

Pkt. 1. Retssikkerheden

Med ændringerne af lov 557 24/06/2005 har man fjernet al normal retssikkerhed for vognmænd og chauffører. Vel at mærke på en krænkende og aldeles urimelig måde, fordi der er tale om forhold, der kun angår vort erhverv.

Man fraviger med ændringen i alle de sager, der drejer sig om køre- hviletidsregler og kontrolapparatsforordningen betingelsesløst normal retspraksis om, at

”en anklaget er uskyldig, til det modsatte er bevist”.

Uanset, hvilke argumenter og beviser en chauffør eller vognmand fremfører som et led i sit forsvar. Uanset om fejlen skyldes en skrivfejl, betjeningsfejl, ordblindhed eller andet, medfører ændringen, at der pr. definition er tale om en fejl, som straffes uden at anklagemyndigheden har pligt til at løfte bevisbyrden – og dermed kunne fastslå, at den anklagede er skyldig – og dømmes herefter.

Det er et enestående i dansk retspraksis/retshistorie, at der i sager mod chauffører og vognmænd er indført hidtil uhørte og så stærkt diskriminerende særregler.

Dokumentation:

I bemærkningerne til loven 3.2.3.2. justitsministeriets overvejelser står følgende:

Det er justitsministeriets opfattelse, at en sondring mellem undskyldelige og bevidste handlinger vil være uhensigtsmæssig og vanskelig at håndtere i praksis. Ikke mindst i forbindelse med straffesagen, hvor anklagemyndighedens bevisbyrde må formodes at blive meget svær at løfte. Justitsministeriet kan derfor tilslutte sig Rigsadvokatens anbefaling om at fastholde det gældende sanktionssystem, hvorefter alle lovovertrædelser straffes ens, idet der i den forbindelse navnlig er lagt vægt på, at alle overtrædelser af reglerne principielt kan være medvirkende til at hindre kontrol af reglerne i køre- hviletidsreglerne.

FDLs kommentar:

Særreglen betyder i praksis, at hvis en betjent i samarbejde med anklagemyndigheden er enig i fejl på en skive, er vognmand og chauffør dømt på forhånd. Det er spild af penge at hyre en advokat. Har en vognmand/chauffør fejl af ovennævnte karakter, er førerbeviset, jævnfør Færdselsloven § 86a røget sig en tur.

Spørgsmål:

- 1. Er det rimeligt, at vognmænd og chauffører via lovtekst udråbes til i alle situationer med fortsat at have overtrådt reglerne? Og dermed betragtes som kriminelle i svær grad?**
- 2. Vil du, gennem de politiske kanaler, overveje at tage sagen op?**

Pkt 2. Frakendelse af førerbevis

Efter skærperne af sanktionerne, er det nu muligt at inddrage førerbeviset for en chauffør eller vognmand som følge af forseelser, der intet har med trafiksikkerhed at gøre. Det er en klar diskrimination af et enkeltstående erhverv, og hører ikke hjemme i et samfund, der påberåber sig demokratiske spilleregler.

De skærpede regler, kombineret med meget højere bøder for stort set enhver form for forseelse, resulterer i en masseflugt af chauffører fra vognmandserhvervet. Hvilket i mange tilfælde medfører, at der ansættes udenlandsk arbejdskraft.

Dokumentation:

Hvis en chauffør eller vognmand eksempelvis samtidigt har seks "ikke letlæselige" - utydelig skrift eller forkert udfyldte køreskiver, til bedømmelse, kan han ifølge de seneste skærper fradømmes førerbeviset ubetinget.

Har vognmand eller chauffør to gange tre fejl, frakendes førerbeviset betinget.

FDL's kommentar

Der er ikke tale om at løbe fra ansvaret, men om at en straf til enhver tid skal stå i forhold til forseelsens art. FDL er af den opfattelse, at reglen om frakendelse som følge af "ikke letlæselige" eller forkert udfyldte skiver bør tages af bordet i de sager, hvor kørselsrapporter og lønsedler kan udleveres som dokumentation.

Som forholdene er i dag, bliver det stadig sværere at finde chauffører, fordi vi, blot for at passe vort arbejde, næsten konstant kører med risikoen for en kæmpebøde og samtidigt at miste førerbeviset – og dermed muligheden for arbejde.

FDL skal for en god ordens skyld pege på det helt urimelige i, at vognmanden eller chaufføren med frakendelse også mister retten til at køre privat, hvorfor den dømte reelt er afskåret fra andet arbejde – medmindre der er tog- eller busforbindelser.

Spørgsmål

- 1. Er det rimeligt, at vognmandserhvervet – som det eneste erhverv - tvinges til at arbejde under så diskriminerende forhold?**
- 2. Vil du, gennem de politiske kanaler, tage problemet op?**

Pkt. 3. Urimelige bøder

Selv om justitsministeriet efter svære forhandlinger lempede sanktionerne, må vognmandserhvervet stadig kæmpe med helt urimelige bødestørrelser. Der er slet ingen sammenhæng mellem forseelsernes art og bødernes størrelse.

Dokumentation:

En forkert udfyldt køreskive betyder automatisk en bøde på 3.000 kr. til chaufføren og en bøde på 6.000 kr. til vognmanden/arbejdsgiveren.

En mindre overskridelse af køre- hviletiderne, hvor der eksempelvis mangler otte minutter i den obligatoriske sidste halve times pause, udløser en bøde på 4.500 kr. til chaufføren og en bøde på 9.000 kr. til vognmanden – samt tre års betinget frakendelse af førerbeviset til chaufføren.

For en selvkørende vognmand i samme situation, udløses en bøde på 9.000 kr. og tre års betinget frakendelse af førerbeviset.

FDL's kommentar

FDL har den klare holdning, at bøden til enhver tid, præcis som der står i loven, skal svare til forseelsens art. Men ingen anden gruppe trafikanter stilles over for så store økonomiske inddrivninger, som bøderne inden for vognmandserhvervet. Vi ønsker ikke højere bøder til andre trafikanter, men finder det uretfærdigt og diskriminerende, at en bilist, der glemmer sit førerbevis hjemme, slipper med en beskeden bøde, mens en vognmand eller chauffør straffes behårdt.

Spørgsmål

- 1. Er det rimeligt, at der er så stor forskel på folk, der blot udøver deres erhverv og alle andre trafikanter?**
- 2. Finder du det i orden, at vognmanden/arbejdsgiveren straffes dobbelt op?**
- 3. Vil du, gennem de politiske kanaler, overveje at tage problemet op?**

Pkt. 4. Rasteplads-problemer

Det er efterhånden ingen hemmelighed, at langt de fleste af de danske rastepladser ofte er overfyldte, og at elementære ting som for eksempel toilet- og badeforhold er under al kritik. FDL har gentagne gange i de seneste to-tre år peget på problemerne, men vi har ikke desto mindre oplevet lukning af en del rastepladser.

Mange rastepladser er tilmed præget af svineri og affald, der flyder, så man tror sig hensat til et østeuropæisk land i 70'erne. Pladserne er for små, faciliteterne for ringe og dertil kommer så, at mange af dem, der anvender rastepladserne, formentlig i ren og skær irritation over de ringe forhold, lader hånt om sund fornuft og smider affald, hvor det passer dem.

Selv om Vejdirektoratet sørger for rengøring, stinker adskillige af toiletterne så grimt, at man skal være mere end almindeligt hårdhudet for overhovedet bare at lade vandet. Langt de fleste pladser er fyldt op sidst på eftermiddagen, og føreren af vogntog skal være mere end heldig, hvis han/hun kan finde en ledig plads efter kl. 19.00. Eftersom der i vid udstrækning er tale om tvungne hvil i henhold til køre- hviletidsreglerne, er det forbundet med risiko for bøder og frakendelse af førerbeviset at fortsætte.

Hvis der, som mange oplever det, heller ikke er plads på den næste rasteplads, øges førerens risiko for i sidste instans at miste retten til at drive sit erhverv. Vel at mærke udelukkende fordi han/hun er kørt videre i håb om at finde en plads. I dag er det mere end almindeligt at også nødspor i såvel til- som frakørsler er tæt besat. Hvilket i sig selv er en uholdbar situation.

Dokumentation:

På strækningen mellem København og Århus ser det således ud:

- **Karlslunde: Rimeligt stor p-plads med døgnåbent, men hurtigt fyldt op.**
- **Bjæverskov: Kaffe og mad i dagtimerne, tre baner til lastbiler. Hurtigt fyldt op.**
- **Bøgede: Kun toilet og kun en enkelt bane med plads til få lastbiler.**
- **Kværkeby N: Kun uhumsk udseende toilet og kun en bane med plads til maksimalt seks-syv lastbiler.**
- **Tuelso: En stor Statoil-station med døgnvagt. Her er mange baner og med god plads, men også her er der hurtigt fyldt op.**
- **Anvortskov N: Toiletbygning, men med kun to baner er der ikke plads til ret mange vogntog.**

- Transportcenter Sjælland vest for Slagelse: Moderne anlæg med fornuftig plads, men ulempe at man skal af motorvejen og køre over på modsat side. Gode toiletforhold og spisemuligheder.
- Halsskov: OK-anlæg med cafeteria, der ikke har døgnåbent. Stanken af friture virker kvalmende og pladsen er hurtigt fyldt op.
- Knudshoved: Fornuftig plads tæt på Storebæltsbroen, men nok ikke lige det optimale sted at overnatte. Spise-muligheder i dagtimer.
- Rønninge N: Første større rasteplass på Vestfyn mellem Nyborg og Langeskov. En ret stor rasteplass med rimelige toiletforhold. Men også her bliver der hurtigt fyldt op.
- Kildebjerg V: Stor rasteplass med døgnåben servicestation. Der er både til 32 – 34 lastvognstog i de respektive baner, men pladsen er ofte overfyldt, så mange holder uden for båsene.
- Ålsbo N: Mangeårig rasteplass med toiletbygning. Der er kun en bane til lastbiler og meget hurtigt fyldt op både i den ene bane og uden for i græsribat, ind- og udkørsel.
- Lillebælt N fem km før Middelfart-afkørsel: Nydelig rasteplass med indbydende toilet, men der er ikke plads mere end snes vogntog i de opmalede båse. Også her placeres der i vid udstrækning uden for afmærkningerne.
- Middelfart: Ved afkørslen til Middelfart er der en rasteplass 200 meter i retning mod Middelfart. Her er toiletter. Pladsen bruges i vid udstrækning til at parkere trailere og anhængere, så også her er der hurtigt fyldt op.
- Skærup før Vejle: Fornuftig plads om dagen, men hurtigt fyldt op allerede midt på aftenen. Også her parkeres der af pladshensyn uden for båsene. Der er gode forhold på toiletterne.
- DTC ved Vejle: En af de store pladser, men så strategisk placeret, at pladsen – selv midt på dagen - hurtigt bliver for trang. Ofte problemer med ulovlige parkeringer. DTC byder ellers på gode toilet- og badeforhold.
- Nørremark ved Hedensted: Ikke mange båse, men der holder mindst lige så mange uden for båsene og hen mod udkørslen. Pæne toiletter, men grim stank.
- Fuglsang ved Skanderborg: Igen for få båse, hvilket medfører at der også her parkeres uden for båsene. Pænt toilet, men ingen lugtgener.
- Blankhøj ved Århus: Igen her får få båse, så der parkeres hen over personbilsparkeing. Toilet under ombygning, derfor velholdt skurvogn placeret til toiletforhold, ingen lugtgener.

FDL's kommentar

Der er, generelt set, tale om stort set samme problemer fra rasteplads til rasteplads, og selv om Vejdirektoratet har meddelt, at man vil forbedre forholdene nogle steder, kan ingen være tjent med lappeløsninger. Der er nogle steder ikke bare tale om småt med plads, men også åbenlys mangel på faciliteter m.h.t. toilet- og badeforhold.

Danmark kan simpelt hen ikke være bekendt at byde et hårdt arbejdende folkefærd så svinske og ringe muligheder for enten tvungne eller nødvendige hvil, Det er ikke nok med mindre forbedringer. Der er derimod behov for store ekstra bevillinger, hvis man fra politisk hold vil leve op til løfterne om, at levere en acceptabel service til alle de trafikanter, og ikke mindst erhvervschauffører, der anvender rastepladserne.

Det er på tide, at der tages hensyn til chaufførerne, som med jævne mellemrum ellers tudes ørerne fulde af udtalelser om betydningen af et godt arbejdsmiljø, en nødvendig hvile, sunde levevilkår m.m.

Spørgsmål

- 1. Er du klar over, hvor slemt det egentlig står til?**
- 2. Har du set en eller flere rastepladser?**
- 3. Vil du gøre noget for at der bevilges penge til forbedringer og nye anlæg?**

Pkt. 5. Personlig rasteplads-sikkerhed

Til trods for, at der i årevis er blevet talt og skrevet om sikre rastepladser, er der stort set intet sket. Det eneste, vi har hørt, er løfter om penge til sikre rastepladser. Samt hørt løs snak om, at nu er pengene til de nye rastepladser på vej. Men i realiteternes verden, kæmper selvkørende vognmænd og masser af chauffører fortsat med angsten for at blive en af dem, der enten gasses eller korporligt overfaldes.

Manglen på ordentlige rastepladser er, som det tydeligt fremgår af foranstående Pkt. 4., i forvejen katastrofal. Alligevel sker der for lidt. Det er nu, der skal gøres noget, og kan de danske myndigheder ikke finde ud af, hvordan de skal forebygge, bør de eventuelt henvende sig til svenskerne, hvor man åbenbart nu er ved at "have fod" på problemet med tyveri og overfald.

Senest har transportminister Carina Christensen, til stor forbløffelse blandt fagfolk, afvist et nordisk samarbejde med henblik på forebyggelse og bekæmpelse af det stigende antal overfald og røverier. Ministerens beslutning bekymrer FDL, fordi vi med stadigt hyppigere mellemrum hører fra medlemmer, som har været udsat for røveri eller overfald.

Dokumentation:

Hverken politiets statistikker eller Danmarks Statistik giver et klart billede af, hvor alvorlig situationen er. Men der er en hel tilgængeligt materiale, som i hvert fald bør give stof til eftertanke hos de ansvarlige politikere. Alene inden for den seneste måned er der registreret fire overfald. Senest blev chaufføren på et tysk vogntog truet med kniv midt om natten på en rasteplads på motorvejen mellem Ringsted og Køge. På en rasteplads i Padborg blev et vogntog udsat for både hærværk og tyveri. På en rasteplads nær Odense fik et vogntog presenningen flået op, men tyvene forsvandt, da chaufføren i et andet vogntog vågnede.

En 44-årig dansk lastbilchauffør blev udsat for et groft landevejsrøveri, hvor han bl.a. blev tvunget til at sluge nogle ukendte piller. Røveriet foregik syd for Brørup. Chaufføren blev af en bil med to personer vinket ind til siden. Chaufføren drejede ind på en rasteplads mellem Brørup og Foldingbro, hvor de to personer truede ham med en kniv til at udlevere penge, dankort, tankkort og mobiltelefon. Efterfølgende forsøgte chaufføren at flygte, men blev indhentet af røverne, der tvang ham til at sluge en håndfuld piller. Efter at være en tur på sygehuset, blev chaufføren udskrevet, men han er stadig stærkt chokeret.

FDL's kommentar

Det kan ganske enkelt ikke være rigtigt, at man hverken i Transportministeriet eller i Vejdirektoratet ikke kan finde ud af at sikre et professionelt erhverv bedre, end det vi hidtil har oplevet. Det er horribelt, at vognmænd og chauffører skal risikere liv og lemmer, for slet ikke at tale om langvarige psykiske mén i de tilfælde, hvor der enten er tale om korporligt overfald eller bedøvelse via gas.

Det er rystende, at transportminister Carina Christensen ikke vil bruge hverken tid eller ressourcer på at skabe sikre rastepladser og deltage i et nordisk samarbejde med henblik på en koordineret forebyggelse.

Det her er ikke bare et spørgsmål om at vi kræver ind, men et spørgsmål om, at vi vil have lov til at passe vort arbejde uden at vi hele tiden skal spekulere på, om det nu er en af de andre eller én selv, der bliver overfaldet. Vi slås i forvejen med en hel masse andre ting, og når man konstant kører med truslen om, for selv banale forseelser, at miste sit førerbevis, er det altså for meget også at skulle føle sig utryg ved at lægge sig til at sove.

Spørgsmål

- 1. Hvordan har du det med, at så mange hårdt arbejdende chauffører og vognmænd føler sig utrygge ved at lægge sig til at sove?**
- 2. Finder du det rigtigt, at transportminister Carina Christensen blankt har afvist en fælles nordisk indsats mod denne form for kriminalitet?**
- 3. Har du en konkret stillingtagen til en løsning af problemet?**
- 4. Vil du, med baggrund i denne henvendelse søge at påvirke ministeren, eventuelt gennem Folketingets Trafikudvalg?**
- 5. Hvilken tidshorisont taler vi om?**

Pkt. 6. Objektivt ansvar

Det objektive ansvar er et evigt tilbagevendende debateme, og er en evig kilde til irritation og frustration. Ikke mindst fordi, der her er tale om en skævvridning, som resulterer i voldsomme bøder til vognmænd/arbejdsgivere, som reelt er uden skyld i de pågældende overtrædelser. Derfor virker det objektive ansvar desværre ofte på en måde, som i andre sammenhænge ville blive betragtet som en klar tilsidesættelse af fairness og anstændighed.

Eftersom der er faldet principielle domme for, at arbejdsgivere ikke altid kan gøres ansvarlige for medarbejdernes handlinger, er tiden inde til at få gjort op med denne, gammeldags og kritisable måde at behandle vognmænd/arbejdsgivere på. Det er helt klart, at vi her kun taler om sager, hvor arbejdsgiveren bevisligt ikke har haft nogen indflydelse på lovovertrædelsen.

Dokumentation:

Hvis en chauffør eksempelvis tages i at køre for stærkt, have kørt for længe eller har overtrådt andre regler, som arbejdsgiveren reelt INGEN indflydelse har haft på, idømmes arbejdsgiveren/vognmanden ikke desto mindre en bøde, der generelt set er dobbelt op i forhold til chaufførens bødestraf.

Der er masser af dokumentation på, at danske vognmænd flytter til Tyskland for at undgå de særregler. En dansk vognmand, der f.eks. har køretøjer på hvide plader i et tysk firma, kan ikke dømmes i forbindelse med en chaufførs overtrædelse af en eller flere regler/love/paragraffer.

FDL's kommentar

Det objektive ansvar bør kun gælde, hvis vognmanden bevidst har medvirket til, at eksempelvis køre- hviletidsreglerne er overtrådt. FDL mener desuden helt klart, at det objektive ansvar/medvirkeansvar, skal gælde over for et givent speditørfirma eller anden kørselsrekvirent i de tilfælde, hvor speditør eller kørselsrekvirent er en medvirkende faktor til den pågældende overtrædelse. Noget, der ofte er tilfældet.

Spørgsmål

- 1. Er det rimeligt, at en vognmand straffes for en chaufførs forseelse, når det er indlysende, at vognmanden ingen indflydelse har haft på forseelsen?**
- 2. Vil du, via de politiske kanaler, tage skridt til at problematikken tages op?**

Pkt. 7. Arbejdstids-paradoks

I en tid, hvor stort set alle grupper af lønmodtagere opfordres til at arbejde mere og længere, sidder vi i vognmandsbranchen med lidt underlige fornemmelser. For kan det egentlig være rigtigt, at vi – som det eneste erhverv i øvrigt – er underlagt meget skrappe betingelser, mens alle andre, uden synderlig risiko, hvis de vel at mærke bare overholder 11-timers reglen, kan arbejde næsten lige så meget over, de vil.

Hvis en selvkørende vognmand eller chauffør overtræder reglerne med blot nogle få minutter, falder hammeren i form af en kæmpebøde. Resultatet er endnu flere tunge køretøjer på vejnettet, hvilket igen er ensbetydende med øget miljøbelastning plus en hurtigere nedslidning af vejbanerne.

Dokumentation:

Gælder det arbejde for det offentlige, som eksempelvis snerydning eller asfalkørsel ved vejbyggeri, er der ingen begrænsninger for hverken vognmænd eller chauffører. Så må vi køre i døgndrift. Det samme gælder for dem, der indsamler døde dyr, mens vi i det normale forløb kun må køre 90 timer i en vilkårligt fjorten dages periode. Det er igen en diskrimination af et enkelt erhverv. Betingelserne bliver ikke bedre af, at kørsel til og fra arbejde, indgår i de nye kørehviletidsregler om rådighedstid. Også her, er der efter FDL's opfattelse tale om klart diskriminerende forhold.

FDL's kommentar

Vi mener ikke, at alle vognmænd og chauffører skal køre 11 - 12 timer hver dag, men hvis det sker en enkelt gang, at man er nødt til at tage en halv time ekstra køretid, for at nå hjem, skal det ikke udløse helt urimelige bøder. Vi begrundet påstanden/kravet med, at der intet som helst trafikfarligt ligger i at køre en halv time ekstra.

Vores erhverv er lagt så meget for had, ikke bare af politikere og menigmand, men så sandelig også af pressen, som næsten styrer al politik i dag. Det er af samme årsag komplet umuligt at få nye chauffører til oplæring. De unge følger med i nyhederne og har lugtet hvad det betyder, hvis man som chauffør arbejder over. Bare en sølle halv time koster flere dages løn i bøde.

Vi havde håbet på lempelser, så eksempelvis den første halve times kørsel over de normale regler, straffes med et beløb, der svarer til et glemt kørekort eller kørsel uden sele. På den måde ville det heller ikke blive til en daglig overtrædelse af den halve time, men kun noget, der sker fordi chaufføren så ikke behøver at efterlade sit køretøj på en tilfældig rasteplass, fordi køretiden er opbrugt, en halv times kørsel før hjemsted.

Spørgsmål

- 1. Er det rimeligt, at vognmandserhvervet er underlagt så skrappe betingelser?**
- 2. Vi ved godt, vi her kolliderer med EU-bestemmelser, men vil du alligevel, via de politiske kanaler, taget problemet op?**

Pkt. 8. Forringet konkurrenceevne

Det er efterhånden en notorisk kendsgerning, at det danske vognmandserhverv har stadig sværere ved at klare sig i den skærpede konkurrence. Helt galt går det, hvis kunden - som det rigtigt mange steder er tilfældet - end ikke betaler kostprisen som mindste fragtpriis.

De store transportfirmaer i Danmark benytter sig alle af større eller mindre indlejede undervognmænd. Hvorfor gør de det? Fordi det er billigere!

Hvorfor er det nu det, når de nu køber materialet til en langt lavere indkøbspris? De får også en langt større rabat på drivmidler, for ikke at glemme rabatterne på dæk og andre materialer, som er nødvendige for at drive en vognmandsforretning.

De tilbyder alle: Køb en lastbil med fast kørsel! God indtjening kan påregnes! Vi er behjælpelige med finansiering, forsikring, drivmiddel, vedligeholdelse og alt, hvad der ellers er nødvendigt. Hvorfor ansætter de ikke en chauffør til at køre?

Hvorfor er det billigere for dem at lade en undervognmand foretage transporterne? Han har en betydelig merudgift på indkøb af materiale og drivmiddel. Hvad er der så lige tilbage at spare på?

De fleste større transportfirmaer har oprettet afdelinger uden for Danmarks grænser og hvorfor det? Det materiel, de bruger, hentes i Danmark til registrering i udlandet. Det kommer også tilbage til Danmark og får gule plader.

Så det er ikke materiel-prisen, der er lavere uden for Danmark. Ej heller forsikringer. Hvad er der så lige tilbage at spare på?

Der konkurreres udelukkende på lønninger. Hvorfor er de danske lønninger så høje? Det kan kun være på grund af vores fine velfærd, som betyder, at vi lever med et af verdens højeste skattetryk.

Dokumentation:**NATIONAL OVERENSKOMST:**

<u>Omkostning pr. døgn :</u>	<u>2.656,82 kr.</u>
<u>Omkostning pr. uge :</u>	<u>13.284,10 kr.</u>
<u>Omkostning pr. måned:</u>	<u>53.136,40 kr.</u>
<u>Omkostning pr. år (46 uger)</u>	<u>611.068,60 kr.</u>

EKSPORTOVERENSKOMSTEN

<u>Omkostning pr. døgn</u>	<u>823,71 kr.</u>
<u>720 km pr. døgn:</u>	<u>415,30 kr.</u>
<u>Omkostninger 42 %:</u>	<u>520,38 kr.</u>
<u>Samlede omkostninger pr. døgn:</u>	<u>1.759,39 kr.</u>
<u>Udbetalt skattefri rejsegodtgørelse pr. døgn</u>	<u>429,00 kr.</u>
<u>Total lønomkostning pr. døgn</u>	<u>2.188,39 kr.</u>
<u>Total lønomkostning pr. uge</u>	<u>10.941,95 kr.</u>
<u>Total lønomkostning pr. måned</u>	<u>43.767,80 kr.</u>
<u>Total lønomkostning pr. år (46 uger)</u>	<u>503.329,70 kr.</u>

Total månedlig lønomkostning ved eksempelvis tysk chauffør **ca. 25.000 kr.**

FDL's kommentar

Som danskere, må vi affinde os med, at vi har et politisk system, som med særregler, der kun gælder for danske virksomheder, rent faktisk gør det umuligt fortsat at kunne konkurrere med tyske eller østeuropæiske firmaer.

Antallet af danske transportfirmaer er faldet drastisk, og tallet er næsten konstant for nedadgående. Man kan med rette stille spørgsmålet: Når eller hvis der en dag ikke er flere danske transportfirmaer tilbage, hvad er så de gode særregler værd over for de danske forbrugere, som reglerne må formodes at skulle beskytte.

Spørgsmål:

1. Er det ikke på tide, at der ændres på den danske skattelovgivning, så vi kan bremse udflytningen af ikke blot vognmænd, men også andre erhvervsgrupper?
2. Vil og kan du tage skridt til en drøftelse i et bredere politisk regi?

Pkt. 9. Fremkommelighed

Det er efterhånden ingen hemmelighed, at fremkommeligheden trafikalt set er ved at være nede på et katastrofalt niveau. Flere trafikpolitiske ordførere, bl.a. Kristian Pihl Lorentzen, Henriette Kjær, Magnus Heunicke og tidl. MFére Walther Christophersen og Martin Lidegaard, har givet udtryk for, at de ser med alvor på udviklingen. Og at alle er til sinds at gøre noget ved det i den udstrækning, det er politisk og økonomisk muligt hvad enten man bruger Infrastrukturkommissionens rapport som grundlag eller anvender andre modeller.

Fremkommelighed er imidlertid andet – og meget mere – end trafikale kødannelser i morgen- og eftermiddagstimerne. Fremkommelighed er også et spørgsmål om at få godset kørt ind i byområderne. Fremkommelighed er med andre ord et altafgørende samspil mellem økonomiske, trafikale og miljømæssige tiltag. Der er utroligt mange ting, der skal gå op i en højere enhed, hvis man både vil tilgodese fremkommelighed og miljø. Så mange, at det er svært at tro på en helhedsløsning.

Det er i første instans indfaldsvejene til Storkøbenhavn, trekantområdet, strækningen mellem især Odense og Århus samt flere andre steder som bl.a. Guldborgsund i syd og Limfjordstunnelen i nord, der falder i erindringen. Men også strækningerne til og fra Hundested, til og fra Herning og Holstebro, til og fra Hanstholm samt adskillige sjællandske strækninger af både motorvej og landeveje hører til de steder, hvor der er stort behov for at sætte ind.

Der er alt i alt tale om så mange, og så store, investeringer, at det vil være nødvendigt at inddrage private investorer, hvis vi i løbet af bare fem-ti år skal få blot nogenlunde styr på udviklingen. Derfor haster det også med at få iværksat de nødvendige analyser og undersøgelser m.h.t. en eventuel Kattegatbro, som ni ud af ti trafikforskere og trafikøkonomer varmt anbefaler. Ikke fordi de er vilde med individuel trafik, men fordi de kan se fordelene i en kombineret bro til biler og tog. En bro, der reelt er det eneste alternativ til en aflastning af trafikken mellem Storebælt og Århus.

Der er naturligvis masser af andre trafikale knudepunkter, hvor man dagligt oplever så store gener, at det både skaber stress, forsinkelser og samtidigt er så tidsmæssigt krævende, at selv almindelige menneskers hverdag forlænges med flere timer. Endnu værre er det for professionelle transportører, som får stadigt sværere ved at overholde leveringsfrister, leve op til køre. Hviletidsbestemmelser med mere.

Dokumentation:

Ineffektiv transport koster såvel den enkelte som samfundet store summer. Det er i første omgang trængsel, uheld, som ingen kan gardere sig mod, støjbelastning og en udpræget luftforurening samt ikke mindst et alt for dårligt arbejdsmiljø, der står stærkest i erindringen.

Hvis en chauffør f. eks. skal ind i det indre København, city i Århus Aalborg eller andre større byer, kan der meget let gå endog lang tid med kørsel, trafikpropper og andre forhindringer af den slags, der fremmer stress. Følgende eksempler viser, hvor kaotisk forholdene er:

Det kan tage op til 1. time og 16 minutter at komme fra motorvejs-afkørslen ved Karlslunde til Gammel Strand i København.

Det kan tage op til 28 minutter at komme fra Skanderborgvej i Viby og ind til det centralt centralt liggende Latiner-kvarter i Århus.

Det kan tage op til en 1,07 time (én time og syv minutter) at køre fra Solrød Strand til Dynamovej i Herlev.

Det kan på de værste dage/tider tage 42 – 48 minuttter at passere Vejleffjordbroen

Det kan på de værste dage/tider tage helt op til 24 minutter at passere strækningen mellem Aarup og Odense Vest.

Det kan på de værste dage/tider tage helt op til 58 minutter at passere strækningen fra Odense Vest til den ny Lillebæltsbro.

Det kan på de værste dage/tider tage op til 27 minutter at passere strækningen Guldborgsundtunnelen.

Det kan på en ganske almindelig hverdag tage 1 time og 23 minutter fra Herlev til Hundested.

Strækningen mellem Frederiksværk og Hundested er i øvrigt præget af alt for mange, stærkt ”forsinkende” rundkørsler med masser af farlige situationer.

Der er generelt for mange, og alt for små, rundkørsler og for mange chikaner, som gør det vanskeligt for store vogntog at passere uden at et eller flere dæk ”gnider” op mod kantsten eller lignende.

Resultatet er ofte et sprængt dæk, hvor sprængingen meget konkret kan føres tilbage på revner, som kun kan skyldes påkørsel af kantsten og lignende.

FDL's kommentar

Midt i en tid, hvor der fornuftigt nok drøftes miljø-zoner og andre miljørigtige tiltag for byområderne, må man samtidigt konkludere, at jo flere af den form for tiltag, der bliver iværksat, desto vanskeligere, og mere tidkrævende, bliver det at køre gods og varer ind i de respektive city-områder. Kravet vil være centralt placerede terminaler til omladning af godset, som for en stor dels vedkommende sikkert skal fragtes ind i city i større vare- og ladbiler under 3500 kg.

Med mindre kontrollen med denne gruppe biler skærpes, er det umiddelbart svært at se, hvor miljøgevinsten findes. Der er masser af konkrete analyser, der entydigt peger på, at mange korte ture giver tilsodede motorer, og en dieselmotor. Det er en notorisk kendsgerning, at en motor, der er godt sodet til, ikke blot har en dårligere motorgang og sviner meget, men at den også bruger også mere brændstof. Derved må det i høj grad formodes, at en stor del af den ventede miljøgevinst går tabt.

Spørgsmål:

- 1. Hvordan er din holdning til fremkommeligheden? Tror du oprigtigt, med de penge, der de kommende år afsættes til trafikale infrastruktur, at bevillingerne rækker til mere end en form for nødløsninger?**
- 2. Hvilken tidshorisont arbejder du selv efter og hvad den mest realistiske tidshorisont m.h.t. Folketings-beslutninger?**
- 3. Hvordan ser din foreløbige prioritering ud?**
- 4. Skal vi have private investorer ind?**

Pkt. 10. Modulvogntog

Den generelle debat omkring forsøget med modulvogntog går desværre kun på, om vi skal have modulvogntog eller ej, og hvem, der skal have base for modulvogntog. Det understreges bedst af, at mange trafikhavne og knudepunkter kæmper for at få deres bid af kagen. Ikke mindst ved at bedyre deres absolutte behov for at være med.

Der er åbenbart ingen, der i den ophedede debat interesserer sig for, om det nu er de rigtige kombinationer, der drøftes - eller om det nu også er lykken, at flest mulige får mulighed for at forme en tilsyneladende drømmefremtid med modulvogntogene.

Man diskuterer åbenbart heller ikke, om der skal være flere kombinations-muligheder i sammensætningen af modulvogntogene, når det f.eks. gælder de lange stræk fra motorvejene i nord/importhavnene i Hirtshals og Frederikshavn, til f.eks. det sydlige udland via centrene i Vejle og Padborg, som jo går uden om alle byområder.

Dokumentation:

De kombinationer, der drøftes nu, er i vid udstrækning brugbare til indenlandsk, regional trafik mellem landsdelene. I særlige tilfælde er de også anvendelige til bestemte faste, internationale opgaver.

De er til gengæld stort set uanvendelige i løstrailer-systemet og i det internationale trafikmønster, som gennem de sidste 35 år er blevet dagsordenen i hele Europa, (også de nye EU lande)

Der er i dag millioner af standardtrailere, køletrailere, presennings trailere i alle afskygninger. Alle med standardmål og standardtilkoblinger, så alle vognmænd i Europa fra England i vest til Ural i øst kan køre med dem.

Hele løstrailer-systemet bygger alene på standardtrailere på 13,6 m. Derfor ser dagligdagen helt anderledes ud, end det billede, der tegnes af embedsmænd bag havnenes drømme om modulvogntogenes herligheder.

Dagligdagen vil f.eks. i Hirtshals, Frederikshavn se således ud: Hvert færgeanløb har måske 20 løstrailere med. Med de kombinationer, vi for tiden har på bordet, kan hvert trækkende køretøj kun flytte én trailer. Derudover skal transportøren have andet passende gods til den øvrige del af kombinationen, for at kunne klare bare én trailer. Derfor kræves der mere end et enkelt system.

FDL´s kommentar

Vi er nødt til at tænke i effektive systemer, der er brugbare mange år frem i tiden, og derfor er mindst to systemer påkrævet. Et system, der er tilpasset den indenlandske og i nogen grad skandinaviske trafik og et andet og mere internationalt system, beregnet

For at opnå den ønskede effekt på løs trailerområdet og ønskede nedgang i antallet af vogntog på vejene, må vi forholde os til løstrailer-området. Fra bl.a. store færgenhavne skal man – pr. gang - kunne transportere to stk. standardtrailere. Det vil sige, at de ovenfor nævnte 20 løstrailere pr. færge, vil kunne håndteres af 10 stk. trækkere.

En besparelse på 50 % i antal trækkere på vejnettet. Desuden vil der være næsten 100 % paritet i gods mængderne, altså en høj % belægning begge veje (tur/retur).

Mange vil sikkert frygte længere vogntog end 25,25 meter. Men vi skal lære - og er faktisk NØDT TIL - at forholde os til en totallængde på ca.33 m. og en totalvægt på 78-80 tons. En nyttelast på ca. 60 tons!

FDL pointerer, at de lange vogntog kun skal køre på motorveje, hvor de ikke genere nogen som helst. Der er den fornødne plads. Med modulvogntog får vi mere plads på vejene. Det kræver med andre ord minimale nyinvesteringer i materiel, idet allerede eksisterende materiel anvendes.

Ligeledes kan vi sænke det generelle akseltryk til ca. 7 tons pr. aksel. Det vil bl.a. betyde enorme slidmæssige besparelser på vejnettet. Det er med vejslid og akseltryk, som med hastighed og bremselængder. Så det kan mærkes på længere sigt.

Spørgsmål

- 1. Hvad er din generelle holdning til modulvogntog?**
- 2. Vil du arbejde for, at der satses på en løsning med flere modeller?**

Pkt. 11. Færdselsstyrelsen

Det er vist ingen større hemmelighed, at Færdselsstyrelsen i endog særdeles mange tilfælde er på kant med tusinder af menige vognmænds og chaufførers opfattelse af, hvad der er ret og rimeligt. Foreningen af Danske Langtursvognmænd, FDL, har ved adskillige lejligheder kritiseret Færdselsstyrelsen for manglende vilje og/eller evne til at dykke ned i substansen, men har hver eneste gang fået et nærmest intetsigende og ligegyldigt svar. Og det hvad enten henvendelserne har været anmeldelser, klager eller forslag til forbedringer og nyskabelser.

FDL erkender, at der på et møde, som det i dag, ikke kan drøftes konkrete sager, bl.a. fordi ingen af de implicerede er til stede. Når vi alligevel tager punktet med, er det af rent principielle årsager. Det er nemlig en notorisk kendsgerning, at FDL i årenes løb har indbragt talrige, veldokumenterede anmeldelser/klager og henvendelser omkring forskellige typer af ulovligheder.

Henvendelserne er i langt de fleste tilfælde foretaget efter forudgående information og anmeldelser fra medlemmer eller andre vognmænd. Det skal for en god ordens skyld pointeres, at FDL i hver enkelt tilfælde har brugt tid og ressourcer på at undersøge forholdet. Det er sket, fordi FDL vil være sikker på, at der ikke fremlægges tvivlsomme sager.

Dokumentation:

FDL erkender, at det er umuligt at debattere konkrete sager, men Christian Jensen og Torbjørn Bay vil for fuldstændighedens skyld nævne et par af de seneste, aktuelle eksempler. Dette i håb om, at politikerne kan få et indblik i, hvor svært - for ikke at sige umuligt - det er for at komme gennem et helt igennem bureaukratisk system, der mest af alt minder om enevælde.

Situationen bliver bestemt ikke bedre af, at vi fra sag til sag konstaterer en åbenlys modvilje m.h.t. at drøfte fornyelser, ændringer og andre tiltag.

FDL's kommentar:

Efter at Foreningen af Danske Langtursvognmænd i årevis er mødt med en nærmest nedladende arrogance på stort set enhver form for klage og/eller anmeldelse af ulovlig vognmandskørsel, finder FDL tiden inde til, at man enten nedlægger institutionen eller udskifter ledelsen. Det er blevet mere end svært at forklare menige medlemmer og andre kolleger, at **"vi har anmeldt forholdet, men at der intet sker"** med de vognmænd/chauffører, som anmeldes/indberettes.

FDL udtrykker samtidig sin forundring over, at der fra politisk hold ikke er grebet ind, selv om Færdselsstyrelsen igen har rod i økonomien. FDL er af den helt klare opfattelse, at en institution, der ikke har orden i eget hus, og som får anmærkninger fra statsrevisorerne, ikke længere nyder tilstrækkelig tillid.

Summa Summarum: Færdselsstyrelsens interne rod, kombineret med manglende effektivitet og indgriben i veldokumenterede anmeldelser af de ulovlige forhold, understreger FDL's opfattelse af, at Styrelsen enten skal nedlægges eller som minimum bør have ny ledelse.

Spørgsmål:

- 1. Er du klar over, hvor bureaukratisk Færdselsstyrelsen fungerer, og forstår du – med baggrund i denne fremlægning – vore frustrationer?**
- 2. Er du vidende om det økonomiske rod i Færdselsstyrelsen?**
- 3. Hvis ja, hvorfor har du så intet foretaget dig?**
- 4. Vil du med baggrund i ovenstående, og de mundtlige indlæg, tage skridt til at Færdselsstyrelsen underkastes en undersøgelse?**

Pkt. 12. Branchens selvjustits

I en tid, hvor den skærpede konkurrence får nogle til at se stort på såvel skrevne som uskrevne love, er der mere end nogensinde behov for en vis form for selvjustits i branchen. En selvjustits, der kræver visse værktøjer, heriblandt det tidligere krav om ID-numre på førerkabinernes sidedøre.

Fjernelsen af ID-numrene er angiveligt sket ud fra det forhold, at myndighederne i deres indbyrdes kommunikation anvender cvr-numre.

Med fjernelsen af ID-numre, er der nu rit slag, og det er tankevækkende, at man med endog meget korte interval, kan se biler **uden** navn på førerkabinens døre. Det er især udpræget udenlandske vogntog, der ikke har navn på dørene. Det samme gælder til en vis grad for lejede køretøjer.

Dokumentation:

Et vogntog uden ID-nummer kan være svært at spore, og hvis der så – som der er talrige eksempler på – heller ikke er navn på sidedørene, er det stort set umuligt for en vognmand eller chauffør at anmelde køretøjet - eller orientere sig om, hvem der ejer det pågældende køretøj. Navnet på sidedørene skal være letlæseligt med bogstaver med en minimumshøjde på 10 centimeter.

FDL's kommentar:

Det er med stor beklagelse, FDL har konstateret, at Færdselsstyrelsen – efter høring hos nogle af branchens organisationer – droppede den mangeårige bestemmelse om ID-numre på sidedørene. Det fungerede som en vigtig del af de værktøjer, branchen har brug for, ikke mindst med hensyn til at udøve en vis from for selvjustits, når en vognmand eller chauffør observerede noget ulovligt. DTL's argumentation for at fjerne ID-numrene er for tynd. Hvis man oven i købet, som DTL anbefaler, også vil fjerne navnet, bliver branchens egen-kontrol om muligt endnu sværere.

Spørgsmål:

- 1. Hvilke værktøjer mener du, branchen kan bruge i forbindelse med en helt nødvendig form for selvjustits?**
- 2. Vil du med baggrund i ovenstående, tage skridt til en drøftelse af en genindførelse af ID-numre?**