

Laugsberetning 7. marts 2024 på Glostrup Parkhotel fremlagt af oldermand Henrik Tofteng

Ærede laugsforsamling, kære gæster, mine damer og herrer.

**På laugsbestyrelsens vegne vil jeg byde velkommen til denne ordinære
laugsforsamling 2024.**

**En særlig tak til nye medlemmer, som deltager i laugsforsamlingen for første gang og
til Vognmandslaugets to æresoldermænd Anker M. Jensen og Jørgen K. Jensen.**

**Dernæst en velkomst til Laugets gæster. Advokat André Rouvillain, DTLs adm.
direktør Erik Østergaard, Formand for Nordre Birk Vognmandsforening Henrik L.
Kristensen, næstformand for Nordre Birks Vognmandsforening Elith H. Andersen,
brachedirektør Lars William Wesch ATL og indlægsholder Nicklas Pyrdol, som vil
orientere om spændingerne mellem ældre og unge på en arbejdsplads.**

**Lad os også mindes de medlemmer, som gik bort siden forrige laugsforsamling. Det er
Ib Rasmussen, Ruth Preisler og Lilly Berg Larsen.**

Må jeg bede forsamlingen om at rejse sig og udtale et: Æret være deres minde.

**For at sikre at laugsforsamlingen afvikles efter reglerne og på en fornuftig måde har
bestyrelsen endnu en gang indstillet advokat André Rouvillian som dirigent.**

**Da alle kan tilslutte sig forslaget, vil jeg bede André om at overtage styringen af
laugsforsamlingen.**

Flere af Laugets medlemmer kan se tilbage på 2023 som et år med fuld drøn på og

mangel på kvalificerede medarbejdere. Nogle var gode til at tjene penge. Specielt de lidt større og mere specialiserede forretninger.

For andre var situationen bekymrende. 2023 var nemlig også året, hvor den grønne omstilling var ved at tage livet af rigtig mange medlemmer. De var ved at køre trætte i de mange økonomiske CO2-tæsk, som lå truende nær. Bebudelsen af endnu flere grønne skatter og afgifter gjorde ikke deres situation bedre.

Mange mindre vognmandsvirksomheder var og er stadig pressede. For mange af dem er der ikke meget håb forude. Deres eneste ønske er at slippe ud erhvervet på en økonomisk skånsom måde.

Ofte bliver mindre vognmandsvirksomheder opkøbt af større forretninger, og det betyder færre medlemmer i Vognmandslauget. Opkøberne er nemlig typisk direkte medlem i DTL eller medlem af ATL - altså Dansk Industri.

Det at være vognmand er ikke altid en dans på roser. Konkurrencen er hård, og det kan være svært at skabe det økonomiske fundament, der skal til. Arbejdsugen er ofte et pænt stykke over de 40 timer. I hvert fald så lang, at det er vanskeligt at have et normalt familieliv. Dertil kommer den evindelige risiko for at banken mister tålmodigheden og lukker for kreditten.

På de betingelser er det nødvendigt at elske vognmandserhvervet næsten mere end sin kone. Der er grund til, at mange vognmænd tæt på pensionsalderen har ønskedrømme om et job med kort arbejdstid og fast løn.

Generationsskifte er efterhånden blevet et ukendt begreb for Laugets medlemmer. Deres døtre og sønner står ikke ligefrem i kø for at overtage en vognmandsforretning.

Da et her tilstedeværende laugsmedlem opfordrede sin søn til at overtage forretningen stort set gratis, var svaret: Nej tak. Jeg vil have tid til at være sammen med mine børn i modsætning til dig. I år 2024 kræver de unge, at der også bliver tid

til familien.

Derfor skal vi blive bedre til at lytte til de unges forventninger til jobbet som vognmand. Sammen med fagbevægelsen har vi sat flere initiativer i gang for at gøre vores erhverv mere tiltrækkende for den yngre generation. Blandt andet på skolerne. Og det har virket, selv om der er et stykke vej endnu.

I DTL-regi har vi startet DTL Ungdom Region Øst. Netværket er et netværk for unge vognmænd, herunder eventuelt kommende vognmænd og virksomhedsledere i transportbranchen. Netværkets formål er at være mødested for unge i vognmandsbranchen, og unge med interesse i at blive selvstændige vognmand, eller virksomhedsledere. Vi har allerede unge fra Vognmandslauget repræsenteret. Lauget afholder tilmeldingsgebyret for de unge der ønsker at være en del af netværket.

Men vi skal fortsætte med det opsøgende arbejde. De unge kommer ikke af sig selv.

Lastbiler, der kører på diesel, er et særligt udskældt yndlingsoffer for politikere og desværre også for mange af dem, som i politikersproget lidt nedværdigende betegnes som almindelige danskere.

De tror en smule naivt, at alle vognmænd er så rige eller så gode venner med banken eller leasingselskaber, at de her og nu kan udskifte diesellastbilen med en ellastbil til tre millioner kroner plus en million til ladestander.

Det er nemt at stille økonomiske krav, når man ikke selv har noget i klemme. Man skulle ellers tro Københavns Kommune og andre offentlige kunne forstå det. De syntes nemlig ikke de har råd til at betale ekstra for grøn bæredygtig transport. Senest så vi det i København i december da opgaven med kloakservice fra offentlige bygninger var i udbud. Eneste kriterie i udbuddet var pris. Ikke et ord om grøn transport eller bæredygtighed – næh, så bliver det nemlig alt for dyrt!

Der findes intet mirakelmiddel, som med et trylleslag kan gøre vognmændene mere

folkelige og populære. Det skulle da lige være, hvis vi hver fredag aften i den bedste sendetid fik vore eget TV-program med titlen "Vild med vognmænd". Dog uden farvel til en vognmand hver uge.

Vognmandslauget har dags dato 111 aktive og 39 passive medlemmer. Lidt færre end året før. Medlemmernes samlede lønsum er steget en smule - til 694 millioner. De råder over 926 lastbiler, 144 varebiler og et samlet antal medarbejdere på 1.405.

Som en af de eneste lokale vognmandsforeninger har Vognmandslauget sit eget sekretariat, som altid er parat til at hjælpe medlemmerne. Og den gode praksis har vi tænkt os at fortsætte.

Der tales meget om mangel på kvinder i transporterhvervet. Ikke kun på førersædet i værkstedet eller på kontoret, men også i virksomhedernes og organisationernes ledelse.

I Lauget har vi en kæmpestor fordel ved at have ikke færre end tre kvinder i lagsbestyrelsen på ni medlemmer. Winnie, Lykke og Maj Brit er ikke valgt på grund af deres køn, men fordi de er de bedste til de betroede bestyrelsesposter.

Ingen andre vognmandsorganisationer har så mange kvinder i deres bestyrelse.

Nu må der gerne klappes.

Det er fint nok, at vi vognmænd er kommet ind i den politiske varme, men derfor skal vi ikke finde os i hvad som helst. I april og maj 2023 blev vrede jyske vognmænd så frustrerede over den forhadte kilometerafgift, at de tog sagen i egen hånd og indledte blokader. Først i de jyske og senere i København. Så vidt vides uden medlemmer af Vognmandslauget.

Nu endte blokaden fredeligt, men regeringen fik en kraftig påmindelse om, at vognmændene ikke vil finde sig i, at den grønne omstilling ødelægger et stort dansk transporterhverv.

Vognmændene - især den jyske mafia - følger stadigt nøje med i regeringens kommende udspil på det grønne skatteområde. De mener med rette, at alternativet til diesel er uopnåeligt lige nu. Vognmændene behøver mere tid til den grønne omstilling.

Der ligger stadigt en lunte, som hurtigt kan tændes. Især hvis landbruget slipper med afgifter i børnehøjde.

Alle skal deltage ligeværdigt i regeringens nye grønne skatteopkrævning. Ikke kun industrien og transporterhvervet.

Naturligvis er Vognmandslauget imod ulovlige blokader. Det markerede vi allerede inden blokaden, men vi er bestemt ikke uden sympati for de frustrerende vognmænd.

Regeringen har forelsket sig så meget i kilometerafgiften, at den har afvist organisationernes nok så gode og fornuftige argumenter for at finde en anden løsning.

Transportministeren lukker sine øjne for de milliondyre konsekvenser for vognmændene. Lidt arrogant siger han, at de jo bare kan sende regningen videre til forbrugerne.

Det kan godt være, at transportministeren har været lastbilmekaniker, men han har åbenbart intet kendskab til kundefaletter. De kan ikke ændres med et fingerknips, fordi regeringen vil have flere penge i statskassen.

Som DTLs administrerende direktør Erik Østergaard har karakteriseret vejafgiften

som et administrativt monster. Den betragtning kan Lauget kun være enig i. Det koster nemlig det offentlige knap 300 millioner kroner årligt i administration at indkassere et ekstra årligt nettoprovenu på en halv milliard kroner fra 2025 og en hel million kroner fra 2028.

I en privat koncern var ledelsen omgående blevet fyret af bestyrelsen for administrativt overforbrug. Men politikerne er jo ikke selv økonomisk ansvarlige.

Den nye kilometerafgift betyder, at alle biler skal have bizzet med GPS, som registrerer, hvornår der køres ind og ud af en betalingszone. I København kører en lastbil med f.eks. industriaffald på kryds og tværs i byen og kommer dagligt til at krydse flere betalingszoner.

Hvad hvis bizzen går i stykker? Så skal skaden udbedres manuelt. Det koster tid og penge. Både for vognmanden og kunden. I Lauget kunne vi godt tænke os en nødløsning, hvor betalingsuret blev sat i stå.

Den grønne omstilling kan åbenbart ikke gennemføres uden brug af et hav af kommissioner og udvalg bestående af velbetalte eksperter, som bruger flere år til at udarbejde tykke rapporter.

Da politikerne i forvejen har bestemt størrelsen af afgifter og hvor, de skal indføres, anvendes kun de dele af de mange rapporter, som kan legitimere deres politik.

En procedure, som politikerne har anvendt i mange år. Den grønne omstilling er bare det nyeste eksempel. Vent at se, når I snart bliver udsat for de barske økonomiske realiteter. Det endelige resultat kommer med garanti meget tæt på regeringens oprindelige tanker og ideer.

Måske bliver nogle af de værste økonomiske indgreb, som står på regeringens kalender, mildnet en smule. I hvert fald i starten. For godt tre uger siden foreslog det såkaldte Svarer-udvalg, at den påtænkte forhøjelse af dieselaafgiften og den kommende kilometerafgift blev suppleret med en kompensation til vognmændene.

DTL har en forventning om lavere takster på kilometerafgiften og en betragtelig stigning i tilskud til elbiler og ladestandere.

Vi har alle lov til at håbe.

Efter Laugets opfattelse er der gode muligheder for flere penge til ladestandere. Det vil være en folkelig populær beslutning med klar opbakning fra de grønne vælgere.

Vognmandslaugets medlemmer består ikke af egoister, men i den aktuelle situation med akut mangel på ladestandere er vi tæt på. Vi håber helt klart, at Storkøbenhavn bliver pænt tilgodeset. Også selv om Folketinget består af flest jyder.

Mangel på ladestandere er klart med til at forsinke den grønne omstilling. Hvis en vognmand vil tage sagen i egen hånd og springe den offentlige langsommelighed over, kan det tage flere år at få opsat sin egen privat ladestander.

Ud af de over 40.000 danske lastbiler kører kun en procent - omkring 450 - på el. Medlemmerne af Vognmandslauget råder allerede over nogle stykker.

Mit firma er et af dem. Oldermændens erfaringer???

Hvis Københavns Kommune ikke bare skal tænke grønt men også udmønte visionerne i praksis, er det nødvendigt med handling. Som repræsentant for Vognmandslauget er jeg i direkte dialog med By & Havn i forsøget på at finde arealer, som kan anvendes til opladning af el-lastbiler.

Det er ikke den nemmeste opgave for en praktisk anlagt vognmand. Selv efter et par

års søgning er vi ikke kommet ret meget videre. Jeg har virkelig lært det københavnske kommunale bureaukrati at kende.

Lauget efterlyser mere ensrettede priser på el. Laugsmedlemmer har været ude for, at strømmen fra deres egen ladestation koster 12 øre midt på dagen og 6 kroner om aftenen.

I øvrigt er el-prisen for høj. Den burde kun være en femtedel af dieselprisen.

Kommunerne har nu fået tilladelse til at indføre nulemissionszoner, hvor der ikke må køres med benzin og diesel. I København har Overborgmester Sophie Hæstrup Andersen svært ved at få armene ned og har allerede udset sig Christiansborg og Middelalderbyen som de første pejlemærker i et fossilt frit København.

Heldigvis kan Teknik- og Miljøminister Line Barfod lytte til sund fornuft. Det gjorde hun på et møde med DTLs Ove Holm og Laugets Steen Tofteng, som fik hende overbevist om, at diesellastbiler over 12 tons fortsat skal have adgang til nulmiljøzonerne. Ellers vil det gå ud over forsyningsikkerheden.

Hun forstod godt, at ingen vognmand ville investere i en mega-dyr ellastbil, hvis der kun er en enkelt transportopgave inden for nulemissionszonen hver anden uge.

Loven om nulemissionszoner i København ventes indført i løbet af efteråret og skal revideres efter tre år.

Det overraskende snefald i vinter udløste en kæmpedebat om vinterdæk til lastbiler. Dækproducenterne fik julelys i øjnene og øjnede straks nye salgsmuligheder, mens DTL og transportministeren manede til ro og besindelse. En enkelt forholdsvis kortvarig snevinter i løbet af den seneste snes år er langt fra tilstrækkeligt til at indføre lovkrav om vinterdæk på lastbiler.

Vi vognmænd arbejder professionelt og sætter de rigtige dæk på efter forholdene.

Ingen vognmand ved sine fulde fem kunne drømme om at køre ud i sne med kun de lovpligtige 1 mm slidbane på dækkene. Ellers ville han eller hun hurtigt blive irrettesat af sine chauffører.

Anskaffelse af vinterdæk er en dyr fornøjelse. Et slag på tasken. 30.000 kroner på en tre aksel lastbil. Med de nuværende vinterforhold skal vinterdækkene formentligt kun anvendes en enkelt gang de næste mange år. De 30.000 kroner kan anvendes bedre.

Vores laugskontor på Astrupvej i Brønshøj har været udsat for store udfordringer. Vores tidligere direktør Anders Due blev pludselig ramt af akut sygdom. Heldigvis blev han reddet på målstregen.

Genoptræningen efter sygdommen havde lange udsigter, og da Anders havde planer om at gå på pension i foråret 2024, blev han og Lauget enig om hurtigt at ophøre samarbejdet.

Samtidig opsagde Lena Madsen sit job som Laugets sekretær. Med flytningen af laugskontoret var afstanden fra hjem og arbejde blevet lidt for stor.

Naturligvis blev der i august afholdt en fin afskedsreception for dem begge på laugskontoret.

Heldigvis havde vi Steen Tofteng fra vores bestyrelse i baghånden. Først sagde han ja til at varetage den daglige drift af Vognmandslauget som vikar. Kort tid efter blev han ansat som direktør og har som første prioritet servicering af medlemmerne. Desuden er han DTL-konsulent og kan hurtigt viderebringe de ønsker, som Lauget ikke selv kan klare, videre til DTL.

Samtidig overtog Håndværkerforeningen driften af stiftelsesejendommen, og vi opsagde sekretariats samarbejdet med Dansk Møbeltransportforening, som overgik til DTL.

Steen kender om nogen vognmandserhvervet og Lauget indefra. Han var selvstændig vognmand 1986 til 2021.

Men ingen laugsforsamling uden en gentagelse af Vognmandsfagets gamle motto om, at indre sammenhold giver ydre styrke. Et godt motto, der har vist sin levedygtighed i adskillige hundrede år.

Til slut en tak til mine kolleger i laugsbestyrelsen, viceoldermanden, laugsbisiddere og udvalgsmedlemmer og DTL for et godt og konstruktivt samarbejde.

Hermed overlader jeg beretningen til laugsforsamlingen.