

Laugsberetning 24. Marts 2022 i Moltkes Palæ fremsat af oldermand Henrik Tofteng

For mig er det en ære at indgå i den lange række af oldermænd i vores 544 år gamle VognmandsLaug. Jeg har talt mig frem til at være oldermand nr. 87. Om kort tid – 29. april til næste år – runder vores sejlivede Laug de 545 år.

Ingen skal være i tvivl om, at jeg er tiltrådt som oldermand med respekt for Lauget. Men som jeg pointerede i min nytårsudtalelse, skal der trods de rigtigt mange gode traditioner hele tiden fokuseres på nye udfordringer og muligheder. Vi skal også have viljen til at indrette os efter de barske forandringer, der ligger lige om hjørnet.

Jeg er ingen Jørgen K. Jensen eller en kloning af ham. Det ønsker jeg heller ikke af være. Undskyld Jørgen. Det er ment på den pæne måde. Af natur er vi en del forskellige, men i bund og grund har vi de samme meninger om udvikling af Laugets identitet og profil, som vi begge er stolte af. Vi vil begge vores Laug og laugsmedlemmerne det bedste.

2022 har udviklet sig til et udfordrende år for vognmændene. Dønningerne fra den russiske invasion af Ukraine har allerede ramt os. Brændstofpriserne er presset gevaldigt i vejret. Transport er blevet dyrere. Mange af vores kunder har taget de forhøjede transportpriser forholdsvis pænt.

De ved nemlig godt, at de ikke skyldes vognmandsgrådighed men en vis hr. Putins erobringstrang.

Andre udfordringer lader måske vente på sig, men det er helt sikker, at de kommer. Det gælder ikke mindst resultaterne af de mange politiske affyringerne i kampen for at gøre al transport grøn. I nogles glansbilledudgave skal fremtidens transport nærmest flyves på englevinger, som vist nok er det mest uskyldsrene, der findes.

Oversat til praktisk vognmandsprog. Ud med fossile brændstoffer. Ind med el og brint. Koste hvad det vil. I klimaets hellige tegn er omkostningerne uden betydning.

Vi har allerede fået en klar udmelding fra Københavns nye overborgmester Sophie Hæstorp Andersen, som har meddelt DTL, at hun satser på elbiler og andre fossilfri køretøjer, cyklisme og mere menneskeligt byrum. Underforstået. Den tunge trafik i København skal reduceres. Klar tale som ikke er til at misforstå.

Overborgmesteren har nu meldt ud, at København stadig skal være en levende by, hvor man kan få fragtet øl til værtshusene. Tørstige sjæle skal altså ikke rammes af restriktioner.

I dag koster en el-bil tre-fire gange så meget som de tilsvarende dieselmotorer. Politikerne håber og tror på en teknologisk udvikling, som kan skaffe et billigere alternativ til diesel, men lastbilproducenterne har her og nu ingen nye julegaver i skuffen til at opfylde de ambitiøse klimamål. Realistisk vil der nok gå nogle år endnu, før der teknologisk kan komme med et jubelbrøl på klimaets vegne.

Og det har Københavns kommune ikke tid til at vente på. Helt i overborgmesterens ånd stiller kommunen krav om anvendelse af el-biler til at udføre transportopgaver. Det er den barske virkelighed, som vi må indordne os under.

Lauget kan godt se fordelene ved el-biler, som er blevet det helt store politiske hit, men det forudsætter, at politikerne giver disse køretøjer de nødvendige opvækstvilkår. Først og fremmest at der er tilstrækkeligt mange lade-standere, og at bilerne bliver udviklet til at køre lidt længere på en opladning.

Det er heller ikke det mest smarte, at politikerne hele tiden ændrer mening om deres foretrukne brændstof for at markere deres egen grønne linje i medierne. Vi

vognmænd er uforskyldt blevet bannerfører på det grønne område. Vi er ufrivilligt spændt for en politisk vogn.

Nu kører lastbiler ikke ind i København eller i Middelalderbyen for sjov. Der er altid et formål. Enten at komme med varer eller at hente affald. Det sidste kender jeg nødvendigheden af til fingerspidserne. Affald i store mængder er i hvert fald svært at fjerne med en Christiania-cykel eller med offentlige transportmidler som bus og Metro.

Det politiske flertal i København kommer til at stå over for enorme udfordringer med at servicere københavnere og det lokale erhvervsliv med daglige fornødenheder, når de nok så smukke grønne men meget samfundsindgribende tanker skal omsættes i praksis. De forsyningsmæssige konsekvenser kan blive uoverskuelige.

Fra nytår fik de større danske byer – herunder København - mulighed for at indføre skærpede miljøkrav. Hvis de skal gennemføres som planlagt, forudsætter det en meget lang indfasningsperiode og udgifter i milliardklassen.

Der bliver behov for mange dispensationer til distributørerne, hvis beboere og forretninger skal have dækket deres behov for varelevering. Noget så lavpraktisk som at få mad på bordet hver dag kan blive et problem. Og det er jo ikke alle københavnere, som har en lille urtehave.

København har også som andre kommuner fået mulighed for at indføre såkaldte nul-emissionszoner, som er forbudt område for benzin- og dieselbiler. Med mindre de har et "legitimt behov." Hvad det så er.

Det eneste jeg kan se, er at der hele tiden bliver lagt forhindringer for lastbiler, der anvendes til den samfunds nødvendige transport.

Vi vognmænd er ikke imod grøn omstilling. I mange år har vi selv arbejdet med den i praksis, men vognmandserhvervet kan ikke stå alene, hvis den grønne bølge udvikler sig til en tsunami med et hav af skatter og afgifter.

Både statskassen og kunderne må være med til at betale meromkostningerne for vognmændenes deltagelse. Ellers overlever transportens trafik på gummihjul ikke økonomisk. Og det vil være en samfundsmæssig katastrofe. Et samfund uden lastbiler kan slet ikke fungere.

Hvem tør satse på en udvikling, hvor christianiacykler og små elbiler bliver det foretrukne transportmiddel?

Transporterhvervet har før været i krise, men det har kun gjort os stærkere. Vi har stadig en fremtid. Ovenikøbet en fremtid med store muligheder.

Under Coronakrisen viste vognmændene endnu en gang evnen til at indrette sig efter det muliges kunst. De omstillede deres kørsel efter de givne vilkår. Der blev tjent penge, som var en nødvendighed for at overleve. Også selv om coronaen spændte ben.

Coronaen skabte et bureaukratisk samfund, som gjorde det svært at fungere. Hele tiden blev der udstedt nye og ændrede regulativer og bestemmelser. Meget ofte uden forståelig vognmandslogik. Var beslutningerne kun politiske, eller var de også sundhedsfagligt baseret? Det spørgsmål blev stillet mange gange.

Nogle af os blev også overrasket over, at lille Danmark havde så mange Corona-eksperter med en professortitel. Ovenikøbet personer af en forholdsvis yngre årgang.

Jeg er overbevist om, at Danmark har flere professorer end selvstændige vognmænd. Også iberegnet dem, som ikke er medlem af Vognmandslauget.

Måske var det ikke overraskende, at Corona-eksperterne ikke altid kunne blive enige. Sammen med tv-ivrige ministre skabte de en til tider bureaukratisk overreaktion. De mange råd pegede i vidt forskellige retninger og det var temmelig bøvlet at arbejde med for den enkelte vognmand.

Efter to besværlige år er vi endeligt blevet fri for nedlukning af sektorer, skærpede krav til mundbind og dokumentation for, at vores medarbejdere er vaccineret eller testet. Nu kan vi igen holde faglige arrangementer og komme hinanden ved. Med eller uden håndtryk. Det bestemmer vi heldigvis selv.

Nu kan vi holde de arrangementer, som vi vil. Allerede 27. april holder vi et gå-hjem-møde med applus og øvrige af vores samarbejdspartnere. Nærmere om sted og tidspunkt følger.

Mangel på kvalificeret arbejdskraft er vel nok den mest aktuelle udfordring for vognmandserhvervet. Der er flere eksempler på, at vognmænd må sige nej til nye kørselsopgaver, fordi de ikke kan skaffe chauffører. Det kostbare transportmateriel står stille, men afskrivninger og andre omkostninger skal stadig betales.

Vores dygtige chauffører bliver ældre og ældre. Hver femte chauffør er over 60 år, og er de blevet en mangelvare. De rutinerede chauffører er en værdifuld arbejdskraft, som er meget vanskelige at erstatte. Derfor gør virksomhederne meget for at fastholde dem med tilbud om mindre krævende job. Heldigvis ser det ud til, at det lykkedes i rigtigt mange tilfælde, men det bliver stadig mere og mere vanskeligt. Pensionslivet med alle dets goder trækker.

Naturligvis skal vi satse på ungdommen, og det sker altså i konkurrence med en række andre fag. Vi må erkende, at transportbranchen har et problem med at blive det fortrukne valg, når de unge vælger uddannelse. I mange unges øjne er det ikke sexet nok at være lastbilchauffør. Det kan der nemlig ikke "scores damer på. I dag kan det også være at score mænd."

Bare et af svarene på, hvorfor det er blevet nej til transportbranchen.

Derfor må vi slække lidt på vores traditionelt konservative holdning og gøre os selv mere attraktive, og i den øvelse må de enkelte vognmænd selv deltage aktivt.

Vi skal fortælle de unge, at med en chaufføruddannelse kan de få ansvaret for kørsel med en avanceret lastbil i millionklassen. Lastbilen bliver i gåseøjne deres

ejendom. Det er de nyuddannede chauffører, som skal sidde bag rattet og sikre vare- eller godslevering og have ansvar for, at logistikken fungerer.

Et frit men også ansvarsfuldt arbejdsliv, som burde kunne tiltrække mere end at sidde i en bank eller sælge tøj i en herreekvipering.

Nu ved jeg godt, at chaufførlivet rekrutterer en del sønner af vognmænd og chauffører, som i forvejen kender transportbranchen. Desværre er det en kendsgerning, at kun knapt hver tredje virksomhed tager lærlinge. Tallet er hentet fra en rundspørge blandt DTLs medlemmer for et halvt år siden, og de har næppe ændret sig.

Som jeg sagde før, må vognmændene aktivt deltage i kampen om den unge arbejdskraft. Både de større og de mindre virksomheder. Undskyldninger med, at det er for besværligt at ansætte lærlinge, hører til i den egoistiske og kortsigtede ende af skalaen.

Jeg ved godt, at nogle vognmænd brokker sig over, at de skal betale for deres lærlinge, mens de er på skolebænken for at opnå de nødvendige certifikater.

Disse vognmænd overser, at de kan søge om og forholdsvis nemt indkassere en bonus på 10.000 kr., når de er på en transport-overenskomst har uddannet en transportlærling. Det er også en sjat penge. I 2021 blev der udbetalt 1.350,000 millioner til omkring 60 virksomheder.

Forhåbentligt bliver beløbet øget i 2022.

I en mere langsigtet løsning af mangel på arbejdskraft er det ikke alene tilstrækkeligt at satse på ungdommen. Her og nu er det helt afgørende at finde nye medarbejdere, som måske ikke er opvokset i vores egen frodige urtehave. Derfor hilser vi det velkomment, når statsministeren vil gøre det nemmere at tiltrække folk fra udlandet.

I transporterhvervet skelner vi hverken mellem hudfarve, religion eller politisk overbevisning. Bare det kan harmonere med jobbet som f.eks. lastbilchauffør. En væsentlig forudsætning er naturligvis at kunne tale et forståeligt dansk, men selv

vores meget vanskelige sprog kan læres til husbehov. Det er der flere eksempler på.

Til gengæld kan vi tilbyde attraktive vilkår på danske overenskomster.

Ifølge Dansk Industri er omkring 10 procent af arbejdskraften international i deres medlemsvirksomheder. Et kvalificeret gæt er, at det samme gælder transporterhvervet, som også har indrettet sig efter de internationale forhold. Der findes ingen troværdig statistik.

Jeg har godt set, at 3F og fire andre forbund i en helsidesannonce påstår, at der er masser af fri og bevægelig arbejdskraft i Danmark og resten af Europa. Over 14 millioner europæere er klar til at arbejde, hvis virksomhederne vil ansætte dem, står der i annoncen.

Tilsyneladende omfatter den store arbejdsinteresse ikke danske vognmandsvirksomheder.

Laugets medlemmer står over for en række nye og ganske store transportopgaver, som forudsætter anvendelse af kvalificeret arbejdskraft. En af dem er kørsel til og fra den kunstige halvø Lynetteholmen. Og det har skabt en del politiske problemer i Socialdemokratiet.

To millioner kubik meter havbundsmateriale – såkaldt gytje – skal dumpes i Køge Bugt. Af gode grunde blev Køges Marie Stærke og seks andre lokale borgmestre temmelig sure på daværende transportminister Benny Engelbrecht, som kalder Lynetteholmen for mulighedernes halvø og et vigtigt skridt for at sikre Københavns fremtid.

Næstformanden i Socialdemokratiet Marie Stærke kæmpede så vidt jeg ved en ulige kamp som sin partifælle. Også selv om projekt Lynetteholmen i slutningen af januar lidt pludseligt blev kraftigt fordyret.

Mere vigtigt for vognmændene er, at de er kommet i gang med kørslen til og fra Lynetteholmen. Lad politikerne slås indbyrdes. Transporten, som er en nødvendighed for et etablere Lynetteholmen, er i gang.

Benny Engelbrecht er nu sendt tilbage til en plads i den socialdemokratiske gruppe i folketingsalen. Enhedslisten var utilfreds med, at han havde tilbageholdt tal fra CO2-udledningen i den milliarddyre aftale om fremtidens infrastruktur – veje, broer og jernbaner.

Den nye transportminister Trine Bramsen er ifølge meningsmålingerne en af de mest upopulære ministre. Forhåbentligt bliver hun bedre til at samarbejde med transportbranchen, end hun var med Forsvaret.

Efter Laugets bedømmelse står transporterhvervet over for noget af en udfordring.

Nu går vi i transporterhvervet ikke op i titler, men vi må da håbe, at den nye transportminister ikke begynder at kaldte DTLs adm. Direktør Erik Østergaard for styrelseschef som hun nedladende titulerede den nytiltrådte hærchef. Det var en provokation af de politisk grove. Forhåbentligt er hendes politiske boldøje blevet bedre, så der kan blive realiteter ud af det samarbejde, som DTL inviter til.

Foreløbig er hun gået mest op i sit arbejde som ligestillingsminister og om kvinders rettigheder. Uanset hvad hendes politiske hjerte indeholder, bør der også være plads til noget så væsentligt som vognmandserhvervet.

Vi må indstille os på en kort pause i nogle af vores aktiviteter, når Tour de France snart kommer til Danmark. Begivenheden fik lidt overraskende en pæn omtale i Dronning Margrethes nytårsudtalelse, og det må erkendes, at verdens største cykelløb er en flot reklame for København.

Så vidt jeg er orienteret, har majestæten givet tilladelse til, at første etape 1. juli, som starter med et etapeløb på 13 km., må køres gennem Amalienborg Slotsplads. Næste dag flytter tour-toget til Roskilde.

Der bliver altså nogle dage, hvor vognmændene på vige for de professionelle tohjulede. Endnu har jeg ikke talt med Anders, men jeg er sikker på, at laugskontoret i god tid vil vejlede jer om hvor og hvornår, der ikke må køres med lastbiler.

Med godt 200 medlemmer, hvor vi tæller vi tæller både aktive som passive med, en lønsum på 517 mio. samt 1.038 lastbiler, 193 varebiler og et samlet antal ansatte på 1.560, er Vognmandslauget en af de vigtige medlemmer af DTL. Godt nok bliver vi færre vognmænd, men vores virksomheder og den samlede lønsum bliver stadig større.

Nogle opfatter os som en magtfaktor, og det har vi ikke noget imod. Vi har den indflydelse, som vi mener, at vi er berettiget til.

Mine forgængere har altid og traditionelt takket kolleger i laugsbestyrelsen, viceoldermanden, laugsbesiddere, suppleanter og udvalgsmedlemmer for et godt og konstruktivt samarbejde.

Den gode tradition vil jeg gerne fortsætte, selv om takken af gode grunde kun kan omfatte omkring fem måneder. Jeg blev først valgt som oldermand 23. september 2021. Men jeg kender jer jo forvejen og ved, at I står fast om vores gamle motto "Indre sammenhold. Ydre styrke".

I ved også, at jeg er inkarneret Laugs-medlem.

Også en tak for et godt samarbejde til Dansk Møbeltransportforening. Endelig en tak til direktør Anders Due og Lene Madsen fra sekretariatet i Roskilde.

Hermed overlader jeg beretningen til laugsforsamlingen.