

Næstformand Leo Jensens tale til DTLs generalforsamling 7. maj 2011

Kære medlemsvirksomheder,

Og til det, jeg vil sige nu, så måske også især kære politikere...:

Transportvirksomhederne tynghes mere af udviklede love, regler, bekendtgørelser og akademiske indberetninger til offentlige myndigheder end nogensinde før. Det viser en ny DTL-analyse udført i forbindelse med den årlige konjunkturanalyse. Vi har spurgt medlemmerne om, hvordan de har oplevet udviklingen af administrative byrder siden 2001.

Svaret er ikke til at tage fejl af: det bliver værre og værre.

Selv om samfundet er blevet langt mere kompliceret, må det ikke være en undskyldning for lovgiverne til at overdrive regelstrømmen, sådan som vore virksomheder oplever det i dag. Vi hører økonomi- og erhvervsminister Brian Mikkelsen bryste sig af, at en række overflødige love og regler er afskaffet. Men det nytter jo ikke, når de bliver afløst af endnu flere nye regler helt ud i den yderste detalje af virksomhedernes liv.

Ministeren har også meldt ud, at 20 procent af de administrative byrder er fjernet siden 2001. Det er ikke den virkelighed, vi oplever, Brian Mikkelsen.

En ny undersøgelse, som Dansk Erhverv netop har gennemført for analysevirksomheden Mandag Morgen, bekræfter til fulde DTLs medlemmers opfattelse af, at det går den gale vej. Alene sidste år steg antallet af love og bekendtgørelser med 22 procent!

DTLs undersøgelse dokumenterer også, hvor det konkret står galt til. Så DTL vil via sin plads i Trafikstyrelsens regelforenklingsgruppe bringe nye konkrete forslag til forenkling frem til myndighederne. Resultaterne indgår også i Dansk Erhvervs arbejde med at få erhvervslivets papirbøvl reduceret. Der er nok at tage fat på.

Jeg skal ikke gisne om, hvad det er, der går galt for lovgiverne. Om det er politikerne, der vil for meget, eller om det er embedsmændene, som har for lidt føling med, hvilke konsekvenser en paragraf har hos os vognmænd.

Det er som sådan heller ikke det afgørende. Det vigtigste er, at vi kan koncentrere os om at drive vores forretning og skabe vækst til gavn for vores samfund.

Men det er svært, når der skal bruges så meget tid på det administrative. Må jeg her citere min bestyrelseskollega, Kim Tatt, der i det seneste nummer af DTL Magasinet udtaler følgende:

”Vi skal snart stå i offentlige registre for hver eneste godstype. Jeg har tre lastbiler men skal løbende holde mig ajour med individuelle registre for transport af fødevarer-, korn- og foderstoffer, døde dyr og affald. Oveni skal vi betale diverse gebyrer og ekstra kontrolgebyrer.

Når vi spørger embedsmændene, får vi sjældent klare svar tilbage. Her er det helt galt på affaldsområdet. Udover over at passe vore kunder går året med at holde styr på et utal af frister til det ene og andet, certifikater og dokumenter. Jeg kunne blive ved.”

Ja, det kunne jeg også, Kim! Jeg kender også andre der bruger mange, mange timer på indberetninger.

DTL har i årets konjunktur-undersøgelse spurgt 1.872 vognmandsvirksomheder på e-mail, svarende til knap 70 procent af medlemskredsen, om deres syn på udviklingen af de administrative byrder siden 2001, og 640 har svaret. Det giver en svarprocent på 34,2.

65 procent er utilfredse eller meget utilfredse med den overordnede udvikling, mens kun 7 procent er tilfredse. 28 procent er neutrale.

Ikke færre end 70 procent af vognmændene oplever, at der er kommet flere eller mange flere administrative byrder siden 2001, mens kun én procent synes, der er kommet færre byrder. Og ikke en eneste vognmand har svaret, at der er kommet meget færre byrder.

Det betyder, at hele 71 procent af vognmændene mener, at de bruger mere tid på bøvlet, mens kun 4 procent bruger mindre tid. 24 procent mener, de bruger den samme tid som tidligere.

På spørgsmålet om, hvordan de oplever rimeligheden af de indberetninger og registreringer, de skal udføre, så svarer 64 procent, at arbejdet opleves urimeligt eller meget urimeligt. Blot 27 procent mener, at det er et rimeligt arbejde at udføre. De sidste 8 procent ved ikke.

Kunne man lave det tanke-eksperiment, at hvis de forskellige kommuner eller statslige myndigheder for den sags skyld eksempelvis havde samme indberetningsskemaer til de samme ting, og den samlede mængde af de oplysninger, som skal indberettes, måske bare var LIDT mindre, hvor meget produktivitet og vækst kunne vi så ikke udføre og skabe i vores dejlige erhverv?

For vækst hos os i transportbranchen er nemlig fryd og gammen for hele samfundet, viser en nylig undersøgelse fra Dansk Erhverv, som placerer transporterhvervet flot, når der skal skabes værdier. For mens den gennemsnitlige medarbejder i en dansk virksomhed skaber værdier for knap 300.000 kr. om året, tegner fragtvognmændene sig for 355.000 kr.

Så skulle politikerne ikke fluks se at få skabt de rammer, der gør, at vi kan blomstre i transportbranchen...? Det betaler sig nemlig. Det er jo ikke for sjov, at vi er her.

Nu vi er ved rammer – den ramme, som vi alle kører under, er jo Godskørselsloven, og den har som bekendt været under ny behandling for nylig og kommer det igen til efteråret. Og kære kolleger – her får vi forbedringer til branchen. Allerede nu har Vejtransportrådet bestemt, at stramme sanktionerne ved overtrædelser af vejtransportlovgivningen. Der er bestemt vigtigt for os, og det er vi glade for.

Og hvad angår konkursrytteri, så rammer det de ærlige, fordi de møder unfair konkurrence fra dem, der udnytter en konkurs til at opnå en ny konkurrencefordel. Vi har alt for ofte i transportbranchen set virksomheder drevet i selskabsform lukke den ene dag for så at køre videre den næste i samme eller under nyt navn. Den nye virksomhed har typisk på favorable vilkår overtaget hele den konkursramte virksomheds udstyr og kontrakter.

Det skal stoppes, for det er konkurrenceforvridende og rammer de sunde, seriøse virksomheder i branchen. Alle kan naturligvis uforskyldt gå konkurs, så derfor støtter vi forslaget om, at de mennesker, der har drevet en ordentlig forretning, men alligevel er gået konkurs, ikke skal rammes, men at man alene skal gå efter konkursrytterne.

Men samtidig undrer vi os også over, at ikke flere af den konkursramte virksomheds dispositioner bliver omstødt, da de ofte ikke har noget forretningsmæssigt sigte. Dispositionerne er typisk kun foretaget for at bringe aktiverne i kreditor-ly og kunne forsætte i en ny virksomhed. Dette bør have større fokus hos kuratorerne, og de skal være mere vakse!

Og så betyder den kommende godskørselslov også, at transportministeren opretholder det obligatoriske kursuskrav for kommende vognmænd og egenkapitalkravet på 150.000 kr. ”Tak for det, Hr. Minister,” vil jeg gerne sige herfra.

Det glæder os i DTL, der var blandt de dele af branchen, der pressede hårdt på for at beholde de to elementer i godskørselsloven af hensyn til professionalismen i den danske transportbranche.

Vi kan i det lovforslag, som nu er vedtaget, konstatere, at ministeren blandt andet har lyttet til DTL og fjernet det oprindelige forslag om at slække på uddannelses- og kapitalkravet. Det er et stort rygstød til seriøsiteten i dansk godstransport og dermed også til branchens image. Hvis vi ikke er professionelle, går det ud over respekten for vores erhverv.

Transportminister Hans Chr. Schmidt skal roses for at have lyttet til os. I DTL har vi gennem mange år kæmpet for at højne uddannelsesniveaut for både vognmænd og chauffører. Vi ønsker et faglært erhverv med høje standarder og normer. Også kun ad den vej kan vi forbedre erhvervets image. Derfor er løsningen ikke at sænke overliggeren til et EU-minimumsniveau. Tværtimod burde overliggeren hæves i EU.

Transportministeren har annonceret, at godskørselsloven skal ændres igen til efteråret, bl.a. med ønsker om ændringer fra branchen. Vi ser også her frem til, at transportministeren lytter til DTL. I tilfælde af, at ministeren skulle have ”glemt” vores ønsker vil jeg tillade mig at gentage dem her. I Sverige skal man have godskørselstilladelse, hvis man vil transportere gods for fremmed regning, uanset transportmidlet.

Vi ser også frem til, at det af den kommende godskørsel fremgår, at man skal have godskørselstilladelse, hvis man kører gods for fremmed regning med en registreret traktor eller en varebil under 3.500 kg. Desuden ønsker vi at bødeniveauet for at køre ulovlig vognmandskørsel uden tilladelse sættes væsentligt op. I dag koster det kun 4.000 kr. Endeligt ønsker vi, at der sker en automatisk afregistrering af lastbiler, hvis man ikke længere har vognmandstilladelse.

Vi kan godt i branchen være bekymrede over de nye tider, samtidig med, at vi selvfølgelig ikke skal sige nej til de nye tider, der fører mange muligheder med sig. Men danske vognmænd rammes af, at udenlandsk arbejdskraft er så billig, at det for en nordjysk virksomhed kunne betale sig at bruge en polsk vognmand til at køre gods fra Norge til Aalborg.

Udover det groteske rent logistisk, at en vognmand skal sende en lastbil fra Polen til Norge for at fragte gods til Aalborg, så er der også det miljømæssige aspekt. Hvor meget vinder miljøet, hvis det er det, vi er oppe imod?

Det fører mig naturligt til DTLs ufravigelige ønske om øget kontrol med ulovlig cabotage-kørsel, hvor udenlandske lastbiler kører mere indenrigs-godskørsel i Danmark, end de må i forhold til EU-reglerne. I EU er det oven i købet tanken, at cabotagekørsel skal gives frit i 2014, men det vil DTL arbejde imod, så længe der ikke er bare nogenlunde lige konkurrencebetingelser EU-landene imellem. Og jeg tror også, at mange andre landes organisationer har samme synspunkt. Så lad os nu se, hvad der sker på det område.

Jeg vil da også gerne henvise til, at Kommissionen i sin nye Hvidbog lægger vægt på behovet for sociale tilpasninger, før der kan åbnes for fri konkurrence. Vi er meget enige i DTL. Lad os tage debatten om vilkårene først, og så kan fri cabotage blive en mulighed, hvis vilkårene bliver langt mere ens. Men vi tror ikke på i DTL, at vilkårene for fri cabotage vil være til stede allerede i 2014.

Til slut vil jeg tillade mig at glæde mig over, at DTLs arbejdsgiverforening oplever medlemstilgang for tiden. I en tid med konkurser er det glædeligt for mig at konstatere, at det går fremad. Og ærlig talt: Det har DTLs arbejdsgiverforening, der holder generalforsamling senere på dagen, også fortjent.

Medarbejderne har ydet en stærk service og hjælp til mangen en vognmand, og vi fik en god overenskomst hjem ved de seneste overenskomstforhandlinger.

Så der er god grund til at kigge nærmere på foreningen, hvis man ikke allerede er medlem.

Nu jeg er ved medarbejderforhold vil jeg her på falderebet også gerne understrege, at det er meget vigtigt med opkvalificering i dårlige tider, og derfor er det mere alvorligt end som så med de stramninger, som regeringen har foretaget over for arbejdsmarkedsuddannelserne. Det indførte prisloft kombineret med besparelser i jobcentrene har betydet, at der stort set ikke uddannes nye lastbilchauffører.

Det svider måske ikke lige nu, men det kan ende i en katastrofe med endnu større problemer med at finde kvalificerede chauffører, end vi så under højkonjunkturen for kun få år siden. DTL har protesteret og advaret regeringen mod denne kurs, men finanspolitikken og besparelser vandt. Desværre imod bedre vidende. Men hellere få rettet fejlen før end siden!

Og med den stærke opfordring til politikerne vil jeg takke for ordet her!