

**Beretning fremlagt af formand Ole Frederiksen på generalforsamlingen i
Nordre Birks Vognmandsforening**

Lørdag 10. marts 2018 på Skævinge Kro

Mine damer og herrer.

På bestyrelsens vegne vil jeg byde velkommen til denne ordinære generalforsamling i Nordre Birks Vognmandsforening.

En særlig velkomst til vore gæster.

DTL er repræsenteret ved underdirektør Frank Davidsen, chefjurist John Roy Vesterholm og direktionssekretær Lisbeth Hamberg, som også professionelt styrer Nordre Birks medlemskontor.

Desuden af redaktør John Larsen fra DTL-Magasinet og hans efterfølger Niels Møller Madsen, som overtager det redaktionelle ansvar, når John går på pension i slutningen af marts.

Senere får vi fornøjelsen af at høre Frank som gæstetaler. Han vil orientere om resultaterne af DTLs politiske arbejde. Resultater som alle i transporterhvervet har gavn af.

Også John Roy vil senere få en væsentlig rolle, hvis han som ventet bliver valgt til dirigent efter bestyrelsens indstilling. Hans styring af generalforsamlingen vil også indeholde forslag til ændring af Nordre Birks vedtægter, så de kommer mere i overensstemmelse med DTLs vedtægter.

Endelig vil jeg byde velkommen til vores seniormedlemmer og æresmedlemmer.

Siden forrige generalforsamling er Helmuth Hyllested og Knud Madsen afgået ved døden. Jeg vil bede alle om at rejse sig.

Æret være deres minde.

Første punkt på dagsordenen er valg af dirigent. Som jeg nævnte tidligere, har bestyrelsen bedt John Roy om at påtage sig hvervet. Er der andre forslag? Det lader ikke til at være tilfældet. Hermed overlader jeg ordet til den nyvalgte dirigent.

Jeg er glad for at kunne indlede beretningen med en gammel men god nyhed, som stort set alle Nordre Birks medlemmer har glæde af. Nemlig at opsvinget ser ud til at fortsætte i vognmandbranchen.

Der er gang i den i langt de fleste vognmandsforretninger. Vi er i en tid med mange forretningsmæssigt gode muligheder. Både i store og små og i de mere specialiserede transportvirksomheder.

Men det er altså nødvendigt at passe og pleje opsvinget. Ikke mindst skal vi være opmærksomme på faresignalerne.

Et af dem er mangel på kvalificeret arbejdskraft. Hovedsageligt

chauffører som kan udføre de mange specialopgaver i transporterhvervet. Problemet skal tages alvorligt, men det skal den megen tale om chaufførmangel også. Det kan nemlig hurtigt udvikle sig til et decideret lønpres.

Prisen på en efterspurgt vare presses automatisk i vejret. Det ved om nogen fagforeningerne. Når nogle få får lønforhøjelse på grund af særlige kompetencer, kræver de i soldaritetens hellige navn højere løn til alle. Også til dem, som ikke udskiller sig med en større faglig viden.

Måske ikke den mest smarte måde at bevare og udbygge opsvinget på.

Naturligvis kan vognmandserhvervet mærke, at mange af de rutinerede og endnu friske seniorchauffører har valgt at gå på efterløn. Derfor skal vi have fat i unge og engagerede medarbejdere. Nogle påstår, at det er en svær øvelse.

Nu tror jeg ikke på de mange historier om, at de unge fravælger jobbet som lastbilchauffør, fordi arbejdstiden ikke er indrettet på altid at hente børn i en institution kl. 16 og være hjemme for at spise aftensmad kl. 18.

Samme vilkår findes mange andre steder på et arbejdsmarkedet.

Jeg tror mere på, at mange unge er fleksible, hvis de får tilbud om et interessant job med frie rammer og en fornuftig løn. Unge med praktiske gener finder det nok mere interessant og udfordrende at være chauffør på et stor avanceret kranbil eller på en stor lastbil med anhænger og have ansvar for en dyrebar last end at være bankassistent eller salgsassistent i

en tøjforretning.

Alle er velkomne til vores erhverv, men de skal altså være gjort af det rigtige stof. Vi her ikke brug for curlingbørn.

Regeringen og arbejdsmarkedets parter er enige om at styrke virksomhedernes incitament til at oprette flere praktikpladser. I april vil I modtage en forskudsopgørelse for, hvor mange elever I bliver pålagt i 2018.

Nogle får et økonomisk tilskud, mens andre får et økonomisk gok i nødden. De små virksomheder, som ikke har ressourcer til en kvalificeret uddannelse kommer til at betale, hvis de ikke tager elever. Der er tale om en skjult skat, som ikke gør det lettere at være vognmand.

Fint nok med initiativer til at få flere unge ind i vognmandsbranchen. Men vi skal også passe på med økonomisk at dræbe ethvert initiativ til at starte eller udvikle en vognmandsforretning.

For mange dyre påbud er døden for vognmænd, som prøver at udnytte opsvinget og få gang i deres forretning. Det gælder specielt for de nystartede.

Manglen på kvalificeret arbejdskraft er ikke den eneste store udfordring for det danske transporterhverv.

Alt for mange vognmænd kører på frihjul og fravælger fællesskabet i en organisation. Der er tale om nærige vognmænd, som nasser på de

politiske resultater, som de medlemsfinansierede organisationer opnår til gavn for alle vognmænd.

Nasserne er ude på en for vognmandsbranchen meget farefuld kurs. De overser, at det vigtige politiske arbejde koster penge. Hvis vores nuværende politiske og ganske store muskler skrumper ind, bliver branchen uinteressant for det politiske system.

Og det kommer automatisk til at koste dyrt på fremtidskontoen for vores erhverv.

Aktuelt har Nordre Birk et nogenlunde fornuftigt og stabilt medlemstal. Efter krisen har vi tilpasset os virkeligheden og ligger stabilt på ca. 120 aktive medlemmer. Helt nøjagtigt 122.

Vores 121 år gamle forening synes at være fremtidssikret et pænt stykke tid endnu, selv om vi fortsat må regne med flere sammenlægninger og virksomhedsophør.

Under alle omstændigheder er vi en levedygtig forening med god opbakning fra vores aktuelt 43 seniormedlemmer.

Nordsjælland er desværre ikke et område, som har held i lotteriet, når der udtrækkes penge til nye vejinvesteringer. Transportminister Ole Birk Olesen har udmeldt, at næste lodtrækning først sker 2020. Beklageligvis nævner han ikke Nordsjælland som en af vinderne.

I kampen om at få et investeringslod med gevinst vil vi stadig få det svært

i kampen mod jyderne, som hører til den Venstre-ledede regering absolut foretrukne.

Heldigvis er vi ikke alene i kampen for Nordsjælland.

Seks borgmestre fra kommuner med trafikale forbindelser til København understreger, at den nordsjællandske infrastruktur bløder på motorvejsområdet.

I februar var de ude med en advarende pegfinger til Christiansborg-politikerne. I et debatindlæg i dagbladet Børsen gjorde de opmærksom på, at "Vi har en Hillerødmotorvej, der ikke går til Hillerød, og en Frederikssundmotorvej, der ikke gør til Frederikssund."

Mere relevant kan det ikke siges.

Borgmestrene får opbakning fra 3F-formand, som frygter at miste arbejdspladser. Alle er enige om, at store virksomheder som Novo Nordisk og Foss mangler en motorvej. Både for at tiltrække og fastholde gode og kvalificerede medarbejdere.

Det nye superhospital i den sydvestlige del af Hillerød, som ventes at kunne tages i brug i 2022, forudsætter også en kraftig opgradering af infrastrukturen. Det er i hvert fald ikke tilstrækkeligt at bygge en ny station til S-tog og letbane.

Både private og offentlige virksomhederne, som er under udvikling, har behov for, at det offentlige sikrer, at infrastrukturene er i orden. Ellers

hensættes planlagte milliardinvesteringer på en permanent plads på tabskontoen.

Jeg kan blot henvise til beslutningen om forlængelsen af Frederikssundsmotorvejen. Den er nu henlagt til kontoret for glemte sager.

Eneste nye investering i infrastrukturen i vores del af landet er Kronprinsesse Marys Bro, der skal stå færdig i 2019. Et godt initiativ, som gør forbindelsen til København hurtigere, men med den øgede trafik mangler vi altså at opgradere det øvrige vejnet.

Ikke overraskende er borgerne i Frederikssund utilfredse med, at der bliver taler om en betalingsbro. De henviser, at det bliver den eneste kommune, hvor der skal betales for at komme fra et sted til et andet.

Selv med fakkeltog tror jeg ikke det er muligt at få fjernet brotaksterne. De er nemlig en forudsætning for finansieringen af den nye bro.

Privatbilister må ryste op med 20 kr. hver vej. I modsætning privatbilerne er vognmændene tvunget til at benytte den nye 1.400 lange bro, hvis de have deres lastbil over Roskilde Fjord. Det koster 42 kr. hver vej. En dyr fornøjelse, da det bliver forbudt for lastbiler at benytte den gamle kronprins Frederiks Bro.

Vi kan brokke os al det, vi vil, men det hjælper lige så lidt som stort anlagte fakkeltog.

Det er nemt at lægge ansvaret for de manglende vejinvesteringer på transportminister Ole Birk Olesen. Vognmændenes minister er politisk bundet på hænder og fødder, når det drejer sig om offentlige finanser.

Det sørger finansminister Kristian Jensen for.

Alligevel kunne vi i Nordre Birk godt have tænkt os, at Ole Birk Olesen havde udvist lidt mere interesse for den del af kongeriget, som vi tilhører. Desværre har vi stadig en transportminister, som politisk ikke ved, hvor Nordsjælland ligger.

Vi har aldrig tidligere været ude for en transportminister, som i den grad overser os.

Måske fordi han er valgt i Østjyllands Storkreds. Har han helt glemt, at han i sin tid som journalist på Ekstrabladet og Berlingske Tidende også havde København og nærmeste omegn som arbejdsomåde?

Ole Birk Olesen har heller været alt for meget oppe på dupperne i den efterhånden meget langvarige sag om at få ordnede forhold for varebiler.

Han har det tilsyneladende svært ved at manøvrere sig uden om skærene i det politisk hajfyldte farvand på Christiansborg.

Nu ser det ud til, at varebilerne underlægges samme rammevilkår som lastbiler. Et lovforslag ventes vedtaget inden sommerferien.

Må jeg sende en tak til DTL for den store politiske indsats.

Da jeg for et stykke tid siden så en bil fra Post Nord aflevere flere paller med cocacolaer til en privat forretning, blev jeg godt og grundigt sur. Post Nord agerede som en fragtmandsvirksomhed, og i min optik indgår læskedrikke ikke i varesortimentet for offentligt betalt udbringning af post og pakker.

Det noget svineri. Der må være rene linjer. Desværre er vi oppe mod et stift offentligt system. Uanset høje tjenestemandsaftædelser er tiden inde til at ændre på en fortid, der måske havde sin berettigelse for mange år siden.

Alligevel får Post Danmark lov til at køre videre uden hensyn til, at de fleste af deres arbejdsområder med økonomisk og dermed samfundsmæssig fordel kan overtages af private virksomheder.

Den politiske tålmodighed er lang, men vi må have stoppet Post Nord, der med sin prisdumping er til stor skade for vognmænd og distributionsvirksomheder, som er i direkte konkurrence med en statslig udviklet dinusauer.

Nu skal i endnu højere grad kontrolleres og overvåges af det offentlige system. Som i George Orwells berømte fremtidsroman "1984" vil der ske et stigende indgreb i individets rettigheder.

Efter EUs nye persondatafordning, som træder i kraft 25. maj, skal vi passe endnu mere på de følsomme persondata, som vi ligger inde med. Ellers kan vi i værste fald risikere bøder i millionklassen. Hvis overtrædelser kan henføres til småtingsafdelingen, får bøderne dog et niveau, der er til at betale.

Men den gode Orwell har ikke levet forgæves.

I rigtig mange år har Nordre Birk arrangeret en skovtur for aktive og seniormedlemmer. Den gode tradition fik en pause i 2017, da vi valgte at anvende pengene til vores 120 års jubilæum.

Så vidt bestyrelsen fornemmer, var der tale om en god beslutning. Tilslutningen til jubilæumsfesten var i hvert fald stor, og alle var i godt humør.

Men jeg tror, der bliver tale om en ny skovtur her til sommer.

Jeg vil også minde om Vognmandens Dag, der holdes 5. maj hos Volvo Truck i Hillerød.

Bestyrelsen har som andre bestyrelser i andre erhvervsorganisation være på inspirations- og oplysningstur i EUs hovedkvarter i Bruxelles. Vi blev en hel del klogere at komme væk fra den lokale andedam.

Vi fik en indsigt i, hvorfor Folketinget i rigtig mange tilfælde er afhængige af EU-beslutninger. Også på den europæiske indflydelse på det dansk transporterhverv.

Vi havde også nogle fremragende guider.

Medlem af Europa-Parlamentet Morten Løkkegaard og DTLs direktør i EU Søren Hyldstrup Larsen skal have stor ros for deres inspirerende indlæg om EU's betydning for det danske transporterhverv.

Det samme gælder den danske transportattache Caroline Tastesen og Amanda Sørensen fra kontoret for erhvervsudvikling i København og Nordsjælland. Vi fik meget at vide om, hvor man søger om EU-tilskud.

Desværre var det ikke muligt at få et løfte om penge til lokale trafikprojekter. Vi prøvede ellers.

Inden jeg slutter beretningen vil jeg godt takke mine kolleger i bestyrelsen for et godt samarbejde. Der skal også lyde en tak til medarbejderne på regionskontoret i Roskilde og til Lisbeth Hamberg for det gode samarbejde.

Også en tak til vores trofaste medlemmer af Seniorklubben, som har ansvaret at vores gamle fane fra 1897 er med til at markere Nordre Birk ved forskellige begivenheder

Hermed overlader jeg beretningen til generalforsamlingen.

Tak.