

**Beretning af formand Ole Frederiksen på generalforsamlingen i
Nordre Birks Vognmandsforening lørdag 10. oktober 2020**

på Skævinge Kro

Mine damer og herrer.

På bestyrelsens vegne vil jeg byde velkommen til denne ordinære generalforsamling i Nordre Birks Vognmandsforening. Den skulle være afholdt 21. marts, men så kom coronaen og en masse forskellige restriktioner om hvor mange, vi måtte være i en forsamling.

Vi må jo kun være 50, og den grænse skal vi nok overholde. NBV er altså klar til at holde generalforsamling.

En særlig velkomst til vores gæster.

DTL er repræsenteret ved pressechef Morten Lindbo, som bestyrelsen indstiller til posten som dirigent.

Desuden ved Chr. B. Hansen, DTL Region Øst.

Endelig vil jeg byde velkommen til vores seniormedlemmer og vores æresmedlem Svend Aage Rasmussen.

Siden forrige generalforsamling er H. C. Thomsen, Jørgen Larsen, Henning Fjellerup og Leif Kristiansen afgang ved døden.

Jeg vil bede alle om at rejse sig.

Æret være deres minde.

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

For godt et år siden – nemlig lørdag den 28. september 2019 – blev Kronprinsesse Marys Bro indviet. Vognmændene i Nordre Birk fik den tvivlsomme fornøjelse at kunne skrive sig ind i dansk transporthistorie som de første, der blev tvunget til at betale for at benytte en bro, der forbinder to områder i samme kommune.

Og det var og er stadig ikke populært blandt vognmændene.

Derfor ser vi også, at mange lastbiler fortsat trodser forbud mod at anvende den betalingsfri Kronprins Frederiks Bro, selv om der tydeligt skiltes med, at lastbilkørsel over broen ikke er tilladt.

Tal fra Vejdirektoratet viser, at omkring 150 lastbiler i døgnet ulovligt kører over "Den Forbudte Bro." Flere af dem med synlige bomærker for store og kendte virksomheder.

Det er tilsyneladende omkostningsfrit at begå ulovlighederne. Politiet er optaget af andre og mere væsentlige opgaver. Lokalavisen Frederikssund kunne således 11. august oplyse, at der kun var udstedt 15 bøder for at køre over den gamle bro i en lastbil.

Må jeg komme med en billig og enkelt ide til at stoppe ulovligheder. Sæt et overvågningskamera på begge side af Kronprins Frederiks Bro. Jeg ved godt, at det ikke vil have nogen synderlig effekt for de udenlandske vognmænd. De betaler nemlig ikke de bøder, som de får, og det danske politi har ingen sanktionsmuligheder.

Vi er rent til grin. Men måske vil kamera-modellen have en vis effekt.

Det kan da godt være, at den ulovlige brokørsel giver nogle vognmænd en økonomisk gevinst her og nu, men kreativiteten udnyttes lidt for bogstaveligt, og det går ud over de lovlydige vognmænd. Kørslen over Roskilde Fjord foregår ikke på konkurrencemæssige lige vilkår.

Flere lovlydige medlemmer af Nordre Birk har højlydt brokket sig over den nye danske model for social dumping.

Det er ikke for smart bevidst og offentligt at føre sig frem med ulovligheder. Vognmændene er i forvejen et stensikkert økonomisk byttedyr, når udgifterne til et bedre klima, pension til nedslidte Arne, bedre ældrepleje og velfærd, flere el-biler og en masse valgløfter skal finansieres.

De mange økonomiske hjælpepakker til coronaramte efterlader også et kæmpestort hul i statskassen, som skal dækkes.

Den nye betalingsbro har foreløbigt et katastrofalt lavt trafiktal. Langt fra nok til, at broen som forventet, kan finansieres gennem brugerbetaling. Ingen vil betale for noget, de kan få gratis ved at køre over den gamle bro. Også selv om det kun koster 14 kroner for en privatbil.

Men her i vores område er vi næsten lige så gode til at passe på pengene som jyderne.

Kun et bestemt klientel er begejstret for Kronprinsesse Marys Bro. Det er den gruppe unge, som kører motorcykelrace over broen. Ifølge TV Lorry med 200 km. i timen. Endnu en opgave for færdselspolitiet.

Prinsesse Marys Bro er en smuk bro, men den er også en tvangsbro, der presser vognmændenes økonomi. For nogle koster den flere hundrede tusinde kroner ekstra om året. Derfor har flere forståeligt nok sat et brogebyr på regningen.

Et gebyr, der også kendes blandt håndværksvirksomheder i f.eks. København. Her bliver parkeringsbøder bliver helt automatisk faktureret kunden. Og det laver ingen vrøvl over.

Vores bro-gebyr har allerede startet en smitsom betalingsvirus for opførelse af kommende offentlige projekter. En virus, der ser ud til at smitte alle politiske partier. Det gælder både de røde og de blå.

I Nordre Birk tror vi ikke på statsminister Mette Frederiksens udtalelse om, at hun ikke kommer til at indtage det principielle synspunkt, at der skal være brugerbetaling for at transportere sig rundt i sit eget land.

Vi er noget mere skeptiske. Jeg vil vove den påstand, at alle kommende vej- og broprojekter i Danmark kommer til at koste for forbrugerne. Ikke mindst for vognmændene.

Alligevel er der ikke penge til alle relevante trafik anlæg. Færdiggørelsen af Frederikssundmotorvejen og forlængelsen af Hillerødmotorvejen ligger så langt ude i fremtiden, at den ikke er til at få øje på.

De få penge, der er til rådighed, har jyderne og København sat sig på. Det nye københavnske tunnelbyggeri vil dræne statskassen for mange penge. Men det er NBV på en måde selv skyld i.

Det var nemlig en tidligere NBV-formand - Jørgen Andersen - som for mange år siden gjorde opmærksom på, at den tiltagende københavnske trafik ikke kunne fortsætte uden en aflastning i form af en havnetunnel. Han var forud for sin tid.

Coronaen har økonomisk sat vognmændene på en prøve. Men selv om den har sat samfundet i lavere gear, så nogle erhverv er på fallitten rand, har de fleste vognmænd i Nordre Birk heldigvis holdt skruen i vandet.

Nogle ovenikøbet med en økonomisk fornuftig økonomi.

Det gælder ikke mindst de vognmænd, som kører for byggebranchen. Vognmænd inden for stykgodsbranchen har også været i stand til at modstå coronaens mange negative sider.

De høje og meget ambitiøse klimamål kan ikke nås med de nuværende teknologier og klimaløsninger. Enten må der skrues ned for ambitionerne, eller også må der udskrives ekstra klimaskatter, og vi kender vi godt modtageradressen. Vognmændene er sikker på at blive udtrukket som betalere.

Skatteminister Morten Bødskov har klart understreget, at den grønne omstilling ikke må gå ud over dem, som han kalder almindelige mennesker, men hvem er almindelige?

Er det kun socialdemokrater med den rette politiske overbevisning og en frisk rød rose i knaphullet? Jeg har i hvert fald svært se, at vi vognmænd slipper for nye skatter og afgifter. Men vi er jo heller ikke så almindelige.

Til gengæld er vi i den grad været medvirkende til at holde samfundet i gang under coronaen. Og det er vi ret stolte af.

Må jeg gøre det helt klart. Vognmændene deltager gerne i kampen for et bedre klima, men udviklingen skal ske på rimelige og fornuftige vilkår og i et økonomisk tempo, som vi kan følge med i. Og uden at vi får trukket dyre og urealistiske klimaplaner ned over hovedet.

Et måske lille men alligevel væsentligt skridt i den rigtige retning er stiftelsen af den nye grønne transportpris, som skal sætte yderligere skub i miljøomlægningen i transporterhvervet. Prisen, der er stiftet af DTL og Jyske Finans vil første gang blive uddelt på Transportmessen i 2021. Der bliver hele tre vindere. 1. præmien er på 25,000 kr., 2. præmien er på 15.000 kr. og 3. præmien på 10.000 kr.

Beløbene skal naturligvis anvendes til nye miljøforbedringer i virksomheden.

Den grønne transportpris er et godt signal at sende til omverdenen og ikke mindst til de politikere, som ikke har de varmeste følelser for lastbiler. Prisen viser, at vi er med på klimavognen uden politisk overbud.

I transporterhvervet savner vi nogle konkrete klimaplaner. Ellers er vi på Herrens Mark, når der skal købes ny materiel.

Skal der investeres i biogasbiler, i elbiler, i hybridbiler eller i brintbiler? Transporterhvervet har ikke råd til dyre fejlinvesteringer. Og det risikerer vognmændene, så længe politikerne ikke kan blive enig med sig selv om hvilken klimavej, der skal følges.

Der bliver stadig færre vognmandsvirksomheder, og vognmændene bliver ældre og ældre. Det er ikke kun et fænomen i Nordre Birk. Hele landet er i stigende grad præget af vognmænd i senioralderen.

Aktuelt har Nordre Birk godt 100 medlemmer og omkring 40 seniormedlemmer. Og der bliver næppe flere med den lokale erhvervsmæssige udvikling. Til gengæld er jeg overbevist om, at den lokale del af transportbranchen fortsat har brug for Nordre Birk.

Vognmændene har ikke alene brug for et lokalt fagligt og socialt ståsted. De har også brug for at kunne trække på professionel hjælp og ekspertise i dagligdagen via DTL, og det benytter rigtig mange sig af. Gode tilbud på brændstof og forsikringer har også en vis tiltrækningskraft.

Det lyder som en god, gammeldags salgsreklame, og det er det også. I Nordre Birk har vi plads til flere.

Gennem et medlemskab er vi også med til at styrke DTLs meget vigtige politiske påvirkning, som gavner alle vognmænd.

Nu er jeg ikke så meget for at prale, men når det er på andres vegne, går det nok.

Må jeg nævne nogle af DTLs politiske sejre.

Fra nytår fik lastbilerne mulighed for at køre 80 km i timen på landevejene og dermed skabe øget mobilitet og fremkommelighed for erhvervstrafikken. En mærkesag for DTL.

Den tidsmæssige gevinst for transporterhvervet kan ifølge Vejdirektoratet omsættes til en besparelse på ca. 560 mio. kroner om året. En god sjat penge.

Efter et hårdt pres fra transportbranchen - ikke mindst fra DTL - har regeringen fjernet de fuldstændigt tåbelige regler om, det at det er registreringsdatoen og ikke miljønormen, der afgør, hvem der blev omfattet af de skærpede miljøzonekrav.

Der er stadig et stort problem med dispensation for specialkøretøjer.

Fra årsskiftet blev bøderne for såkaldt "kritiske fejl" på tunge køretøjer forhøjet til hidtil usete højder. Folketinget ville straffe vognmændene, som efter politikernes opfattelse har for mange ulovligheder.

Helt naturligt har det skabt en del utryghed blandt vognmændene, men det mener Færdselsstyrelsen ikke, der er nogen grund til. Der stilles nemlig ikke nye tekniske krav til køretøjerne. Det er alene bødestørrelsen, der er forhøjet.

Det såkaldte tungvognspoliti har allerede været ude med bødeblokken men uden held. Så vidt NBV er orienteret, har der været nogle sager, men de er afvist af domstolene.

Og det er ikke kommet til offentlighedens kendskab- Hvis bare en enkelt chauffør og hans vognmand var blevet dømt, havde 3f med garanti været ude med riven.

Inden jeg slutter, vil jeg takke mine kolleger i bestyrelsen for et godt samarbejde. Også en tak til medarbejderne på regionskontoret i Roskilde, til Lisbeth Hamberg på Grønningen og til Lene Berthelsen, som ordner NBVs regnskaber.

Endelig en tak til fanebærer Erling Andersen, som sørger for, at vores gamle fane fra 1897 er med til at markere Nordre Birks Vognmandsforening ved særlige begivenheder.

Nu er jeg efterhånden ved at blive pensionsmoden. Efter 40 år i bestyrelsen har jeg valgt ikke at opstille til generalforsamlingen til foråret. Der er altså god tid til at finde en formandskandidat.

Hermed overlader jeg beretningen til generalforsamlingen.

Tak.