om der har været tale om menneskesmugling i forbindelse med Kurt Beier-skandalen.

Den danske ambassade i Warszawa har ikke rådgivet Kurt Beier. Men et par håndfulde andre transportvirksomheder har været omkring i de senere år.

Men Kurt Beier-sagen må få udenrigsministeren til at tænke – og ambassaden til at være lidt mere reflekterende.

Selvfølgelig skal reglerne laves i Bruxelles – og ikke hos embedsmænd på den danske ambassade.

Men en politisk opmærksomhed på, at etablering af transportvirksomheder i Polen kan være et problem, bør sive ned gennem systemet.

Alt dette er for mig at se blot eksempler på, hvor galt det står til med reguleringen af det europæiske arbejdsmarked på godstransportområdet.

Og derfor har det også været en blandet fornøjelse at være vidne til det politiske forløb omkring vejtransportpakken.

Jeg skal ikke trætte jer med en gennemgang af den rutsjetur som det snart 2-årige forløb har været.

Vi har løbende beskrevet det i DTL-Magasinet, på vores facebookside og i vores pressemeddelelser.

Men jeg kan blot konstatere, at det ikke er fremmende for tiltroen til EU-processerne og særligt Europa Parlamentet at have været vidne til vejpakkernes turbulente – og endnu usikre – skæbne.

Lige nu aner vi ikke, hvor det ender. Og jeg har ikke tal på de gange jeg har brugt netop den formulering om vejpakkernes status og skæbne:

Vi aner ikke, hvor det ender.

Men for mig understreger det vigtigheden af vores tilstedeværelse i Bruxelles, i form af NLA og det tætte samarbejde med vores nordiske søsterorganisationer, SÅ, SKAL og NLF.

Og selv om der pt. er lidt usikkerhed om hvordan det vil se ud i sidste ende, så lad mig lige minde jer om følgende:

For 5-6 år siden lagde EU-Kommissionen op til fuld liberalisering af transportmarkedet.

Var dét sket, havde vi kun været 35 mennesker forsamlet i dag.

En ny kommission og transportkommissær blev igen og igen mødt med eksempler og argumenter for mere og bedre regulering.

Det gjorde de blandt andet fra NLA og DTL. Dét er én af årsagerne til at vi kan være så mange i dag.

At vi fik en Road Alliance – på dansk initiativ – mellem de nord-vesteuropæiske transportministre skyldes, i al beskedenhed, også en massiv indsats fra DTLs side, for at få danske politikere til at forstå vigtigheden.

Det har også medvirket til, at så mange af jer stadig har en forretning.

Og at transportministrene i EU-Rådet kom med så klar og kvalificeret et bud på vejpakkerne, skyldes blandt andet en indsats fra NLA, DTL, 3F og andre stærke aktører.



Og blandt andet derfor kan vi stadig have stabile medlemstal i DTL, fordi der er stadig et forretningsgrundlag, som ikke er blevet oversvømmet af lavtlønschauffører.

Alt dette blot for at slå fast, at tingene kommer ikke af sig selv.

Og som Martin Danielsen så rigtig sagde på vores regionsrepræsentantmøde for et par uger siden – så rækker vores indflydelse langt ud over hvad vores størrelse ville tilsige.

Men vi løfter opgaven!

Overalt ser jeg organisationer omkring os, som opruster i Bruxelles.

Nogle med samme dagsordner som vi – og dem samarbejder vi med.

Andre igen, også danske organisationer, med helt modsatrettede dagsordner.

Dem skal vi også fremover kunne spille af banen.

\*\*\*

Siden vi sidst var til generalforsamling sammen, har vi set regeringen komme med en infrastrukturplan.

Alt fokus samlede sig om en omfartsvej ved Mariager – som undervejs blevet kortet kraftigt af.

DTL var hurtigt ude at foreslå, at de sparede penge ved forkortelse af omfartsvejen meget passende kunne bruges til at skabe flere parkeringsmuligheder for lastbiler.

For det er ikke rimeligt, at danske vognmænd og deres chauffører undertiden står i valget mellem at få en parkeringsafgift for ulovlig parkering – eller en bøde for overtrædelse af køre- og hviletiderne.

Lad mig sige det således:

Der *er* kapacitetsproblemer – og der har været det længe. Der *skal* laves flere anvendelige parkeringspladser.

Når dét er sagt – så vil jeg også gerne slå fast:

Den stemning jeg nogle steder har oplevet omkring afgifter givet for ulovlig parkering, skal altså sættes i perspektiv.

Hos DTL gør vi vores hjemmearbejde. Og vi har spurgt medlemmerne. Og vi har søgt om aktindsigt hos myndighederne.

Billedet er klart: Langt de fleste bøder gives til udenlandske lastbiler. Langt de fleste.

En langt mindre del gives til danske biler. Og heraf kun en endnu mindre del til DTL-medlemmer. Og derfor har vi krævet, at de udenlandske biler skal betale afgifter og bøder på stedet – så man er sikker på at de bliver betalt.

\*\*\*

For få uger siden blev det vedtaget, at hastigheden for lastbiler på mange stræk kan sættes op fra 70 til 80 kilometer i timen.

Det er en klokkeklar DTL-mærkesag der dermed kommer i hus.

Og jeg er ikke i tvivl om værdien: Langt bedre flow i trafikken, færre misforståelser og mindre irritation mellem trafikanterne og tidsbesparelser for vognmænd og chauffører.

Jeg synes vi har en forpligtelse til at minde os selv og hinanden om vores sejre og resultater.

Dette resultat kom i stand efter en årrække med målrettet og vidensbaseret dialog med politikerne på Christiansborg.

Det er et eksempel på hvordan seriøsitet, vedholdenhed og det bedre argument kan vinde indpas.

Og som sådan er forløbet i sin essens et fint billede på DTL-Danske Vognmænd – og grunden til at jeg er stolt af at være en del af holdet.

Det bringer mig til den nye varebilslovgivning:

I 2010 langede daværende skatteminister Troels Lund Poulsen hårdt ud efter vognmandserhvervet, efter afsløring af helt utilstedelige forhold blandt varebilstransportørerne.

Derfor har det været en bunden opgave at få varebilerne omfattet af godskørselsloven og et tilladelseskrav.

Det får vi meget snart – nemlig 1. juli 2019.

Det politiske kompromis blev måske ikke perfekt med en 11 kg grænse pr. pakke – og ja, det bliver en udfordring for erhvervet at blive klar til de nye regler, og der følger bøvl med i starten.

Det er beklageligt, men det er vilkåret.

Men der er ingen slinger fra DTLs side. Vil vi have ordnede forhold i hele vognmandsbranchen – og det vil vi og det skal vi – så er dette en helt afgørende forudsætning.

Derfor kæmper vi også ufortrødent videre. Varebilslovgivningen skal løbende vurderes, og vi følger nøje de erfaringer varebilsvognmændene gør sig.

\*\*\*

Og så blot et par ord om PostNord.

Det er jo åbenlyst en besynderlighed at se vores politikere blive ved med at grave dybt i lommerne efter underskudsfinansiering.

Og det er dybt besynderligt, at opleve den manglende konsekvens, manglende realisme og manglende forståelse, som gælder politisk, når talen falder på PostNord.

Det er ikke rimeligt at man med statstilskud og underskudsgaranti kan blive ved med at undergrave private vognmænds forretninger.

Og det er uacceptabelt at regeringen end ikke kan svare på hvilke løn- og arbejdsforhold deres fx rumænske og bulgarske chauffører er ansat under, mens de udfører transporter for PostNord på dansk grund.

Vi kommer til at forfølge denne sag igen og igen. Indtil der er fair vilkår og fair konkurrence.

Det er den ihærdighed, den vedholdenhed og den vilje til at bide sig fast i sagen og hele tiden gå efter det bedste mulige resultat, der kendetegner DTL.

Så DTL er, sagt helt uden falsk beskedenhed, den stærkeste vejtransportorganisation i Danmark.

Vi slår konkurrenterne med længder – uanset om det er på faglighed og seriøsitet i de erhvervspolitiske sager, i medlemsrådgivningen, eller i spillet om den store mediedagsorden.

Sådan et hold er det endog meget tilfredsstillende at stå i spidsen for i hverdagen sammen med en knalddygtig bestyrelse.

Så jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke bestyrelsen for det gode samarbejde, og medarbejderne for den store indsats.

Og en tak til medlemmerne, som igen og igen bakker op, skaber initiativer, kommer med forslag, dukker op til møder og arrangementer – og aldrig er for fine til også at levere et kritisk æselspark, hvis det forekommer passende.

Senest var det en fornøjelse at se så mange af jer på transportmessen i Herning i marts.

DTL havde en flot og velbesøgt stand, og jeg har ikke hørt andet en lovord om vores deltagelse.

Jeg vil også gerne kvittere for det tætte og gode samarbejde vi har fået etableret på kort tid med vores nye forsikringspartner *if*...

Fra vi begyndte at forhandle aftalen, til den lå underskrevet og til vi kunne begynde at eksekvere på indholdet, er det kun gået fremad.

Og jeg kan ikke opfordre medlemmer og lokalforeninger nok til at tage kontakt med *if*... med henblik på at finde grundlag for et samarbejde.

Vores gode kommercielle samarbejder, med *if*... med Circle K, med SOS-Dansk Autohjælp, med Applus og en langt række andre aktører – både i hverdagen og omkring for eksempel Transportmessen, er uvurderligt.

\*\*\*

Som en sidste bemærkning, af lidt mere personlig karakter: Jeg fyldte 60 år for nogle uger siden. Jeg vil gerne takke for de mange venlige hilsner, flotte gaver, venlige ord og for de mange der tog sig tid til at komme til min reception.

Det var overvældende og jeg er meget taknemmelig.

Men: Vi har allerede haft et stramt program, og vi er slet ikke færdige med generalforsamlingen endnu, så jeg vil hermed blot afslutte min del af beretningen.

Tak for ordet.

Klausuleret til 11. maj kl. 13