

Adm. direktør Erik Østergaards tale til DTLs generalforsamling 7. maj 2011

Kære medlemsvirksomheder,

Vi er nok alle noget trætte af at høre om finanskrisen, og det kan også godt føles lidt tungt, at Danmark stadig ikke rigtig er kommet i gang igen. Det er en række andre lande ellers – Sverige og Tyskland buldrer fx fremad, og Kina er også oppe i et højt gear.

Men krisen har stadig sit tag i den danske transportbranchen, og derfor er det et billede, vi må forholde os til i branchen, selv om det heldigvis går lidt bedre nu. Skal jeg summere op, så havde branchen det bestemt ikke godt i 2009. Men i 2010 mærkede vi samlet set en smule fremgang, og vi kan i 2011 se frem til, at fremgangen fortsætter – dog desværre kun i moderat tempo.

Der er dog ikke udsigt til en egentlig højkonjunktur.

Efter at vognmandsvirksomhedernes omsætning siden oktober 2008 faldt dramatisk, er omsætningen gået frem siden juni 2010.

Det skal dog bemærkes, at bedringen i omsætningen skal ses i lyset af, at der samtidig har været en kraftig stigning i dieselolieprisen på 15-20 pct. Da omkostninger til brændstof er den næststørste udgiftspost – kun overgået af lønomkostningerne – er det ensbetydende med, at væksten ikke kun kan tilskrives en stigende aktivitet, men også stigende omkostninger.

Derfor er vognmandsvirksomhedernes indtjeningsevne ikke umiddelbart blevet forbedret. For krisen kradser fortsat. Antallet af konkurser er stadig højt og rammer også de ældre virksomheder. Antallet af konkurser vil sandsynligvis holde sig på et højt niveau et stykke tid endnu, men der er dog tegn på bedring.

Som ved så meget andet er der også psykologi inde i billedet. For hvis optimismen blomstrede i samfundet, hvis troen på fremtiden førte til flere investeringer, ja så ville det også automatisk føre til flere ordrer til vores branche. Så også på den baggrund håber vi i DTL på, at Danmark får revet sig helt fri af krisen, og optimismen igen vil præge os alle.

Kigger vi fremad, så vil befolkningen i Danmark i de næste ti år vokse med 150.000 mennesker. Jo flere mennesker, jo større samlet forbrug, og dermed jo større behov for transport af gods. Det er i dag i høj grad lastbiler og varebiler, der står for transportarbejdet i Danmark – i den indenlandske trafik transporteres kun ca. 1 pct. med tog.

Selv om vi i DTL også arbejder for bedre muligheder for baneoperatørerne – og med et vist held hvad angår kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov – så vil landevejen fortsat dominere. Til gengæld har banerne fået endog rigtig godt fat i transittransporter mellem Sverige og Tyskland gennem Danmark. Og der bliver ifølge dem med forstand på fremtiden nok gods til både vej- og banegods-virksomhederne. For der bliver stadigt mere gods at transportere.

Det betyder imidlertid øgede krav til investeringer i veje, broer og baner, og derfor er det yderst væsentligt med en velfungerende infrastruktur – også fordi præcision bliver endnu mere vigtigt i vores branche. Dag-til-dag leverancer kan være fortid om få år, og flere virksomheder vil få brug

for varen inden for 15-30 minutters afvigelse. Der skal også ske en øget service over for kunderne – levering til kantstenen er ikke godt nok.

Et emne, der bliver større og større i verden, er forsyningssikkerheden, som også vedrører tryghed i fremtidige investeringer. Olien slipper ifølge en række eksperter op inden for de næste 20-30 år, og hvad så? Det danske samfund kan ikke fungere uden forsyninger af olie, naturgas og el. Vores moderne livsform er afhængig af en sikker energiforsyning. Fra vi står op om morgenen, til vi går i seng om aftenen, bruger vi energi – i hjemmet, på arbejde og når vi er på farten. Selv når vi sover, bruger vi energi – til køleskabe, fryser, tyverialarmer, opvarmning mv.

En høj forsyningssikkerhed betyder, at energisektoren med en høj grad af sikkerhed skal dække forbrugernes efterspørgsel efter energi på kort og på lang sigt. Og for os i transportbranchen betyder det, at vi fortsat i en årrække skal transportere olie fra havn til benzintank eller virksomhed – paradoksalt nok ved selv at bruge energi i form af diesel.

Fremtiden for vores eget energiforbrug i branchen er mindre brug af diesel og mere brug af andre energikilder. Det er imidlertid så som så med alternativerne lige nu, men de vil komme. Faktisk begynder olieselskaber 1. juli i år med at blande 7 pct. biodiesel i al diesel – både på stationer og til hjemmetanke. Bio-brændstof er blevet dømt både ude og inde i de senere år, men jeg tror, at bio-brændstof bliver en meget vigtig energikilde for vognmandserhvervet i mange år frem. Bio-brændstof har haft problemer i 1. generation, men i 2. generation vil stille og roligt vinde indpas.

Biobrændstof har været testet i et stort projekt i Trafikstyrelsen, og resultaterne ser gode ud. DTL vil dog holde et skarpt øje med, om produkterne lever op til det, der er lovet. Lige nu ser vi også, at el bliver forsøgt i større skala – men ikke på lastbiler – og diesel og biodiesel vil derfor fortsætte i en del år endnu. Der er også brændselsceller, men udviklingen af den teknologi trækker ud.

Alt dette fører mig frem til klimapolitik og afgifter – vi har i nogle år efterhånden været i en dialog med regeringen om afgifter på dieselforbrug, og vores pointe er bl.a., at det er dyrt at hente selv små miljøgevinsten ind på godstransportområdet.

Selvfølgelig er transporten en konstruktiv medspiller, når det gælder et bedre klima. Der er ingen tvivl om, at transportsektoren kan gøre sit til at reducere den danske udledning af CO₂. Derfor udgav DTL sammen med Dansk Erhverv i foråret 2009 – det var et halvt år før klimatopmødet – en klimapjece med 49 gode råd til transportvirksomhederne. Det er råd, som de kan bruge i deres bestræbelser på at nedbringe deres brændstofforbrug. Den pjece blev godt modtaget bredt i folketingsalen som et konstruktivt indspark.

I samme moment vil jeg gerne slå fast, at kørselsafgifter ikke er et virkemiddel til reduktion af klimabelastningen fra godstransport. Vi flytter nemlig ikke godset rundt for sjov. Man ser i de lande, hvor der er kørselsafgifter – oven i købet høje kørselsafgifter – at godset ikke flytter væk fra vejene, fordi der mange gange ikke er et reelt alternativ. Så selv om transport af gods på bane er en vigtig brik i moderne godstransport og bør ske under bedre rammebetingelser – fx tidssvarende kombiterminaler og bedre adgang til banenettet – så er vejen frem ikke at indføre kørselsafgifter på vejene.

DTL er tilfreds med, at daværende skatteminister Troels Lund Poulsen udskød 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 – helt droppede at indføre intelligente kørselsafgifter for både person- og lastbiler.

Det var en klog beslutning af den daværende skatteminister, for det var indlysende for de fleste, at teknologien er langt fra at være klar. På den måde undgik regeringen også 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.

Kørselsafgifter er ellers populære hos politikere i mange europæiske lande. For kørselsafgifter på lastbiler kan blive den helt store maskine til at flytte penge rundt mellem landene i Europa. Det drejer sig i værste fald om op til 3.000 milliarder kroner om året, viser en undersøgelse fra det schweiziske konsulent-hus, ProgTrans AG. Vinderne bliver især de store lande som Tyskland og Frankrig – og ikke mindst ”opkrævningsindustrien”. Det må vi i DTL advare imod – især i Danmark, som står til store økonomiske tab på den konto.

Undersøgelsen peger på, at hvis først EU giver de 27 medlemslande endnu friere tøjler i forhold til at kunne kræve ekstra afgifter på transporterhvervet, end de har i dag med det såkaldte Eurovignette-direktiv, vil der for alvor blive flyttet milliarder af kr. fra Europas randstater til især Tyskland og Frankrig.

Det værste er, at ud af alle de mange penge, som flertallet af landene mister til især Tyskland og Frankrig, vil en meget, meget stor del gå til ”opkrævningsindustrien”, som skal stå for udstyr langs vejene og i lastbilerne, og til kontrol og administration. I dag i Tyskland ryger ca. 30 pct. af afgifterne op i luften bare for at gennemføre opkrævningen af kørselsafgiften i deres Maut-system.

Danmark og alle andre lande skal tænke sig rigtigt godt om, når en ændring af Euro-vignetten skal drøftes i EU i den kommende tid.

EU-Kommissionen har også udgivet en ny transporthvidbog – den kom efter næsten to års arbejde og handler om EUs fremtidige transportpolitik, der kan få nok så store konsekvenser i Danmark, fordi EU betyder mere og mere i dansk lovgivning.

Og hvad siger Kommissionen så i sin hvidbog? Jo, den vil arbejde for, at transporten på jernbane, vej og sø skal samarbejde bedre, så godset kan skifte mellem transportformerne uden besvær. Der skal udvikles renere og mere effektive lastbiler og andre køretøjer, og EUs infrastruktur skal fortsat udvikles og moderniseres, så den kan leve op til behovet for transport og mobilitet.

Hvidbogen er tæt knyttet til Kommissionens plan for reduktion af CO₂ frem til 2050. Målet er at reducere transportens CO₂-udslip med mindst 60 pct. i 2050 i forhold til 1990. Det er med dette mål i hovedet, at Kommissionen opstiller sine forslag til, hvad der skal gøres i transportpolitikken de kommende årtier.

Vi synes i DTL, at EUs visioner mangler hold i virkeligheden – der er alt for mange løse ender i forhold til, hvordan vi skal nå målene, og hvem der skal betale.

Kommissionen taler om at udvikle og modernisere infrastrukturen for i alt 13.500 milliarder danske kroner frem til 2030. Det var ellers noget af et beløb! Vi skal levere mere på en mere effektiv måde, og det gør vi da gerne i branchen, hvis vi får den nødvendige støtte og opbakning.

Målet om, at godset over lange afstande ikke kun skal transporteres med lastbil, men i kombination med tog og skib, er sådan set fornuftigt, men Kommissionen kommer ikke med forslag til, hvordan det skal ske. Og så længe godstogene har store problemer med at kunne operere effektivt og problemfrit over grænserne og i konkurrence med passagertog, giver man kun kunderne ét reelt valg: landevejen.

I øvrigt synes jeg slet ikke, at EU skal beslutte, om tog eller lastbil er bedst. EU skal udvikle alle transportformer til at blive renere og bedre. Så kan man frit vælge mellem alternativerne.

Vi foreslår i DTL, at vi skal have gang i de konkrete initiativer her og nu. Kommissionen kunne fx sikre bedre udnyttelse af modulvogntog, som kan give EU en hurtig og effektiv reduktion af CO₂-udslippet. Imens kan man så arbejde på de langsigtede mål.

Jeg var lidt inde på baneområdet før, og det har også en stor bevågenhed hos os i DTL. Og jeg kan fortælle jer, at også baneområdet er ramt af administrativt bøvl. Det gælder f.eks. en bekendtgørelse om modtagepligt i kombiterminalerne, hvor der er tale om meget detaljerede og tidskrævende krav til rapporteringer, som ikke står mål med aktiviteten og økonomien i kombiterminalerne. Her går også for mange kræfter op i papirusseri, og dette er ét blandt mange emner, som DTL har spillet ind til Trafikstyrelsens regelforenklingsgruppe.

Og så er der ikke kun på landevejen, at der er store ekstraomkostninger på vej i form af en kørselsafgift og udstyr i lastbilerne og langs vejene til at opkræve den. På banen står man over for kæmpe investeringer i et nyt sikkerhedssystem. For hvert eneste lokomotiv vil det koste ca. 2,5 mio. kr. til de såkaldte ERTMS-bokse.

For en af DTLs medlemsvirksomheder bliver det til en ekstra tre-cifret million-investering. De høje omkostninger skyldes en meget kompliceret teknisk løsning, og der er kun én leverandør af boksen.

DTL mener, at ERTMS-systemet vil kunne forbedre effektiviteten af jernbanetrafikken i Danmark, men vi er bekymrede for de meget høje omkostninger – og for, om det komplicerede system i det hele taget kommer til at virke efter hensigten.

Så kære alle – som I ser, er der på masser af områder gang i masser af politiske emner med stor betydning for vores erhverv i fremtiden. Der er brug for at følge sagerne til dørs – også, eller måske især, når der også går folkestemning i politikerne. Som fremtidsforsker Jesper Bo Jensen for nyligt sagde i en tale til branchefolk: ”I har en folkestemning, der svinger i forhold til transport, så derfor er det også vigtigt for jeres branche med fortsat professionelt lobby-arbejde af jeres organisation.” Ja, det kan jeg love jer for, at der er, og derfor er det også vigtigt, at vi får mange gode input fra jer – og tak for det! – om, hvad der rører sig hos jer, så vi i DTL kan bruge det i vores arbejde for den danske transportbranche.

Og med de ord vil jeg ønske alle en god generalforsamling og en god fest i aften.
Tak for ordet!

