

Næstformand Leo Jensens beretning ved DTLs generalforsamling 24. maj 2008

Kære medlemsvirksomheder,

slutningen af sidste år gav os alle en nyskabelse – og en meget nødvendig én af slagsen, må man sige: DTL arbejdsgiverforening. Den havde været tiltrængt at få skabt i mange år, og da DTL tålmodigt havde ventet og ventet på, at stridigheder skulle afløses af, hvad der var bedst for de danske transportvirksomheder, ja så måtte man til sidst skabe en arbejdsgiverforening, som samlede branchen.

Det gik ikke stille af sig, må man sige. Tilmeldingerne strømmede ind fra Danmarks transportvirksomheder og gav travlhed i den nye arbejdsgiverforening. Det var nærmest berusende at opleve, hvor stærkt DTL står i hele transportbranchen. På få måneder fik vi en markedsandel på en tredjedel, og vi øger hele tiden antallet af medlemsvirksomheder.

På sigt både håber og tror vi, at branchen både på arbejdsgiverside og erhvervspolitisk er samlet i DTL under det store Dansk Erhverv.

En samlet branche står naturligvis stærkere politisk, men jeg vil nu gerne kvittere for det, formanden lige har sagt: At DTL har gjort et stærkt arbejde på trods af de betingelser, som en delt branche giver. Vi er dog også de største. Tre ud af fire lastbiler tilhører en DTL-medlemsvirksomhed. Så os kommer man ikke uden om – på nær på vejene...

Men her lige lidt information fra virkelighedens verden inden for politik: For det er nemlig ikke altid, DTL kan fortælle, hvad man politisk opnår – eller f.eks. hvilke ligtorne man får fjernet fra lovgivningen. Skal man se den anden part i øjnene dagen efter en forhandling, skal man følge spillereglerne om fortrolighed omkring forhandlingernes forløb. Derfor er virkeligheden for en politisk organisation som DTL, at den opnår mere, end den kan fortælle sine medlemmer. Det skal I have i jeres bevidsthed.

Men en hel del kan vi da fortælle vores 3.300 medlemsvirksomheder. Det gør vi i DTL Magasinet, gennem vores daglige presse- og nyhedsklip på e-mail og på nettet – og gennem medierne. Dagligt er DTL i Danmarks medier – landsdækkende aviser og tv-stationer, transportmedier osv. osv. Journalisterne ved, at når de kommer til DTL, så kan de få et seriøst svar. Vi kan svare på stort set alt inden for branchen.

Og hvorfor kan vi så det? Jeg tror, det hænger sammen med vores struktur i DTL. For den giver gode muligheder for at indsamle meget viden fra branchens hverdag. En god del af grundlaget for DTLs arbejde er jo arbejdet i kredsene, lokalforeningerne og specialforeningerne. Her må jeg sige, at jeg er glad for det store fremmøde og det store engagement, som der som oftest er til de møder. Mange af jer er f.eks. meget interesseret i trafiksikkerhedsarbejde. Det håber jeg vil bære frugt.

Engagement er også det, jeg mærker, når vi samles til store møder i formands- og næstformandsråd. Folk dukker op og deltager i debatten. Jeg mener, at DTL har et stærkt bagland.

Lad mig også fremhæve regionskontorerne. Det er vigtigt for en organisation som DTL at have regionskontorerne, for medlemmerne har brug for, at der er en DTL-afdeling tæt på medlemsvirksomhederne til at hjælpe med de daglige opgaver. DTLs hovedkontor på Grønningen nyder også godt af den viden, man får fra regionskontorerne, for den viden er noget af det, som DTL bruger til at kæmpe politiske resultater til medlemsvirksomhederne hjem med.

Hvis vi skuer de næste år frem, så håber vi på ro på organisationsområdet. DTL gider ikke uro. I og jeg har en forretning at passe, DTL som organisation har en masse resultater at skulle hente hjem.

Klima bliver f.eks. et af de steder, hvor DTL skal sikre, at politikere i Danmark og Europa ikke placerer en for stor del af det samlede ansvar på transportvirksomhederne. Vi har et ansvar – ingen tvivl om det – men nogle politikere får allerede nu julelys i øjnene af at tænke på endnu flere afgifter på vores erhverv.

Og vi er kun i maj måned!

Vi er nok mange, der efterhånden får et lidt træt ansigtsudtryk, når vi hører politikere tale om afgifter som denne verdens vidunder. Med afgifter tror nogen, at man kan løse alle verdens problemer. Jeg synes, at afgifter er udtryk for en forældet tankegang, der hørte til i en anden tid. Hvor er afløseren for den form for tankegang, her hvor vi er næsten 10 år inde i et nyt årtusinde?

Alligevel hører vi i 2008 om forslag til nye afgifter. At vi alle kan komme frem på vejene, skal nu ifølge nogle politikere afgiftsbelægges. For tiden indkradser staten tre gange mere – nemlig ca. 50 mia. kr. – i afgifter på person- og godstransport, end den giver igen i form af investeringer på infrastruktur og vejvedligehold. Det beløb er ca. 16 mia. kr.

Men forestil jer, at vi i dag skulle bygge et samfund op helt fra bunden af. Ville det så være oplagt at række hånden i vejret og sige: ”Hey venner – jeg har et forslag: Vi kan tjene en masse penge på, at folk er nødt til at passe deres arbejde, og at gods skal frem til virksomheder, butikker, skoler, byggepladser og børnehaver. Lad det være en gigantisk indtægtskilde for staten!”

Nej vel? Det ville ikke være oplagt. Men en gigantisk indtægtskilde er det blevet. For hvad er det, der er sket, når de forskellige afgifter først er indført? Man begynder at skruer på dem, så snart man har brug for penge.

Så road pricing er selv langt ind i borgerlige rækker ved at vinde indpas. Det burde ellers være forbudte tanker for enhver borgerlig!

Kommer der road pricing og andre nye afgifter på person- og godstransport giver det denne og kommende regeringer endnu en skrue over for blandt andet os. Og den vil blive drejet på fra tid til anden.

Lige nu er undskyldningen for at tale om motorvejsbetaling, bompenge og mange andre herlige påfund, at der skal store milliardbeløb til de nødvendige investeringer i infrastruktur i fremtiden.

Enig. Det er trecifrede milliardbeløb, som der er et skrigende behov for at bruge, hvis Danmark fortsat skal være et konkurrencedygtigt og effektivt land. Og de store infrastrukturprojekter skal sættes i gang hellere i dag end i morgen.

Men kære politikere, som sidder her i dag – her kommer det glædelige budskab: De penge har I allerede! Bruger I bare en del af de milliarder, som person- og godstransport hvert år indbringer staten i form af afgifter, ja så er der hurtigt råd til de store investeringer!

Kære politikere – skulle vi ikke lægge den gamle grammofonplade på hylden med, at afgifter er løsningen på alt? Hvad med at komme videre ad et nyt spor? Hvad med, om vi sammen fandt løsninger, der både tilgodeser vores erhvervs produktivitet og miljøet?

For transporterhvervet har oplevet de seneste år som en slags Tour de France med en ny afgift eller regulering på hver bjergtop! Og vi bruger ikke engang doping for at klare det!

Nu er tiden kommet til, at vi gerne vil prøve at køre vores lastbiler og godstog ned ad bjergene igen. Vi vil så gerne være effektive og samtidig udføre vores arbejde ordentligt – med behørig ansvar og respekt over for de gener, som vores arbejde påfører samfundet – jeg tænker f.eks. på støj og CO₂-udledning.

Vi vil nemlig så gerne bare passe vores arbejde og gøre det godt for vores kunder og for Danmark.

For vi kører jo ikke for sjov!