

# Fyns Amts Vognmandsforening

## Bestyrelsens Årsberetning 2010

FAV havde 31.december 2010, 118 aktive medlemmer og 4 æresmedlemmer.

Vi fik i 2010 – 5 indmeldinger og 16 udmeldinger.

Nu har jeg i de sidste par år, fortalt jer at krisen er mere hård på Fyn end i resten af landet – også i 2010 har vi mistet medlemmer som har måttet drejet nøglen om.

Men vi har også medlemmer, som for at spare omkostninger har meldt sig ud af foreningen.

Jeg kan godt forstå, at når man ikke tjener penge, så vælger man at spare her. Men jeg mener også at det ikke er helt så enkelt.

Hvis vi bliver for få vognmænd (medlemmer) kan vi ikke opretholde vore dygtige medarbejdere, som kæmper for os hver dag.

(DTL's kernemedlem er en vognmandsvirksomhed med 3-5 ansatte)

De er guldværd for DTL Kbh. (Den eneste rigtige vognmandsorganisation), det er deres meninger og oplevelser fra hverdagen, som medarbejderne i hovedorganisationen DTL i Kbh. bruger overfor politikerne på Christiansborg, vi er også i Bruxelles, vi er i IRU. Og det kan godt være at I ikke umiddelbart synes de skaber resultater, og det tager lang tid – men sådan er politik – det er det lange seje træk, men det gør de – tænk på det.

Det vi skal høre fra Hans Skat i dag, er om akseltryk i EU, revision af tacografen. Hvis ikke vi er nok til at betale for det her, ja – jeg er ked af at sige det, men så bliver det de rigtig store transportvirksomheder so,

Frode Laursen, Johs. Rasmussen Svebølle, DSV o.s.v., som sætter dagsordenen. Jeg er ikke sikker på at de har samme interesser som os vognmænd.

Så derfor – støt op om fællesskabet og solidariteten i vores lokalforening FAV.

Vi har heldigvis penge på bogen, selvom bestyrelsen bevilligede total kontingentfrihed i 3 kvartaler i 2010 – det kostede ca. 300.000,- kr.

Bestyrelsen synes også at FAV skal være med til at styrke uddannelse – faglig stolthed i vores branche, ved at indstifte 2 legater á 5000,-kr.

Her kan de tekniske skoler indstille dygtige lærlinge eller som de skrev på TUR's hjemmeside den 27.sept.2010:

”Legaterne skal være med til at motivere de unge lærlinge til at yde en ekstra indsats gennem deres uddannelses forløb, og har samtidig til formål at højne kvaliteten af chaufførhvervet”

Jeg vil godt nævne her, at vi har uddelt det første legat til Danmarks bedste chauffør, fra DM i chaufførlærling. Det blev Martin Søgård, hvis far er medlem her i foreningen.

Martin er ansat hos Kai Andersen i Verninge.

I øvrigt var Martin en slags ”Udvekslings-lærling”, idet han en del af sin læretid, var hos en vognmand i Finland.

Bestyrelsen besluttede også – jævnfør den snak om miljøzoner – hvor kommuner fyrede vognmænd, og antog traktorer til snedrydning -

(Kommuner mener åbenbart at besparelser er vigtigere end miljøet)

at jeg (Kaj Nielsen) skulle komme med et oplæg. Det blev til :

”Traktorvognmand uden miljøafgift!”

Efterfølgende kom et par politikere fra Folketingets Trafikudvalg(rød blok), og spurgte ind til f.eks. om det er rigtigt at en 16 års dreng med

traktorkørekort, må køre et traktorvogntog på 44 tons og længde på 18,75 m.??

Det er da glædeligt at se at en lille del er kommet med i den nye revision af godskørselsloven – igen-igen – POLITIK TA`R TID.

Bestyrelsesmedlemmer i FAV var tidligt oppe den 13.oktober, her uddelte DTL sammen med Codan og Børneulykkesfonden ca.1000 refleksveste til cyklister – forskellige steder i Odense.

Kampagnen hedder: "Se mig!", og er et led i forebyggelse af højresvingsulykker.

Inden jeg går over til det landspolitiske, vil jeg gerne takke OVETHI for samarbejdet. Ovethi har igen i år givet foreningen et pengebeløb – alt efter hvor mange dæk I har købt.

Så – når I køber dæk hos Ovethi – får FAV penge i kassi!

Og – nu til noget andet – DTL – landspolitik og EU

#### 4. Kørselsafgifter

DTL er tilfreds med, at skatteminister Troels Lund Poulsen har udskudt kørselsafgifter for lastbiler til tidligst 2013, fordi teknologien til opkrævning af afgifter for, hvor mange kilometer en lastbil kører på de danske veje, endnu ikke er klar. Danmark følger dermed et stykke af vejen Holland, som for nylig – og med samme begrundelse – droppede intelligente kørselsafgifter for både person- og lastbiler.

Det er en klog beslutning, for det var indlysende for de fleste, at teknologien på nuværende

tidspunkt er langt fra at være klar. På denne måde undgår regeringen endnu en dyr, langvarig it-sag på skatteborgernes regning. Var de blevet indført efter fx tysk model, så var der røget måske en halv mia. kr. årligt til afskrivning og forrentning af anlæg samt drift og administration af systemet – bare for at inddrive en ekstra skat på nogenlunde det samme beløb.

#### 5. Modulvogntog og øget akseltryk/totalvægt

De 25,25 meter lange modulvogntog har fået lov til at køre på vejene frem til 1. januar 2017, og transportminister Hans Christian Schmidt udelukker oven i købet ikke, at forsøget gøres permanent.

DTL har i mange år kæmpet ihærdigt for modulvogntog til den danske transportbranche, som DTL ønsker at modernisere og effektivisere. Der er lige nu adgang til 39 havne og transportcentre og desuden til 33 virksomhedsadresser. Til sommer kobles endnu flere byer på modulvogntogs-nettet, det gælder Viborg, Holstebro, Struer, Hundested Havn og Skjern.

DTL lægger vægt på, at alle danske vognmænd skal have mulighed for at køre med modulvogntog og har derfor hele tiden presset på for løbende udvidelse af modulvogntogs-nettet.

DTL fik også en anden politisk sejr i slutningen af 2010. For et politisk flertal valgte at forhøje totalvægten og akseltrykket fra 1. maj 2011. Det betyder, at:

- Drivakseltrykket forhøjes fra 10 til 11,5 ton i national kørsel.
- Bogietrykket forhøjes fra 16 til 19 ton i national kørsel.
- Tilladt totalvægt for 3-akslede biler i national kørsel forhøjes fra 24 til 26 ton.
- Tilladt totalvægt for vogntog med minimum 7 aksler forhøjes fra 48 til 54 ton, dvs. totalvægten for vogntog forhøjes med 6 ton mod at der stilles krav om 7 aksler.
- Tilladt totalvægt for påhængsvogne forhøjes til 30 ton for 4-akslede påhængsvogne.
- Tilladt totalvægt for 4-akslede lastbiler med en såkaldt 1+3 akselkonfiguration forhøjes fra 29,5 ton til 32 ton

DTL har stillet en række detaljerede ændringsforslag, herunder til placering af aksler – bl.a. styrende aksler, og DTL har foreslået, at der også åbnes mulighed for 4-akslede sættevogne og ikke mindst for 50 ton totalvægt på eksisterende 6-akslede vogntog.

Omkring 1. april 2011 offentliggøres de nye regler i dimensionsbekendtgørelsen og i detailforskrifterne for køretøjer fra Trafikstyrelsen.

## 6. Affaldsområdet

Miljøministeren har i begyndelsen af 2011 besluttet, at genbrugspladsmodellen, der i dag tvinger virksomhederne til at betale gebyr til genbrugspladserne, skal laves om. Nye regler skal virke fra januar 2012.

Forligsgruppen besluttede ellers ved udgangen af 2010 at udforme en tilvalgsordning, der betyder, at virksomhederne kun skal betale gebyr, hvis de tilmelder sig genbrugspladserne. Men forligsgruppen kunne alligevel ikke nå til enighed, og ordningen blev ikke ændret for 2011. Forligsgruppen er imidlertid blevet enig om, at ordningen skal ændres for 2012, og målet er en tilvalgsmodel.

DTL glæder sig over, at politikerne vil ændre reglerne for genbrugspladserne. Vi ser, at vores medlemmer mister kunder til de kommunale genbrugspladser. Det gør de, fordi virksomheder, der har affald, som vores medlemmer ellers kører, er tvunget til at betale til genbrugspladserne.

Miljøstyrelsen og politikerne har nedsat et udvalg med repræsentanter fra de relevante organisationer, bl.a. DTL, der frem til maj skal se nærmere på, hvordan reglerne konkret kan udformes. Udvalgets anbefalinger skal være klar, så de kan behandles i forligskredsen i maj.

## 8. Arbejdsgiverområdet – uddannelse, lærlinge og overenskomst

Der er behov for et bedre uddannet personale i transportbranchen, og derfor arbejder DTLs arbejdsgiverforening på at højne standarden blandt chauffører og vognmænd.

Et endnu mere professionelt erhverv vil også højne branchens image. Derfor er det beskæmmende, at andre organisationer helt vil fjerne uddannelseskravet til nye vognmænd. Det ville transportministeren også, indtil DTL råbte vagt i gevær og fik ham på bedre tanker. Der er dog fortsat usikkerhed om ministerens holdning til sagen i skrivende stund (slutningen af februar).

DTLs arbejdsgiverforening satte i efteråret sammen med 3F en stor lærlingekampagne i gang. Budskabet var: Ansæt en lærling og få op til 50.000 kr. i praktikpladspræmie.

Målet er at give transportbranchen et fagligt løft og skaffe praktikpladser til de mange unge, som i dag mangler. For kampen om de unge vil blive skærpet. DTL starter kampagnen for at tiltrække kvalificerede og engagerede unge mennesker til transportbranchen. Udover at være med til at fremtidssikre branchen skal kampagnen også bidrage til vores helt overordnede mål om at få skabt et egentligt faglært erhverv.

Lærlingekampagnen er finansieret af den nye uddannelsesfond, der er etableret af DTLs arbejdsgiverforening og 3F, kaldet Godstransportens Uddannelses- og Udviklingsfond, GUU.

Fonden yder også lærlingetilskud.

## 10. Trafiksikkerhed

Dødsfald som følge af højresvingende lastbiler er igen stigende med fem-seks dødsfald i 2010, mens der i hele 2009 til sammenligning blev registreret ét dødsfald. Det fik Dansk Transport og Logistik til at efterlyse en øget myndighedsgranskning af de tragiske ulykker og årsagerne til dem.

Hvis den konstante fokus på disse tragiske ulykker forsvinder, så stiger antallet af ulykker lige så stille igen. Vi efterlyser derfor, at den såkaldte "spejlgruppe", der består af transportbranchen og myndighederne, og som blev nedsat for nogle år siden pga. det store antal højresvingsulykker, træder sammen igen og forholder sig til de seneste ulykker med dræbte og kvæstede ved tunge køretøjers højresving.

DTL mener, at det skal gøres obligatorisk, at alle højresvingsulykker analyseres og kortlægges for at få større viden om forholdene. Samtidig peger DTL på, at undervisning i højresving og indstilling af spejle og kameraer gøres til fast pensum på den obligatoriske chaufføruddannelse af lastbilchauffører, der finder sted hvert femte år. Det samme gælder for køreuddannelsen, hvor højresving skal tildeles endnu mere opmærksomhed.

DTL forholder sig selv til højresvingsproblematikken gennem sin årlige kampagne "Trafiksikkerhed i Øjenhøjde", hvor over 60.000 skolebørn siden 2003 har været igennem undervisning. Den havde i 2010 sæsonstart på Digtervejsskolen i Næstved.

Geografisk blev der i 2010 fokuseret på Vestsjælland og Fyn, og skole-kampagneperioden kørte fra uge 15 til og med uge 20. Ca. 50 skoler var tilmeldt på begge sider af Storebælt.

I oktober havde DTL gang i et andet tiltag: Cyklister i den travle morgentrafik i Odense, Århus og Aalborg var så interesserede i gratis refleksveste, at de flere steder blev revet væk på blot en time.

Det var Codan Forsikring, DTL og Børneulykkes-fonden, der stod bag initiativet om uddelingen af reflekser for at sikre, at cyklister bliver mere synlige i trafikken. Hele 42 pct. af de danske cyklister glemmer nemlig at bruge reflekser, når de hopper op på cyklen til trods for, at cyklister med reflekser har 70 pct. lavere risiko for at blive overset i trafikken.

DTL fik meget positiv feedback fra cyklisterne. De syntes, at det var en rigtig god ide og et godt initiativ med refleksvestene, og medarbejderne fra DTL og Codan sørgede for, at cyklisterne tog refleksvestene på med det samme. For som bekendt er det at være synlig og blive set i trafikken meget vigtig for at undgå ulykker.

Lastbilers størrelse og vægt er et godt eksempel på, hvad EU kunne gøre – men alligevel ikke gør. Modulvogntog og tungere lastbiler har uden problemer trillet rundt i en række medlemslande som f.eks. Sverige og Finland i flere år – og på det seneste også i Holland og Danmark. Alligevel hævder Kommissionen, at to lande, der tillader modulvogntog eller 56 tons, ikke må lade dem rulle over grænsen mellem de to lande. Man tror nærmest, at hensigten med EUs transportpolitik er at forhindre et tættere samarbejde mellem landene.

Derfor er det rimeligt at spørge, hvad Kommissionens planer for en fælles EU transportpolitik kan betyde for en dansk vognmand? Svaret kan godt være, at det kan føles fjernt i Danmark.

For afstanden er for stor mellem det, som EU – dvs. Kommissionen og Parlamentet – taler mest om, og det, som en vognmand går og laver i det daglige.

## 12. Dyretransport

EU har vedtaget fælles regler for transport af levende dyr (Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004). Disse regler forventes ændret inden for de kommende år.

Gennem indsats fra DTL er dyretransport blevet en del af arbejdsprogrammet for IRU – den internationale transportorganisation, som DTL er medlem af. DTLs synspunkter bliver derfor fremover også fremført af IRU og vores søsterorganisationer. Det er af væsentlig betydning i denne sag.

Fokus er på at arbejde for følgende:

- Bedre koordinering af reglerne for køre- og hviletid med reglerne for dyrenes transporttid og hviletid
- Bedre definition af aktørernes ansvar, så det man er ansvarlig for kan kontrolleres
- Harmoniserede krav om registrering af oplysninger om en transport
- Revurdere, om der er behov for adgang til vand hele tiden
- Harmoniserede regler om uddannelse
- Præcisering af hvilke regler, der gælder for transport ind og ud af EU
- Bedre harmoniseret implementering og anvendelse af forordningen.

For DTL er særligt ansvar ved dyretransporter vigtigt. DTL arbejder for, at en vognmand og chauffør kan kun være ansvarlig for de dele, som han/hun har ansvar for og kompetence/mulighed for at påvirke og kontrollere i forbindelse med transport af dyr. En chauffør er hverken landmand eller dyrlæge.

## 13. Køre-hviletids-snyd

I slutningen af 2010 kom der mediemæssig fokus på snyd med køre-hviletid hos danske vognmænd, og et DR Dokumentar-program stillede i januar 2011 skarpt på en sønderjysk vognmand i bedste sendetid. Det – og en razzia, der viste mange overtrædelser hos chauffører og vognmænd – fik DTL til at opfordre transportminister Hans Christian Schmidt til at tage en dialog med branchen om, hvad der kan gøres for at reducere køre- hviletids-overtrædelser, hvad enten de er bevidste eller ej.

For sagen er, at hele køre- hviletids-regelsættet har ført til mange fortolkningsfejl fra myndighedernes sider, og mange sager mod vognmænd skulle aldrig havde været ført.

Omvendt er det selvfølgelig ikke acceptabelt, når vognmænd og chauffører fx bevidst manipulerer den digitale tachograf ved at sætte en magnet op ved siden af den og derved forhindrer den i at sende data.

Derfor opfordrer DTL til, at der skal afsættes flere ressourcer til vejkontrollerne for at fange de transportvirksomheder, der bevidst overtræder køre- og hviletidsreglerne og som manipulerer med fartskriveren. De skal straffes, mens myndighederne ikke skal bruge ressourcer på bagatelsagerne.

DTL har fx også foreslået, at der oprettes en særlig tungvognsmyndighed i stil med tyske BAG.

## 14. Ændringer til godskørselsloven

Den 22. december 2010 sendte Trafikstyrelsen på vegne af transportministeren et lovforslag om ændring af godskørselsloven i høring. I lovforslaget foreslår ministeren, at det danske krav om egenkapital skal sættes ned fra 150.000 kroner til 70.000 kroner for den første vognmandstilladelse. Samtidig skal man kunne gå til vognmandsprøve uden at gå på kursus først.

Efter DTLs opfattelse rører lovforslaget ved erhvervets hjerteblod, og ministeren er på gale veje, når han foreslår at ændre godskørselsloven, så det bliver nemmere at nedsætte sig som vognmand.

Formålet med vejtransportpakken har været at hæve branchens niveau inden for EU. Det virker derfor besynderligt, at man i Danmark benytter lejligheden at sænke niveauet til laveste fællesnævner i EU, mener DTL

Lovforslaget skal til 1. behandling i Folketinget i begyndelsen af marts. Transportministeren har siden høringen kommet med skiftende udmeldinger om, hvorvidt ministeren vil trække forslaget om ophævelse af kursuskravet og nedsættelse af kapitalkravet ud af lovforslaget. I skrivende stund (slutningen af februar) kan DTL ikke få nogen klar udmelding herpå, så vi fortsætter ufortrødent kampen for, at ministerens forslag ophæves.

Desuden er der planer om at fremsætte et lovforslag om ændring af godskørselsloven igen til efteråret 2011. I den forbindelse har DTL bl.a. fremført følgende emner, som vi ønsker skal være en del af lovforslaget:

- Registrerede traktorer omfattes af tilladelseskrav
  - Varebiler omfattes af tilladelseskrav
  - Krav om indsendelse af vognmandstilladelse ved ophør af registrering i CVR-registret
  - Forhøjelse af bødeniveauet for kørsel uden vognmandstilladelse

Til slut vil jeg takke besynder for et godt samarbejde