

Formandsberetning 2019

- aflagt lørdag den 12. september 2020

Corona-fri generalforsamling

Tak for vejpakken

...og tak for den danske model

Unfair konkurrence

Plads på rastepladserne?

Kontrol og streamer

Varebiler – hvad med køre og hviletid?

Højere fart og højere biler

Flere spor flere steder, tak

Hold til højre – også for personbiler

Klimaet skal vi også have med

Ungdommen - på vej eller i stå?

Nu også på video

Tak til kontoret og bestyrelsen

Corona-fri generalforsamling

Med mere end 5 måneders forsinkelse kan jeg i dag aflægge beretning for det år, der var slut for mere end 8 måneder siden. Vi måtte jo aflyse den ordinære generalforsamling i april på grund af den der virus, som siden marts i år har gjort den verden, vi kendte, til at noget andet sted at være.

Nu skal corona jo ikke præge min beretning. Den handler først og fremmest om kalenderåret 2019, og da det sluttede, var der ikke mange, der havde hørt om den virus, der var dukket op i Kina i slutningen af året. Så resten af beretningen bliver garanteret corona-fri.

Men jeg vil alligevel lyst til at tale lidt om vigtige begivenheder i 2020.

Tak for vejpakken

Først EU's vejpakke, som blev endeligt vedtaget i juli.

Der er vel stadig flere danske end der er udenlandske lastbiler på de danske veje. Nogen gange virker det bare ikke sådan.

Dels fordi helt legal cabotagekørsel er et særdeles udbredt fænomen. Og dels fordi danske vognmænd har etableret sig uden for Danmark med firmaer, der så kan køre helt uden om danske regler og overenskomster.

Det vil ændre sig, hvis EU's vejpakke bliver håndhævet. Så skal chauffører på danske veje have dansk løn, de skal holde deres 45 timers hvil uden for lastbilen, udenlandske biler skal oftere tilbage over grænsen – og skuffeselskaberne skal afskaffes.

...og tak for den danske model

Samtidig fulgte et flertal i det danske folketing op på disse tanker med at gennemføre en lov, der sikrer chauffører på danske veje løn og arbejdsforhold, så de følger niveauet i overenskomster, der er indgået mellem Dansk Arbejdsgiverforening og Fagbevægelsens Hovedorganisation. Det syntes både arbejdsgivere og lønmodtagere var en rigtig god ide i fuld overensstemmelse med den danske arbejdsmarkedsmodel.

Men det syntes Venstre og Dansk Folkeparti ikke. De mener, 3F får for meget magt. Det er svært at forstå, hvad de havde forestillet sig, eftersom vores overenskomst med 3F er den, der lægger det niveau, vi konkurrerer ud fra.

Unfair konkurrence

Men måske er disse to partiers modstand en opbakning til de – desværre mange – danske vognmandsfirmaer, der heller ikke arbejder efter overenskomsten? Det er nemlig ikke kun skuffeselskaber og udenlandske firmaer, der har det noget anstrengt med at leve op til de aftaler, der gælder på et velordnet arbejdsmarked.

Jeg ved godt, vi ikke alle sammen er enige i det her spørgsmål. Men det er da tankevækkende, at en DTL-undersøgelse blandt medlemmerne viser, at halvdelen af dem mener, deres forretning har lidt skade på grund af unfair konkurrence fra østeuropæiske lastbiler.

Plads på rasteadserne?

Nu er det så rigtig spændende, hvor god kontrol der bliver med at få vejpakken og loven om løn- og arbejdsforhold overholdt.

Bliver kontrollen effektiv, så er der måske udsigt til, at et andet af vore store problemer løser sig selv. For med de fleste østeuropæiske biler ude af landet, fordi de ikke overholder overenskomstkravene, bliver der langt bedre plads på vore rasteadser. Ja, måske bliver der ikke engang brug for den 500 lastbiler store EU-plads ved Horsens, som en lokal entreprenør med interesser i vognmandsbranchen har planer om.

Kontrol og streamer

Men lad os nu se, hvor stærkt det går med at få kontrolleret alle dem, der får for lidt. Virker det, så kan det være, at vi kommer til at opleve det, der tilbage i nullerne hed "cabotagekørsel i begrænset omfang" i stedet for en dominans af lastbiler med hvide nummerplader på vore veje. Jeg vil gerne gentage mit forslag til en streamer, som vi kunne sætte på vore biler med teksten:

"Her kører en dansk lastbil med en chauffør til overenskomstmæssig løn"

Vi følger udviklingen og vender tilbage med en status, når vi holder ordinær generalforsamling næste gang. Det sker forhåbentlig i april 2021. Men man ved jo aldrig i disse tider.

Varebiler – hvad med køre og hviletid?

I fjor kunne jeg fortælle, at vi har fået en ganske veletableret sektion for varebiler, at det nu kræver vognmandstilladelse at drive en varebils-forretning, og at chaufførerne skal på kursus af en uges varighed, inden de slippes løs i bilerne.

Det kom en smule bag på nogle af vore medlemmer og vistnok også mange af deres kolleger, organiserede som uorganiserede. Men vi er kommet et stykke vej.

Vi venter stadig på, at køre- og hviletidsbestemmelserne også gælder for varebiler. Det er jo helt urimeligt og ganske uforsvarligt, at man med en bil på op til 3500 kilo i princippet kan køre flere døgn i træk, uden at det kan føre til sanktioner. Mere ordnede forhold, tak – det givet alt andet lige en mere fair konkurrence i branchen.

Højere fart og højere biler

Der er andre lyspunkter at berette om fra året, der er gået. Fra 1. januar har vi fået lov til at køre lige så hurtigt med lastbiler som med personbiler på landeveje, nemlig 80 kilometer i timer. Det var på tide.

Vi har også fået lov at køre med lidt højere lastbiler og påhængskøretøjer. 4 meter og 10 centimeter i stedet for som indtil nu 4 meter. Vi arbejder videre på at få højden op i samme luftlag som vore nabolande – i Norge, Sverige og Storbritannien er højden faktisk givet helt fri.

Fra 1. juli får vi lov at køre med særtransporter med vandret liggende gods på op til 3 meter og 30 centimeter. Nu mangler vi så lige at få genindført mulighed for bredere særtransporter. Men lydhørheden over for saglige argumenter og sund fornuft er blevet en smule større hos myndighederne på det seneste.

Flere spor flere steder, tak

Om vi også for alvor vinder gehør hos de politikere, der sidder på Christiansborg og bestemmer over transportpolitikken i det her land, ved jeg ikke endnu.

Jeg synes i hvert fald, de burde lytte meget opmærksomt, når vi endnu en gang siger, at flaskehalsen på den østjyske motorvej stadig er der. Ganske vist har vi fået ekstra spor på dele af strækningen. Men det letter altså ikke for alvor på trafikken, før der er 6 spor hele vejen fra Kolding til nord for Randers. Og det samme vil vi gerne have hele vejen tværs over Fyn – eller i det mindste hele vejen forbi Odense.

Jeg ved godt, at mange andre projekter trænger sig på, når pengene skal fordeles. Men hvad hjælper mest – det er det spørgsmål, politikerne bør stille sig selv. Svaret er ret indlysende, set fra mit synspunkt.

Hold til højre – også for personbiler

Som et a propos kan jeg jo lige nævne, at Vejdirektoratet og ministeriet vil fordoble antallet af kilometer på motorvejen, hvor der bliver det kendte tidsbegrænsede overhalingsforbud for lastbiler. Ingen har spurgt den følgegruppe af fagfolk, der kan rådgive om den slags. Var de blevet spurgt, kunne de fortælle, at det for det første er meget forskelligt, hvornår det er myldretid rundt om i landet, og for det andet at overhalingsforbud ofte skaber kolonnekørsel med andre trafikale problemer til følge end overhalinger.

Personligt kan jeg tilføje, at set fra mit førerhus er det ofte personbiler, der ligger permanent i overhalingsbanen uden at ville overhale, der skaber trængslen. Det der med at holde ind til højre gælder i allerhøjeste grad også personbiler.

Men lad os nu se, om det ekstra overhalingsforbud bliver til noget. Skiltene til 15 millioner kroner er i hvert fald ikke sat op endnu.

Klimaet skal vi også have med

Indtil nu har jeg vist undgået at nævne ordet "klima" i min beretning. Men vi må jo have det med. Selvfølgelig fordi det er vigtigt, at vi passer på vores miljø

I dag er der miljøzoner i København, Frederiksberg, Aarhus, Ålborg og Odense. Zoner, hvor man kun må køre ind med lastbiler, der har den EU-godkendte teknologi til at skærme for partikeludslip.

Jeg tror, flere byer kommer med, og jeg er ret sikker på, at kravene til lastbilernes partikelsikkerhed vil blive skærpet endnu mere. Foreløbig er vi på vej mod Euro 6, men det slutter ikke der. Det er godt og nødvendigt for miljøet. Men det koster jo og hvem skal betale ?

Det kan vi gøre opmærksom på, fordi vi er med i det klimapartnerskab, regeringen har lavet med erhvervslivet. Her kan vi komme med vores anbefalinger til, hvordan transporterhvervet bliver mere klimavenligt – og vi har mange gode ideer lige fra udvikling af alternative brændstoffer til højere vægtgrænser og større lastbiler.

Ungdommen - på vej eller i stå?

Vi har jo, som i ved fra sidste år, fået en ungdomsafdeling, DTL Ungdom, for medlemmer under 40 år.

Den lagde fint ud, men er gået lidt i stå, for nu at sige det pænt. Jeg ved godt, at også de unge mennesker har travlt med at passe deres forretninger og svært ved at afse tid til det, vi jo kan kalde faglige aktiviteter.

Men det er en skam, også for vores forenings fremtid, hvis det ikke lykkes os at få mobiliseret dem, der skal afløse os, når den tid kommer.

Nu også på video

Og så en lille positiv nyhed: Vi er ikke blevet færre medlemmer siden sidste år. Det plejer jo ellers at gå lidt nedad år for år – somme tider temmelig meget endda. I dag er vi 116 medlemmer i Sydøstjyllands Vognmandsforening, og vi satser stærkt på at få nogle flere.

Vi har nemlig i bestyrelsen besluttet at satse en del af formuen på et seriøst PR-fremstød for vores fag og vores forening. For vi har jo rigtig meget at være stolte af,

og rigtig mange gode argumenter for, at man bør være medlem af DTL Danske Vognmænd.

Vi har forsøgt at sælge ideen til hovedbestyrelsen i DTL for at få dem til at spyttet lidt økonomisk i bøssen. Det er ikke lykkedes, selv om de da syntes, ideen var god.

Nu har vi så selv finansieret 5 videofilm og sendt dem ud i det, der kaldes cyberspace.

Vi har hyret professionel hjælp både til at få lavet filmene og til at sætte distributionen i gang.

De medvirkende er vognmænd.

Her er et par filmeksempler. Skulle I have set dem før, så synes jeg godt, de kan tåle et gensyn. Hvis ikke filmene resulterer i nye medlemmer, kan vi jo bare kalde dem branding.

Tak til kontoret og bestyrelsen

Til slut lidt intern snak:

Siden 1. januar har vi, som de fleste af jer nok ved, været alene på kontoret på DTC. Samarbejdet med FDL er ophørt, og vi har overtaget lejemålet.

Jeg vil gerne sige en meget stor tak til de ansatte på kontoret og samtidig sende en hilsen til vores hovedkontor, hvor vi også altid får god og professionel hjælp, når vi har brug for det.

Til slut vil jeg slutte med at sige tak til min bestyrelse for rigtig godt og solidt arbejde i det år, der er gået.

Mange bestyrelsesmøder, repræsentantskabsmøder i regionen DTL-generalforsamling – I har været der hele vejen igennem, også i hverdagen til en snak på tomandshånd, når der har været brug for.

Bedre bestyrelse kan ingen formand ønske sig.