

Formand Jørgen Egeskovs tale til DTLs generalforsamling 7. maj 2011

Kære medlemsvirksomheder

Hjertelig velkommen til denne generalforsamling i vores organisation, DTL.

Vores beretninger i dag vil være præget af, hvordan driften af en transportvirksomhed er, når den ses fra en vognmands side – og hvordan de politiske beslutninger på godt og ondt ændrer de muligheder, som vi har i virksomhederne. Kort og godt det, der også til tider kaldes vores rammebetingelser for erhvervet.

For hvad er det, der er vigtigt for os, når vi sidder i vores virksomhed med telefonen og computeren inden for rækkevidde og med kørselslederen siddende ved siden af os? Eller hvis vi selv sidder bag rattet og skal klare det hele alene!

Først og fremmest er det tryghed til at kunne drive en god og sund forretning – hvor vi ved, hvad vi har med at gøre, og hvor vi kan planlægge i ro og mag. Derfor er det for os vigtigt, at når politikerne vedtager ændringer – og det har de både ret og pligt til i deres virke som folkevalgte – så ser vi gerne, at det sker velovervejet og med en rimelig tidshorisont, så vi kan nå at planlægge efter det. Det er vigtigt for os, at de politiske beslutninger er kloge og gennemtænkte, og at de ikke medfører unødigt bureaukrati.

Papirarbejde har vi nok af i vores virksomheder, hvad DTLs konjunkturundersøgelse i år også viser. DTLs medlemsvirksomheder mener, at der er kommet mere og mere administrativt bøv l under den borgerlige regering, der ellers hele tiden har sagt, at den netop ville reducere det administrative bøv l.

Vi har brug for politiske beslutninger, der spiller sammen med vores hverdag som vognmænd – og ikke pludselig går ind og rammer os som en tyv om natten.

Prøv at sætte jer ind i den mindre vognmands sted. Han har lige købt en stor, miljørigtig lastbil, og så siger hans kommune – lad os bare kalde den for Køge ... – lige pludselig, at han ikke må bruge den til det, han har planlagt, fordi bystyret stort set uden varsel indfører en forbudszone for lastbiler.

Vi taler om en investering til måske en mio. kr., hvor vognmanden havde regnet med, at nu skulle han bruge den nye lastbil til at bringe varer ind og ud af Køge – og så dukker der en forbudszone op ud af det blå. Og han troede endda, han havde fremtidssikret sig i forhold til, at Køge måske en dag får en miljøzone, og at lastbilen derfor skal være spækket med den reneste teknologi for at kunne opfylde miljøzone-krav.

Det her handler i bund og grund ikke om en rød eller blå kommune, hvis vi taler om politiske farver.

Det handler i bund og grund om mangel på respekt for vores erhverv og vores vilkår i vores vognmandsforretninger. Vi kører altså ikke for sjov, men for samfundet.

Selvfølgelig skal kommuner kunne indrette sig fornuftigt i forhold til dens borgere og dens behov. Men nogle gange glemmer de kommunale politikere, at de også har et erhvervsliv, der ikke bare skaber arbejdspladser i kommunen, men også sikrer et byliv i centrum.

Ting hænger sammen her i tilværelsen, og hvis politikere blot løber efter det trofæ, hvorpå der står, at vælgerne vil belønne dem for at have fået nogle lastbiler ud af centrum, så rammer de både på kort og langt sigt sig selv og byen langt hårdere.

På kort sigt vil det myldre ind med varebiler og små lastbiler, og til syvende og sidst vil politikerne stå med en lastbilfri by, der samtidig har mistet en stor del af det liv og den dynamik, som byen engang havde.

Der er mange nuancer i fornuftig politik, og derfor er det godt, hvis man hører de berørte parter, inden man træffer politiske beslutninger. Må jeg i denne forbindelse nævne, at Køge – der, som mange af jer nok ved, netop indførte en forbudszone uden at høre de berørte parter – har måttet trække i land igen, bl.a. på grund af DTLs politiske arbejde i sagen. Det har været en lang proces for både kommunen selv og for DTL – og det kunne have været undgået med en god dialog om tingene, inden de drastiske ændringer blev sat i værk.

For at få sat denne dialog i system vil det for mig at se være nødvendigt med en lovændring, så vi undgår den slags – for alle parter – meget belastende og utrygheds-skabende sager fremover.

Derfor har jeg også hæftet mig ved, at transportministeren i sin rapport om ”Effektiv godstransport i byerne” siger, at det kunne ”overvejes at give staten beføjelse til at foretage en central regulering, som det er tilfældet på miljøområdet.”

DTL mener ikke, at politikerne skal vente på næste forbudszone, men i stedet skal de konstatere, at den nuværende lovgivning ganske enkelt ikke virker. Der skal strammes op nu.

Nu har jeg talt lidt om den respekt, vi i DTL synes vil være rimelig for vores branche.

Men der findes jo to sider – og vi har i DTL også respekt for, at politikerne skal tænke på helheden, også når det kan ramme vores branche.

Jeg tænker fx på partiklerne, der kommer fra lastbilers udstødning, og som uden diskussion har en mærkbar effekt på folkesundheden i de store byer.

Her må vi som ansvarligt erhverv trække i arbejdstøjet sammen med politikerne for at finde flere måder, så antallet af partikler kan reduceres drastisk.

Det gjorde vi i DTL for fem år siden, og resultatet er i dag miljøzoner i København, Frederiksberg, Odense, Aalborg og Aarhus.

Nu har lastbiler, der kører i de nævnte byers miljøzoner, alle sammen enten en Euro 4 eller 5 motor eller har partikelfiltre på. Hvor godt partikelfiltrene så virker, er kommet til debat igen efter udsendelsen ”Operation X” på TV2 for nogle måneder siden. For der blev rejst tvivl om effekten af især bussers partikelfiltre, der typisk er ældre end dem på lastbilerne. Og det rejser igen spørgsmål om effekten af de filtre, der sidder på vores lastbiler.

Vi har i DTL sagt, at vi vil have en saglig debat om partikelfiltre, herunder en debat om de rigtige målemetoder.

Vi vil ikke på ny ud og investere i noget, som der kan rejses tvivl om. Husk på, at vores trængte erhverv allerede HAR investeret ca. en halv mia. kr. i at opfylde betingelserne for miljøzonerne.

Vi skal ikke én gang til kastes ud i store investeringer, fordi vi første gang ikke fik den rigtige besked fra eksperterne. Hvis der ER problemer med partikelfiltre i dag, så skal vi have dette undersøgt grundigt. Erhvervet har oplevet nok hovsa-lovgivninger, og vi skal ikke endnu engang ud og investere en halv milliard kroner.

Jeg kan love jer én ting klokkeklart: Vi følger i DTL denne debat til dørs, helt til dørs!

En anden hjertesag for DTL er effektiviteten i vores transportvirksomheder.

Hvis vi fortsat skal være attraktive som udbydere af godstransport, skal vi hele tiden blive mere effektive og hele tiden kunne følge kundernes skiftende behov.

Det kræver især to ting – at vi kan komme frem til tiden, og at vi kan køre med mere gods end tidligere.

Og hvorfor skulle vi ikke kunne køre med mere gods? Med det rette sikkerhedsudstyr er en tungere lastbil jo ikke farligere end en lettere. Og en lastbil tung eller let er desværre tung nok til at kunne påføre andre trafikkanter stor skade, og det giver naturligvis os vognmænd og vores chauffører et særligt ansvar i trafikken.

For DTL var det en stor dag, da vi fik øget totalvægt og akseltryk. Det var også en sag, DTL havde arbejdet for gennem længere tid. Vi fik ikke alle ønsker opfyldt – politik er ikke en gavebod, hvis nogen måtte tro det. Men vi fik en række ønsker opfyldt, og nu arbejder vi så på at få tre ønsker mere opfyldt:

- Forøgelse af totalvægten fra 44 ton til 46 ton på 5-akslede vogntog.
- Forøgelse af totalvægten fra 48 ton til 50 ton på 6-akslede vogntog.
- Forøgelse af totalvægten fra 54 ton til 56 ton på 7-akslede vogntog.

Især vil forøgelsen fra 48 til 50 ton betyde en kæmpegevinst for både transporterhvervet og samfundet i form af renere luft og større trafiksikkerhed.

Vi arbejder også på, at der ikke blot gives mulighed for at køre med 4-akslede påhængsvogne – men også med 4-akslede sættevogne – på 30 ton.

Modulvogntog er også en markant forøgelse af effektiviteten og noget af en markant DTL-landvinding.

Godt nok har de lange lastbiler sine modstandere. De fleste er glade for de nye muligheder, og mange har gennem de sidste par år søgt om at få bygget veje og anlæg om, så de kan komme ud og køre med modulvogntog.

Man kan sige, at jo mere vi kan transportere, desto færre lastbiler er der brug for. Det har fået nogle til at frygte, at vi så rammer vores egen branche.

Vi er nødt til at tænke på længere sigt med stigende effektivitetskrav og med stigende godsmængder og stigende miljøkrav.

Det ville have været et kønt syn, hvis Danmark haltede bagefter, mens de andre landes transportvirksomheder kunne tage mange af de ordrer, som vi ikke selv kunne klare. Men sådan blev det ikke. I stedet er Danmark nu blandt foregangslandene takket være fremsynede politikere.

Selv i Tyskland er man blevet klar over, at man halter bagefter, og derfor sætter tyskerne også et forsøg med modulvogntog i gang.

Modulvogntogenes passage af landegrænserne er en stor EU-sag. Vi har i en række år været på sagen i Bruxelles, for vi ønsker naturligvis modulvogntog i hele EU. I Bruxelles har DTL fast kontor, som vi nu driver i samarbejde med vores søsterorganisationer i Norge og Sverige.

Vi taler således med ca. 16.000 transportvirksomheder i ryggen, når vi holder møde med en toppolitiker eller nogle topembedsmænd i Bruxelles. Jeg kan love jer for, at det batter. Vi har – selv om vi kommer fra et lille land – fået nogle gode resultater med hjem, selv om jeg i samme ombæring også her må ærgre mig over, at det ikke lykkedes at få et rødt parlament til at ændre kurs i sagen om de selvkørendes arbejdstid.

Jeg kan dog love jer for, at det sidste punktum i den sag ikke er sat. Vi klør på – og forhåbentlig sejrer fornuften til sidst. De selvkørende er nemlig allerede underlagt køre- hviletidsreglerne, så hvorfor skal de så i bedste dyneløfter-stil også kontrolleres time for time for, hvad de ellers laver i løbet af en dag? Og sikke da et stort myndighedsapparat, der ville skulle til, for at kunne kontrollere det!

Jeg kan hermed gentage det, som jeg sagde sidste år. Kære politikere. Lav kun en lovgivning, som kan kontrolleres. Sæt de nødvendige ressourcer ind på at kontrollere loven. En manglende kontrol bevirker kun, at de lovlydige overholder loven, og de mindre seriøse gør som det passer dem og dermed render med hele kagen.

Og nu tilbage til det med de større enheder på vejene og den øgede effektivitet for branchen. For én ting er store enheder – en anden er, at enhederne også kan komme frem. At de ikke skal holde i lange køer, og at de ikke skal køre på dårligt vedligeholdte veje. Der er kommet gang i udbygningen af den danske infrastruktur, og tak for det, kære politikere. Det er ikke længere et fy-ord at tale om nye motorvejsforbindelser eller nye broer – der er sket et holdningskift i den politiske debat over de senere år.

Når der så alligevel ikke hver anden dag vedtages nye jernbaner, nye motorveje og nye bro- eller tunnelforbindelser skyldes det naturligvis, at de er meget, meget dyre. Så der må prioriteres, og DTLs holdning er, at pengene til infrastruktur skal gå til de investeringer, der er størst samfundsmæssig behov for.

Vejvedligeholdet skulle gerne forbedre sig i de kommende år, for der er afsat flere penge til det end i de foregående år. Men efterslæbet, især i kommunerne, fra mange år med for få penge til vores veje tager desværre mange år at indhente, så vi må vente lidt endnu med at kunne sige, at vi har et fornuftigt vedligeholdsniveau på de danske veje.

Der har længe også været et efterslæb i politikontrollen på vejene. Endelig har DTL dog fået politiet til også at oplyse om forseelser begået af udenlandske chauffører. Vi havde længe en mistanke om, at de ikke blev kontrolleret pga. sprogvanskeligheder, men det afviste politiet.

Nu er de første statistikker så kommet, og vi kan se, at de udenlandske chauffører snyder dobbelt så meget med deres kørehviletid, og at alt for mange af dem slet ikke betaler den danske vejbenyttelsesafgift.

Danske chauffører skal overholde reglerne – og det skal de udenlandske også. Og DTL vil ikke acceptere, at snyderne har fordele frem for de lovlydige. Derfor må kontrollen forbedres, også selv om det også her betyder flere ressourcer til politiet.

Vi har dog en fornemmelse af, at fremgangen i kontrollen er på vej hos politiet – det hjalp med politisk bevågenhed på området. Og vi ser positivt på ideen om, at virksomhedskontrollerne skal flyttes over i Trafikstyrelsen, så politiet har mere tid til kontrollen på vejene.

En ting er kontrollen – en anden er dommene.

Køre- hviletidssagerne har antaget til tider groteske former, og det nytter ikke længere at sige, at det objektive straffeansvar udelukkende er en nødvendighed, fordi vognmanden ellers presser sin chauffør unødigt.

Igen: Der mangler nogle vigtige nuancer i reglerne, så vi kan få nogle retfærdige domme.

Lad mig give et rimelig aktuelt eksempel her: En vognmand instruerede nøje sine ansatte i reglerne. Men to af de ansatte overtrådte alligevel reglerne ved privat brug af en lastbil uden vognmandens vidende. Det ville politiet give en stor bøde for. Vognmanden nægtede og førte med støtte fra DTL sagen til dørs ved domstolene. For DTL var sagen principiel.

Men i retten var der ingen retfærdighed – der var jura! Østre Landsrets dom var klar: Vognmænd, der lader chaufførerne køre hjem i lastbilen, er underlagt reglerne om objektive straffeansvar omkring køre- hviletid, selv om chaufføren uden vognmandens tilladelse eller vidende kører svinkeærinder i lastbilen efter fyraften, så reglerne om køre- hviletid dermed overtrædes.

Så I skal være meget opmærksomme på konsekvenserne, hvis I tillader, at chaufføren kører hjem i lastbilen. Reglerne om køre- hviletid foreskriver, at vognmanden kun kan pålægges et bødeansvar, når kørslen er foretaget i hans interesse. I den konkrete sag drejede det sig om to chauffører, hvor den ene kørte i motionscenter, og den anden kørte private ærinder i lastbilen på vejen hjem. Begge forhold medførte, at reglerne om den daglige hviletid blev overtrådt på grund af for sen hjemkørsel fra henholdsvis motionscenter og det private ærinde.

Så selv om det med rette kan hævdes, at denne type kørsel ikke er udført i vognmandens interesse, så valgte landsretten alligevel at dømme vognmanden for det objektive straffeansvar omkring køre- hviletid. I landsrettens begrundelse for dommen blev der lagt vægt på, at i tilfælde, hvor vognmanden giver sine ansatte chauffører lov til at benytte virksomhedens lastbiler til kørsel til og fra arbejde, så skal denne kørsel anses for at være foretaget i hans interesse. Dette gælder også, selv om chaufføren ikke kører direkte hjem til bopælen efter arbejdstids ophør.

Vi er kommet for langt ud, kære politikere. En lastbil kører aldrig for sjov i vognmandens interesse! Nu må tiden være kommet til, at der bliver gjort noget ved det objektive straffeansvar, så chaufførerne selvfølgelig fortsat skal beskyttes i forhold til urimeligt pres fra deres arbejdsgivere, men hvor arbejdsgiverne omvendt også skal beskyttes, hvis de er helt uden skyld i forseelsen – og har gjort deres for at undgå forseelser.

Samlet set er det vores indtryk i DTL, at der er for meget slinger i dommene i køre- hviletids-sagerne, og hvis nogen måtte være i tvivl – ja, DTL og andre organisationer HAR indsendt en række eksempler til politikerne om uhensigtsmæssige køre- hviletidssager.

Så her må politikerne i arbejdstøjet. Reglerne må ændres – hellere i dag end i morgen.

Jeg vil gerne slutte af med en – for DTL og for mig – vigtig taksigelse. Jeg vil gerne hermed sige tak til DTLs foreninger og erfagrupper for et godt stykke arbejde gennem året. Tak til alle DTLs samarbejdspartnere. Tak til DTLs regionskontorer for stor bistand og servicering af medlemskredsen, som er så vigtig for vores organisation.

Tak til DTLs sekretariat og Bruxelles-kontor – og tak til Dansk Erhverv for samarbejdet i det forløbne år. Tak til myndighederne for mange konstruktive dialoger, og tak til de folketingspolitikere og Europa-parlamentarikere, der engagerer sig i tilstanden og udviklingen i vores erhverv.

Tak for ordet!