

## **Beretning generalforsamling 2020**

Der er flere tegn på, at dansk økonomi er ved at gå ned i gear efter at have oplevet en del år med en pæn fremgang. Det har også vist sig hos vognmændene, hvor antallet af konkurser vokser, og i Danmarks Statistiks konjunkturbarometre, der i højere grad end i serviceerhvervene som helhed viser pessimisme blandt transportvirksomhederne til både omsætning, beskæftigelse og forretningssituation. Nedgearingen har også vist sig ved, at manglen på arbejdskraft i branchen er taget af. Flere forhold trækker i retning af, at den danske økonomi vil lande blødt. Dansk økonomi er overordnet set sund og uden store ubalancer, så den står godt rustet til at klare udfordringerne i den internationale økonomi.

### **Årsorientering 2019**

Beskæftigelsen er steget, og ledigheden er faldet igennem flere år, som dog i begge tilfælde fremadrettet ventes at flade ud. Selvom den globale afmatning så småt er begyndt at vise sig herhjemme, fx i eksporten og importen over de seneste måneder og i væksten i industriproduktionen, er inflationen og renten lave. Husholdningernes indkomst er dermed sikret, reallønsfremgangen er høj og låneomkostningerne lave, så det understøtter privatforbruget. Danskerne har under opsvinget øget deres opsparing, og det vil kunne holde forbruget oppe i en tid med lavere vækst. Der forventes da heller ikke en decideret tilbagegang i 2020, og der er stadig tale om en fremgang. Men usikkerheden er steget, og den er meget stor. Danske eksportmarkeder er ramt af afmatning, og tilliden og lastbiltrafikken dæmpes. Iflg. den britiske analysevirksomhed Transport Intelligence (TI) voksede det europæiske marked for vejgodstransport med realt 1,2 procent fra 1. halvår 2018 til 1. halvår 2019. Udviklingen har været påvirket af en stærk opbremsning i den tyske økonomi, som er vigtig for dansk eksport. Udsigterne for Tyskland

er iflg. OECD ikke imponerende i hverken 2020 eller 2021. I Storbritannien blev væksten i investeringerne dæmpet af den vedvarende usikkerhed om Brexit. Selvom en Brexit-aftale blev vedtaget til at ske i det britiske parlament i januar 2020, venter svære forhandlinger med EU forude uden nogen garanti for, at man når til enighed om betingelserne for Storbritanniens udtræden. Derfor vil usikkerheden fra Brexit fortsat være stor i år, ligesom usikkerhed fra udviklingen i handelskrigen mellem USA og Kina og andre globale konflikter (fx USA/Iran) kan spille ind. Også det vigtige svenske marked, hvor opsvinget ikke har været så entydigt positivt, er udfordret. Lastbiltrafikken over Storebæltsbroen er også aftaget en hel del i de seneste måneder. Fra at ligge på årlige stigninger på 4-5 procent er den i november 2019 faldet til en årsstigning på blot 0,2 pct. Den lavere vækst i øst-vest-trafikken satte allerede ind i første halvår 2019 med en årsstigning på ca. 2,6 procent, og selvom der fortsat er fremgang, giver opbremsningen anledning til panderynken.

### **EU Forhold**

Den nordiske sammenslutning af vognmandsorganisationer, NLA, indledte i starten af oktober officielt det nye samarbejde med søsterorganisationerne FNTR fra Frankrig og BGL fra Tyskland. Ambassadører og transportattachéer fra Danmark, Norge, Sverige, Tyskland og Frankrig var inviteret til en præsentation af det fælles kontor i EU-hovedstaden og en gennemgang af dagens udfordringer i transporterhvervet. Bagefter var der en åben og uformel drøftelse mellem organisationerne og de officielle repræsentanter for regeringerne. Senere på dagen var der reception samt "sættemøde" på det nye kontor mellem NLA, FNTR og BGL, hvor det fremtidige tættere samarbejde blev drøftet. Åbningen af det fælles kontor i Bruxelles er en markering af organisationernes tætte samarbejde i de senere år. Et

samarbejde, der gerne skal blive endnu stærkere og dermed til fordel for vognmændene, herunder DTL's medlemmer. Der vil nu for alvor kunne lægges vægt bag ordene fra vognmændenes verden, hvilket styrker erhvervets budskaber i en verden under forandring.

## **EU Vejpakke**

Forhandlingerne i EU om vejpakkerne for vejtransportområdet fortsatte med uformindsket styrke ind i 2019. I april måned fandt Europa-Parlamentet omsider den sunde fornuft og viljen til handling frem, da vejpakkerne i sidste øjeblik inden Europa-Parlamentsvalget blev stemt igennem. Med overraskende store flertal i de enkelte afstemninger fik sagen lidt tiltrængt medvind oven på en kaotisk og farceagtig proces gennem EU-junglen. DTL glædede sig over afstemningerne efter at hele godstransporterhvervet havde været holdt som gidsler under en voldsom politisk rutsjebanetur gennem to år. Alt tydede nu på, at branchen får bedre regler både, når det gælder køre- og hviletid, cabotage og udstationering. I september kom det endelige gennembrud i den ekstremt langvarige og komplicerede proces, som har været vejpakkerens skæbne hidtil. Vejpakkerne blev sendt til de såkaldte trilog-forhandlinger mellem repræsentanter for EU-Kommissionen, EU-Parlamentet og Rådet. Dermed kom chancerne for en realisering et vigtigt skridt nærmere. Trilog-forhandlingerne forløb dog meget trægt, og det fik 16 europæiske transportorganisationer, der repræsenterer mere end 65.000 medlemsvirksomheder, til at kræve, at forhandlingsparterne bag ved vejpakkerne nu endelig får indgået en aftale. Kravet kom to og et halvt år efter Kommissionens fremsatte forslag og efter tre trilogmøder mellem Europa-Parlamentet, Ministerrådet og Europa-Kommissionen. Møderne havde sigtet på en færdiggørelse af dele af mobilitetspakken om cabotage, kørsel og hviletid samt udstationering af chaEU's indre marked for vejtransport

har hurtigt brug for nye og harmoniserede regler for at imødekomme dagens udfordringer og krav, lød det fra organisationerne: Kludetæppet af regler skal have en ende. Det er fremtiden for den europæiske vejtransportindustri, der står på spil i de næste 10 år fremover, fastslog de 16 organisationer her iblandt NLA og DTL. Vejtransporterhvervet forventede fleksibilitet fra alle aktører under trilogien, så vejpakkerne kunne blive en succes. Og endelig, i slutningen af december måned, og trods massiv modstand fra en række særligt østeuropæiske lande og en række organisationers tvetungede tale var der tegn på, at vejpakkerne var ved at nå vejs ende med et positivt resultat. Når resultatet af aftalen er blevet endelig bekræftet af de tre parter, vil aftalen kunne udmøntes i EU-lovgivning. I overskriftsform ser trilog-aftalen rigtig ud. Samme løn for samme arbejde på samme sted, opgør med skuffeselskaber, krav til, at lastbiler på internationale ture skal vende hjem oftere, begrænsninger i cabotagekørsel, værdige forhold for chaufføren, stærkere kontrol, fastholdelse af, at det lange hvil skal holdes ude af lastbilen og så videre. Det er et omfangsrigt og komplekst stof, som har været undervejs i årevis. Som bekendt ligger Djævlen i detaljen. Seneste positive nyhed er, at resultatet af trilog-forhandlingerne om vejpakken blev godkendt den 21. januar 2020 af EU-Parlamentets transportudvalg ved en urafstemning. Resultatet af afstemningerne i Parlamentets udvalg skal godkendes af hele Europa-Parlamentet. DTL forventer ikke, at der vil komme væsentlige ændringer. Men DTL hæver ikke armene, før de sidste godkendelser er kommet i hus.

### **Hastighed**

Fra 1 Januar 2020 fik vi lov at køre 80 på landevejene altså dem der ikke er sat 70 kmt skilte op efterfølgende. Samtidig fik også lov at få 10 cm mere i højden eller ret og sagt nu køre vi fleste lovligt igen.

**Miljøzoner Den afgåede VLAK-regerings sidste handling før folketingsvalget var en skærpelse af byernes miljøzoner. Minutter før udskrivelsen af folketingsvalget den 7. maj blev regeringens lovforslag om skærpelse af kravene til at færdes i miljøzonerne vedtaget af Folketinget. Skærperne har effekt fra 1. juli 2020 og omfatter dieseldrevne lastbiler og busser. Der indføres samtidig miljøzonekrav til dieseldrevne varebiler i de byer, som i dag har miljøzoner, dvs. København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense. Men det kom unægtelig bag på mange vognmænd, at loven var blevet lavet om på en måde, så nogle af de miljørigtige Euro5-lastbiler, vognmændene i sin tid købte i god tro, fra 1. juli 2020 ikke må køre ind i miljøzonerne. Ikke fordi de ikke lever op til forureningskrav og Euro-normer, for det gør de 100 procent. Men fordi de fx er købt i september og ikke i oktober 2009. Med andre ord en miljøzonestrategi der gør forskel på en Euro 5-motor og så en Euro 5-motor! For at køre i miljøzonerne skal lastbilen nemlig tidligst være registreret første gang den 1. oktober 2009 eller være forsynet med et godkendt partikelfilter. Men efter lang tids pres fra branchen, herunder ikke mindst DTL, har miljø- og fødevareminister Lea Wermelin (S) nu lagt op til at droppe planerne om, at Euro5-biler indregistreret før 1. oktober 2009 ikke må køre i miljøzonerne uden påmonteret filter Det fremgår af det lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, som Miljøministeriet lige har sendt i høring den 16. januar. Endnu en DTL mærkesag ser dermed ud til at blive løst til gavn for medlemmerne. Miljøstyrelsen skal efter ansøgning ifølge lovgivningen give dispensation, hvis kravet om et effektivt partikelfilter har karakter af ekspropriation for ansøgeren, fx hvis ansøgerens virksomhed er beliggende et sted, hvor der efterfølgende oprettes en miljøzone. Dispensationsansøgninger skal sendes til Miljøstyrelsen vedlagt alle relevante bilag. Sagsbehandlingstiden kan være helt op til tre måneder. Så det er en god idé at komme i gang med at søge dispensation, hvis man vil køre i miljøzonerne også efter den 1. juli 2020. Euro 4 lastbiler**

registreret på dispensation efter 1. oktober 2009 må i øvrigt fortsat køre i miljøzonen tom. juni 2022.

### **Sikkerhedskritiske fejl**

Et enigt Folketing valgte før folketingsvalget ikke at afvente Færdselsstyrelsens, Politiets og branchens fælles analyse af bremsefejl, men vedtog – trods et totalt fravær af konkrete eksempler på ulykker - skærpede bøder for alvorlige fejl og mangler ved tunge køretøjer. De såkaldte "sikkerhedskritiske fejl". En enig branche havde både før og efter Folketingets vedtagelse advaret politikerne. Skærperne har haft virkning siden 1. januar 2020. Ændringerne skabte stor uro hos både chauffører og vognmænd, der havde dårlige erfaringer med, hvordan det kontrollerende politi håndterede stramninger i lovgivningen. Også selv om det blev bedyret, at det kun var sanktionsniveauet og ikke reglerne, der blev strammet. Så stor uro, at Færdselsstyrelsens direktør så sig nødsaget til at mane til besindighed og udtale, at der som udgangspunkt ikke er ændret på, hvad der er farligt. Direktøren fandt det vigtigt at være opmærksom på, at lovændringen ikke indfører nye tekniske krav til køretøjer men alene et nyt sanktionsniveau for visse typer af fejl og mangler. Man skal stadig kunne have set eller konstateret fejlene, før man kan blive straffet. Den sammenhæng skal kunne etableres, før der kan udstedes en bøde. DTL forstod godt, at de nye regler og højere bødesatser skabte utryghed i medlemskredsen. Men Samtidig havde man fået Færdselsstyrelsen ord for, at man tager fat i de samme typer af graverende fejl som hidtil, at man rent faktisk skal kunne konstatere fejlene for at blive sanktioneret, og at der ikke er nye krav til køretøjet. Færdselsstyrelsen fremkom så i slutningen af november måned med et særligt katalog over det, som de anså for sikkerkriske fejl: Kataloget kombinerer fejlene, der er markeret som "farlige" i EU-direktivet om vejsidesyn, med bemærkningerne til lovforslaget om bødeforhøjelserne. Eksemplerne er konkrete og tidligere domme i sager indgår også som grundlag for kataloget.

Kataloget er meget konkret og meget praktisk– både for myndighederne og vognmænd og chauffører, vurderede DTL. Kataloget retter sig mod aktørerne, dvs. både chauffører, vognmænd/ejere/brugere og politiet, og omfatter. Eksemplerne vil ikke være udtømmende, men kataloget vil løbende blive ajourført i takt med, at yderligere fortolkningsbidrag måtte blive fastlagt af domstolene. Der findes i kataloget eksempler vedrørende alvorligt sikkerhedskritiske bremsefejl. Samtidig er det præciseret, at sne og is på taget af køretøjer som udgangspunkt ikke er omfattet. Til gengæld er fx manglende stoplys at regne for en sikkerhedskritisk fejl. Tilbage står nu at afvente de eventuelle sager, som måtte dukke op, og hvor tingene er så åbenlyst urimelige, at de bør prøves ved en domstol.

### **Social dumping**

Året startede med en konstatering af, at Polen nu suverænt dominerede tredjelandskørslen til og fra Danmark efter kraftig vækst ikke mindst i 2016 og 2017. Rumænien og Bulgarien var stormet ind på banen efter 2012, hvor de fik adgang til EU's transportmarked. Og Litauen og Letland havde tredoblet deres tredjelandskørsel siden 2009, mens Tjekkiet og Slovakiet havde været vigende siden 2010. Den samlede tredjelandskørsel i Danmark var dermed næsten fordoblet på ni år, men hverken tyske eller danske vognmænd/chauffører havde nydt godt af stigningen. Den var stort set udelukkende kommet biler på østeuropæiske hvide plader til del. Tyskland var engang førende, når det gjaldt tredjelandskørslen til eller fra Danmark. Men den tid var forbi, viste tal fra Danmarks Statistik. Men allerede i 2011 blev tyskerne overhalet af Polen, i 2013 af Litauen/ Letland og i 2015 af Bulgarien/Rumænien. Hvad angår cabotagekørsel med udenlandske lastbiler i Danmark var denne kørsel i 2018 vokset til 413 millioner ton kilometer. Det var en fordobling i forhold til 2004, viste nye tal fra Danmarks Statistik. I starten af året spurgte DTL også sine medlemmer, hvor alvorligt de så på social dumping, og DTL spurgte, om den

adspurgte selv var eller havde været ramt. Halvdelen af de adspurgte DTL-vognmænd mente, at deres forretninger har lidt skade på grund af unfair konkurrence fra østeuropæiske lastbiler. Hver tredje medlem har måttet lægge forretningen om som følge af unfair konkurrence. Tallene bekræftede til fulde DTL's forståelse af situationen, og det er derfor, DTL gennem hele året stædigt fastholdt den dagsorden. Det var glædeligt, at statsminister Lars Løkke Rasmussen og en lang række politikere fra højre og venstre i perioden op til folketingsvalget 5. juni, adresserede problemet med unfair konkurrence og social dumping inden for vejgodstransporten – herunder med filippiner-skandalen i Padborg som eksempel, mener DTL - DanskI starten af maj kom regeringen med et udspil med 63 punkter – heraf et par håndfulde der skal dæmme op for social dumping. Og DF annoncerede præsentationen af 29 helt konkrete punkter, hvormed Danmark kunne etablere et effektivt bolværk mod social dumping. Den stribe af forslag mod social dumping, der blev sparket ind i valgkampen af regeringen, Dansk Folkeparti og Socialdemokratiet var servering på et sølvfad for en kommende regering, mente DTL. Der var stor forståelse for, at man ikke blot vil sidde på hænderne og vente på, at EU fik gjort sit arbejde færdigt om en årrække. DTL mente, at det burde kunne resultere i en bred politisk aftale. Den nytiltrådte S-regering var ikke sen til at tage handsken op fra valgkampen. Transportministeren og beskæftigelsesministeren nedsatte et lovforberedende udvalg om bekæmpelse af social dumping på landevejene med deltagelse af arbejdsmarkedets parter. Udvalget kom ud over repræsentanter fra Beskæftigelsesministeriet, Transportministeriet og Justitsministeriet til at bestå af repræsentanter fra Erhvervsministeriet, Finansministeriet samt Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH). Det varede ikke længe, før arbejdsmarkedets parter var enige om en aftale om at gennemføre pligt gennem lovgivning til at følge niveauet for de danske overenskomster indgået af DA og FH. Dette skulle



afspejles i en simpel ændring af godskørselsloven, der kom til at omfatte udenlandske chauffører, der ikke er en del af det danske overenskomsts system. Men forslaget fra arbejdsmarkedets parter mødte stærk modstand fra DF og Venstre, der begge brugte som begrundelse, at fagforeningen 3F dermed ville få for meget magt. Vist første gang i historien, at politikere direkte imødegår en enighed hos arbejdsmarkedets parter. For DTL var det vanskeligt at forstå, hvad Venstre og DF forestiller sig Hvis ikke den suverænt mest udbredte overenskomst for chauffører skulle være rettesnoren for niveauet, hvad skulle så? Alternativet ville jo være en undsigelse af arbejdsmarkedets parter og årtiers aftaler. Og hvis man lagde niveauet langt under, så får man jo ikke løst problemet. Den 15. januar 2020 indgik regeringen og et bredt flertal i Folketinget så en aftale om, at alle chauffører, som kører bus- og godskørsel i Danmark, skal have en løn svarende til den mest repræsentative i vejtransportbranchen. Endnu DTL mærkesag var dermed blevet aftalt. Aftalen vil også gælde udenlandske chauffører, der efter en tur til Danmark kører ture her i landet, såkaldt cabotagekørsel. Aftalen gælder dog ikke kørsel med varebiler. De udenlandske vognmænd skal desuden fremover anmelde sig i et nyt register, så danske myndigheder ved, hvem der kører cabotagekørsel her i landet, og så de kan kontrollere, at chaufførerne får den løn, de skal have. e Vognmænd. Retspraksis genetableres, så danske vognmænd også skal følge lønniveauet i de mest repræsentative overenskomster for at kunne få en godskørselstilladelse. Det bliver politiet og en administrativ myndighed, som skal kontrollere, at kravene til de udenlandske vognmænd bliver overholdt. Hvis de udenlandske transportvirksomheder ikke anmelder oplysninger til det nye register, kan de få bøder på op til 10.000 kr. Hvis de ikke overholder lønniveauet, kan de få bøder på minimum 35.000 kr. I forhold til de danske transportvirksomheder er det som hidtil Færdselsstyrelsen, som foretager den administrative kontrol ved udstedelse og evt.

tilbagekaldelse af kørselstilladelser. Sanktionerne overfor danske vognmænd forbliver de samme som i dag, hvor en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis betingelserne for den ikke er overholdt. Aftalen bygger på de anbefalinger, som Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) i fællesskab foreslog for at forhindre løndumping i transportbranchen. Partierne er enige om at evaluere aftalen to år efter, at den er fuldt ud gennemført.

**I Storstrøms VMF 2019** (Vi har deltaget i alle møde der var i dtl i 2019)

I bestyrelsen har vi afholdt 7 bestyrelsesmøder i 2019 Vi har deltaget i 2 Regionsrepræsentantsmøder 2 RegionØst møder og Dtl's hoved generalforsamling i kbh hvor hele bestyrelsen deltog samt vores egen generalforsamling hvor vi igen havde valg at få en foredragsholder i form af Carsten Mørch. Vi har afholdt 1 fyraftensmøde hos Nyscan i Ørslev, Hvor Nyscan fortalte lidt om det "nye" Nyscan efter det blev en del af HE Jørgensen. Derefter var If Forsikring og Carl Peter fra TVS og fortælle om deres tilbud til DTL medlemmer. Og Vognmandensdag i Dalby som bare bliver større og større (super godt)

Den helt store begivenhed i foreningen 2019 var jo nok vore tur til "studietur" til Slovenien d.30 maj til d. 2 Juni en fantastisk tur, vis jeg selv skal sige det, alt var planlagt til mindste detalje og det spillede bare som man siger nu om dage. takke være vores mange sponsore kunne vi holde prisen i et fornuftigt leje. men desværre lidt for lidt tilmeldte. En der ikke deltog var Jørgen Christoffersen som jo imod sin egen vilje ikke var med men som efter ca halvandet år jo med stor glæde er vent tilbage igen.

Til sidst vil jeg gerne takke alle i bestyrelsen for et godt samarbejde samt god ro og orden, også en stor tak til Christian Hansen(DTL) og Jens

**Gjerløv(DTL) for deres hjælp når jeg har haft brug for den (ca 1 gang om ugen ellers bliver de nervøse for mig) Og en stor tak til alle vores medlemmer for at bakke op til de forskellige arrangementer vi holder.**