

Imagekampagne: Omverdenen skal lære os bedre at kende

"Holder DK kørende" er navnet på en stor imagekampagne for lastbiltransporten. I første omgang bliver kræfterne brugt på at mobilisere og involvere branchens mange virksomheder og medarbejdere. Og i løbet af efteråret 2010 bliver kampagnen for alvor synlig for befolkningen.

91 procent af danskerne anerkender, at lastbiltransport er en uundværlig del af samfundet. Det viser en undersøgelse af branchens image. Alligevel har mange mennesker en kritisk holdning til branchen.

Imagekampagnen bliver lanceret i fællesskab mellem ITD, DI Transport, DTL, ATL og Danske Speditører og med opbakning fra 3F og Transportministeriet. ITD er initiativtager og finansierer kampagnen, der løber frem til foråret 2012. Budgettet er på ca. 20 mio. kroner. Målet er, at befolkning og beslutningstagere får øget deres kendskab til lastbiltransportens virke og vilkår i Danmark:

"Vi skal have styrket lastbiltransportens image. Og jeg er ikke i tvivl om, at det kan lade sig gøre. Forudsætningen er, at omverdenen lærer os bedre at kende og får et mere nuanceret billede af, hvem vi, og hvad vi laver. Et godt image

er vigtigt. Det smitter positivt af på vores møde med andre trafikanter og på humøret og den faglige stolthed i vores branche," siger ITD's formand Mogens Therkelsen og uddyber: "Jeg er overbevist om, at vi også vil kunne mærke et bedre image på vores rammevilkår. Det er en selvstændig målsætning, at lastbiltransportens vilkår bliver debatteret og fastlagt på baggrund af fakta frem for fordomme".

Ægte medarbejdere i reklamefilm

Kampagnen har allerede haft succes med at få engageret en lang række kvinder og mænd, der til daglig er beskæftiget med lastbiltransport. Chauffører, vognmænd og andre fra branchen har bl.a. stillet op til casting til en reklamefilm, som kan ses på tv til efteråret. Om reklamefilmen siger ITD's adm. dir. Jens I. Petersen: "Vi er overbeviste om, at vi får mest ud af kampagnen, hvis det er branchens egne folk, der kommunikerer lastbiltransportens budskaber. Derfor overlader vi ikke opgaven til skuespillere eller dukker. Hermed tror jeg, at vi hurtigere kan få nedbrudt fordommene om os og i sidste ende opnå, at alle i branchen synes, det er sjovt at arbejde med lastbiltransport i Danmark."



Nyt netværk om særtransporter på vej

Mange medlemmer udfører særtransporter, dvs. kører med møllevinger, entreprenormaskiner og byggematerialer. Derfor arrangerer ATL ofte møder om området og dets regelsæt.

På møderne deltager en repræsentant fra Rigspolitiet, som gennemgår love og regler på området og kan svare på spørgsmål fra tilhørerne. Nu opruster vi på området og etablerer – i samarbejde med DI Transport – et netværk for særtransporter. Udover ATL's medlemmer kan købere af særtransporter og forhandlere af transportmateriel deltage i netværket.

Netværket skal fungere som rådgiver over for ATL og DI Transport, så vi kan optimere rådgivningen til medlemsvirksomhederne og øge indflydelsen på de regelsæt, der er på særtransportområdet. Desuden bliver netværket en god platform for løbende sparring mellem deltagerne, når de støder på udfordringer i hverdagen.

Vognmænd og forskning i givtigt samarbejde

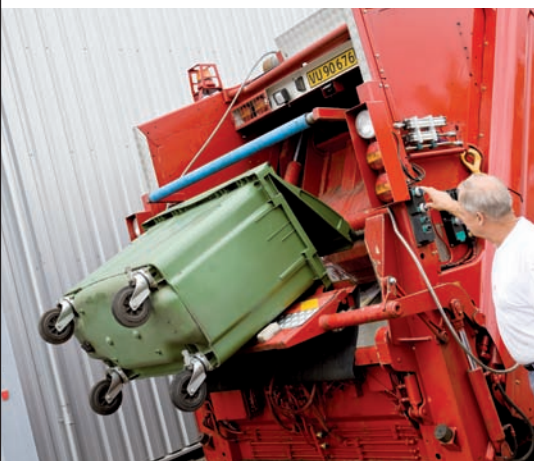
Vognmand Henrik Tofteng er et af de ATL-medlemmer, der er med til at tegne og påvirke branchens fremtid. I projektet Intelligente Godstransportsystemer deltager

han og hans chauffører i spændende udviklingsprojekter.

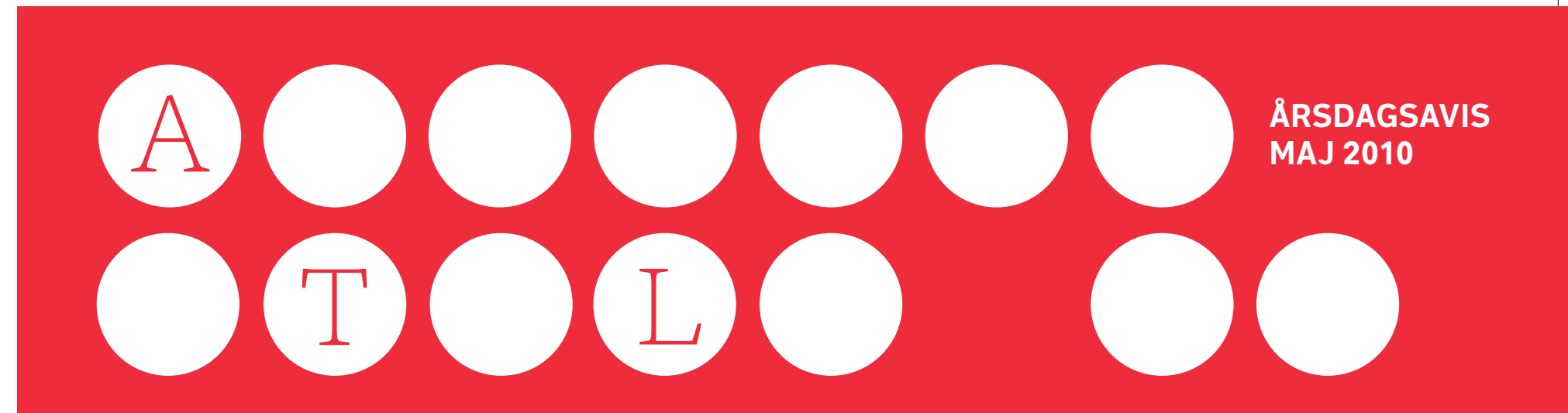
Teknologisk Institut står bag konsortiet Intelligente Godstransportsystemer, hvor ni partnere bidrager med input til nye it-løsninger, der kan gavne miljøet og øge effektiviteten i transportbranchen, herunder vognmand Henrik Tofteng, der pt er med i et udviklingsprojekt, der afprøver, hvor meget brændstof, man kan spare ved at køre med det rigtige dæktryk.

En anden deltager er Ole Nordskov fra Tvis Vognmandsforretning, der er med til at udvikle nye it-systemer, der kan fordele kørsler mellem vognmænd, der arbejder sammen og dermed levere en hurtigere og bedre service.

Så vognmændene har allerede fået gode ideer og glæde af forskere og teknologier fra Danmarks Tekniske Universitet og Teknologisk Institut.



Redaktion Anne Windfeldt Trolle, Eva Beckmann, Laila Ankjær • **Redaktionen** er sluttet maj 2010 • **Tryk** Kailow Graphic • **ISBN** 978-87-7353-845-6 • **Oplag** 2.000 eksp. • **Yderligere eksemplarer** kan bestilles hos ATL – Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, 1787 København V, Tel. 3377 3377, Fax 3377 3300, at@di.dk, atl.di.dk • **Det er tilladt** at gengive artiklerne eller dele heraf med kildeangivelse.



ÅRS DAGSAVIS
MAJ 2010

Gør klar til et liv efter krisen



Formand for ATL, Anders Fransgaard:

Den samlede transportbranche yder et markant bidrag til samfunds-

økonomien. Vi bidrager reelt med mere end 8 % af Danmarks produktion. Som branche er vi dog også meget konkurrencefalsom, og det seneste år med global afmatning, har transporterhvervet i særdeleshed været hårdt ramt.

Men det må ikke få os til at tabe modet. Der er brug for tro på, at vi kommer styrket ud af krisen. Og så selvom det kan virke uoversku-

eligt, når man kæmper for overlevelse i hverdagen. Mange transportvirksomheder har allerede brugt tid på at tænke anderledes, at effektivisere og optimere. Der er ryddet op i gamle væner, og virksomhederne ruster sig til den dag, hvor det hele vender.

Vi må ikke lade os kue

Det er vigtigt - også når krisen kradser - at få formuleret en offensiv vækststrategi, hvor innovation og satsning på nye forretningsmuligheder øger markedandsende og positionerer os til at være på forkant, når væksten kommer tilbage. Vi skal ikke lade os kue af billig

udenlandsk arbejdskraft, af udenlandske konkurrenter, som kører til lavere takster - vi skal i stedet finde ud af, hvor vi er bedre, og hvorfor kunderne skal vælge os. Vi skal forfine vores ydelser, skabe loyalitet og tæt samarbejde med vores kunder og tilbyde netop det, der gør os uundværlige.

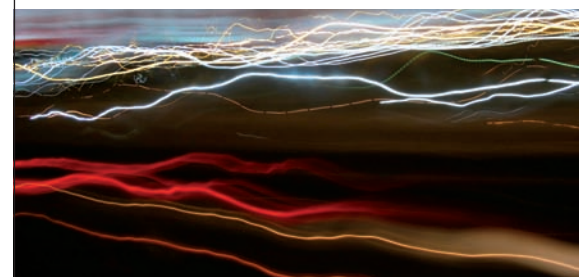
Vi skal bruge den nyeste teknologi for at komme i førertrøjen, udanne og dygtiggøre vores medarbejdere og ikke mindst samarbejde med vores kunder for at effektivisere hele vareflowet.

Så fat mod - der er også et liv efter krisen

Vi bevæger os

Hos ATL har det også været tid til at tænke nyt. Med helt nyt design og nye farver er der for alvor kommet bevægelse i signalerne fra ATL. Vi står på et stærkt fundament i en stolt branche, hvor vi skal videreføre meget af det gode. Men det er også nye tider med nye udfordringer, og vi skal sætte nye tanker i søen som arbejdsgiverforeningen for fremtidens vognmænd - i tæt samarbejde med DI Transport og DI i det hele taget. Det signalerer vores nye logo.

Så væn dig til vores nye flotte udseende. Og væn dig til endnu mere bevægelse fra ATL...



Transportvirksomhederne skimter lys forude...



2009 satte en kæp i hjulet hos mange af ATL's medlemmer. For bliver der ikke bygget, produceret eller indkøbt varer, så skal der heller ikke distribueres eller transporteres i samme omfang. Og det mærker transportsektoren hurtigt. Først nu lyser det en anelse.

"Ser man på antallet af lastbiler, der er kørt over Storebælt over de seneste 8 år, er det markant, at 2007/08 toppede med mere end 11.000 biler om måneden til nu,

hvor tallet er et godt stykke under de 9.000. Det er til at tage og føle på for vores medlemmer", siger branchedirektør Anne Windfeldt Trolle.

Vi har netop undersøgt medlemsvirksomhedernes aktuelle økonomiske situation ved at se på omsætning og medarbejderantal. Den viser, at krisen har tæret på virksomhederne, der har måttet tage konsekvenserne i form af afskedigelser. Og spørger vi til udfordringer her og nu, står også høje omkostninger, miljøhensyn, nye kunder og finansiering højt på listen.

Dine udfordringer her og nu














- Finansiering 32 pct.
- Generationskifte 17 pct.
- Arbejdskraftmangel 1 pct.
- Udenlandsk konkurrence truer min position 25 pct.
- Nye investeringer 22 pct.
- Skal have nye kunder 32 pct.
- Miljøhensyn 34 pct.
- Høje omkostninger 54 pct.
- Andet 14 pct.

"Men når vi beder om medlemmernes bud på forventningerne til resten af 2010, så er der heldigvis lidt lys forude. Alene i første kvartal kan vi spore positive tendenser,

og de fleste forventer et godt andet halvår i 2010".

Læs meget mere om undersøgelsen på atl.di.dk/undersogelse

SE MERE PÅ ATL.DI.DK

| | | | | | |
|---|---|--|---|--|--|
|  Anne Windfeldt Trolle Branchedirektør Tel. 3377 4723 Mobil: 2060 6964 awt@di.dk |  Bent Bejstrup Chefkonsulent Tel. 3377 4781 Mobil: 2120 5030 bebe@di.dk |  Henrik Christensen Chefkonsulent Tel. 3377 4725 Mobil: 2228 8483 hech@di.dk |  Susanne Linhart Chefkonsulent, arbejdsmiljø Tel. 3377 4847 Mobil: 2228 8475 sli@di.dk |  Niels Henning Holm Jørgensen Chefkonsulent, uddannelse Tel. 3377 4821 Mobil: 2128 9011 nhhj@di.dk |  Dorte Enoksen Juridisk konsulent Tel. 3377 4731 Mobil: 5126 2925 den@di.dk |
|  Pernille Grenaae Konsulent, advokat Tel. 3377 4733 Mobil: 2228 1678 pgr@di.dk |  Hans Madsen Sørensen Konsulent Tel. 3377 3395 Mobil: 2128 8683 hams@di.dk |  Sven-Erik Tensing Konsulent, advokat Tel. 3377 4746 Mobil: 2297 0089 set@di.dk |  Laila Ankjær Sekretær Tel. 3377 4728 laan@di.dk |  Sanne Tøsborg Sekretær Tel. 3377 4724 satr@di.dk | |

Medlemmerne får svar hos Sven-Erik

Jeg skal afskedige et par medarbejdere, hvad gør jeg? Vi er ved at opkøbe en konkurrent, hvordan ensretter vi lønftalerne? Sygefraværet stiger blandt chaufførerne, kan vi gøre noget?

15-20 gange om dagen har Sven-Erik Tensing vognmænd i røret, der har brug for konkrete svar på spørgsmål – især om arbejdstid og ansættelsesforhold. Som DI-medlemmer har de adgang til callcenteret, der kan svare på de fleste overenskomst- og ansættelses-spørgsmål. Men vognmændenes overenskomst er alligevel så kompleks, at det kræver en vis specialviden og indsigt. Derfor har ATL sin egen hotline, hvor de 1.100 vognmands-, transport- og logistikvirksomheder kan få hjælp.

Sven-Erik er uddannet advokat med ansættelsesret som sit speciale og har hjulpet virksomhederne fra Rådhuspladsen siden maj 2008. For det arbejdede han for Lægeforeningen og Ledernes Hovedorganisation og er derfor en garvet rådgiver i ansættelser, arbejdstid og fravær m.v..

Specielle arbejdstider – særlige regler

Alligevel er der mange særlige forhold, der gør sig gældende, når rådgivningen nu foregår i ATL-regi. Fordi en chauffør ofte tilbringer flere dage eller en hel uge på de europæiske motorveje ad gangen, er det svært at tale om en standardkontrakt. Så enhver ansættelse afhænger helt naturligt af spørgsmålet om arbejdstidsregler. Også sygeløn og fleksibilitet i transportsektoren er underlagt lidt andre regler end overenskomsten i andre brancher.

Mange spørgsmål om sygdom og sygefravær

Sygdom fylder en del i rækken af spørgsmål fra virksomhederne. Hvordan håndterer vi et stigende sygefravær, kan man opsig en sygemeldt chauffør? Løn, refusion osv.?

”Det er ofte de mindre virksomheder, der har meget konkrete spørgsmål til konkrete problemer i hverdagen. Så jeg prøver at give dem så hurtige og præcise svar som muligt – og gerne samme dag”.

”De store virksomheder med mange ansatte har typisk en personalechef eller en HR-afdeling, hvor de har godt styr på de mange regler og har fundet frem til praktiske løsninger. Det er klart, når man er vant til at tackle flere medarbejdere, så bruger man reglerne hyppigt og får dem naturligt ind på ryggen. Hos de store hjælper jeg typisk med nogle lidt andre, bredere problematikker, såsom at levere input til virksomhedspolitik, f.eks. håndtering af sygemeldte medarbejdere eller retningslinjer for advarsler”, siger Sven-Erik Tensing.

”Vi havde lidt færre sager i opgangstiderne, men nu hvor krisen har været en realitet et godt stykke tid, så kommer der også flere konflikter, fyringer og sager i det hele taget, når virksomhederne er presset i bund. Men ellers mærker jeg ikke de store udsving hen over året. Selvfølgelig har vi haft lidt flere konkurser og overenskomstperioden har også givet en vis travlhed.”

Arbejdsnedlæggelser eller presset

”Blandt vores medlemmer har vi jo en hel del dagrenovationsvirksomheder. På det område har der over det seneste års tid været en vis aktivitet og møder som konsekvens af overenskomststridige arbejdsnedlæggelser – forskellige steder rundt i landet. Det noget, der hurtigt får opmærksomhed fra det øvrige samfund, så der skal

en anden, det kan være udfærdigelse af ansættelseskontrakter, råd og vejledning i forbindelse med advarsler, opsigelser eller bortvisninger. – De brede penselstrøg med personalepolitikker mm. i virksomheden klarer vi selv, men vi deltager gerne til seminarer eller kurser hos ATL, hvor emner om det personalepolitiske er på dagsordenen.

– Har vi en sag med et fagforbund, kontakter vi også altid ATL, så de kan hjælpe os videre med sagen og vi kan sikre os at vi overholder overenskomsten samt regler og paragraffer siger Bodil Søllingvraa.

Har du overenskomst- og ansættelses spørgsmål?

Så kontakt også gerne ATL's

- ☎ Pernille Grenaae
- ☎ Hans Madsen Sørensen
- ☎ Dorte Enoksen



vi virkelig kunne træde hurtigt til og hjælpe, hvor vi kan”, siger Sven-Erik.

Optræder gerne som mægler

Men for Sven-Erik byder dagen også på andet end telefonkontakt med medlemmer.

Flere gange om måneden er der mæglingsskifter mellem ATL og 3F lokalt, hvor man forsøger at løse en konflikt mellem en arbejdsgiver og en eller flere ansatte.

”Heldigvis har vi og 3F lokalt et godt forhold til hinanden. Vi er professionelle samarbejdspartnere og sagerne bliver løst i dette regi. Nogle af sagerne går dog videre til fællesmøde i DA og eventuelt til Arbejdsretten”.

”Det er altid positivt, hvis vi kan finde frem til en løsning så tidligt som muligt i et forløb. Men hvis det er nødvendigt og principielt, så kan vi også vælge at køre en sag for et medlem – hele vejen gennem retssystemet”, siger Sven-Erik Tensing.

3 gode råd ved opsigelser

Ring gerne, inden du står foran at skulle afskedige en eller flere medarbejdere. Vi giver gerne gode råd, så I kommer bedst ud af situationen for begge parter.

Er medarbejderen særligt beskyttet? F.eks. tillids- eller sikkerhedsrepræsentant, lige blevet far og har anmodet om forældreorlov eller er sygemeldt pga. en arbejdsskade.

Hvis opsigelsen begrundes i chaufførens forhold – har han forudgående fået en skriftlig advarsel?

Kørsel | arbejdsdag | pause | hviletid | natarbejde |

At forstå og arbejde efter de omfattende køre- og hviletidsregler kræver sin vognmand/chauffør

ATL bruger en del tid på at tolke reglerne og vejlede medlemmerne på området, og vi har et tæt samarbejde med Rigspolitiet for at sikre, at medlemsvirksomhederne til enhver tid har adgang til de rette oplysninger.

ATL hjælper med høringsvar

En del virksomheder oplever hvert år at skulle aflevere diagrammark og tachografdata til virksomhedskontrol hos Rigspolitiet. Og hvis Rigspolitiet udmåler et eventuelt bødekraft, så skal virksomheden afgive høringsvar. Her hjælper ATL gerne med at skrive høringsvaret. Det samme gælder, hvis virksomhedens chauffører bliver stoppet i en vejkontrol og da får kontrolleret diagrammark og tachografdata for overtrædelser.

Populære kurser på arbejdspladsen

ATL arrangerer hvert år 4 medlemsmøder, hvor vi gennemgår køre- og hviletidsreglerne, med vejledninger og bødekatolog. ”Vi kan se, at mange virksomheder sender deres disponenter og kørselsledere til disse arrangementer for at sikre, at de er opdaterede på området. Derfor tilbyder vi også at holde køre- og hviletidskurser ude på virksomheden, så alle ansatte kan få en gennemgang af reglerne på ca. 1½ time. Det er ret populært, og vi stiller gerne op”, siger Anne Windfeldt Trolle.

Rejsende i regler

ATLs to ypperste eksperter inden for køre- og hviletidsproblematikken er Henrik Christensen og Bent Bejstrup. De er populært sagt omrejsende specialister i de komplicerede regler. For Henrik Christensen bliver det nemt til 150-200 besøg om året hos virksomhederne i Jylland og på Fyn.

Hvordan bruger virksomhederne dig?

De har både spørgsmål til overenskomst og køre- og hviletidsregler, men jeg optræder også som sikkerhedsrådgiver, når det f.eks. gælder kørsel med farligt gods. Jeg kan mærke, at medlemmerne godt kan lide at have den direkte kontakt med os, så de kan få en forklaring face-to-face.

Hvad kan du især hjælpe med?

Hvis politiet kontrollerer chaufføren/virksomheden og er nødt til at uddele et bødeforlæg, så hjælper jeg med at forklare, hvordan de kan undgå, at det sker igen. Det er store bøder, hvis reglerne ikke overholdes, så dér kan jeg spare medlemmerne for mange penge.

Hvem trækker på dig?

Det er ofte de mindre og mellemstore vognmænd, og de har typisk flere forskellige spørgsmål. Når de ringer, tilstræber jeg, at komme på besøg inden for en uges tid. Men også de store virksomheder har brug for vejledning, når det gælder køre- og hviletidsreglerne. Flere chauffører giver tilsvarende mere administration og planlægning, og der er køre- og hviletidsreglerne også en udfordring.



Fragtmand Bent Klausen fra Silkeborg:

Der er meget at holde styr på i det daglige, og jeg kan naturligvis ikke alle køre- og hviletidsreglerne på fingrene. Så jeg trækker på ATLs rådgivning, hver gang der er noget, jeg ikke forstår. Det er godt at få en snak om lidt af det hele, og Henrik Christensen er yderst brugt her i firmaet, og han er også god til at kigge forbi. Min datter, der står for meget af det administrative her i virksomheden, trækker også på Henrik og enten kan han svare på vores spørgsmål eller også henviser han til en anden i ATL der kan. Vi er meget tilfredse med ATLs service.



Transportvirksomheden meldgaard Gruppen i Aabenraa har med sine 450 medarbejdere ofte brug for råd og vejledning fra ATL. For personalekonsulent Bodil Søllingvraa er det især de juridiske spidsfindigheder, der kan kræve sparring fra advokat i ATL Sven-Erik Tensing.

– Jeg har brug for at være helt sikker på, at vi overholder alle regler. Med så mange medarbejdere, der er dækket af mange forskellige overenskomster (butik, værksted, dagrenovationschauffører, godschauffører, flyttemedarbejdere samt funktionærer) er det afgørende, at vi overholder alle regler og deadlines. Det kan være varsler, når der skal flyttes fra en overenskomst til

en anden, det kan være udfærdigelse af ansættelseskontrakter, råd og vejledning i forbindelse med advarsler, opsigelser eller bortvisninger. – De brede penselstrøg med personalepolitikker mm. i virksomheden klarer vi selv, men vi deltager gerne til seminarer eller kurser hos ATL, hvor emner om det personalepolitiske er på dagsordenen.

– Har vi en sag med et fagforbund, kontakter vi også altid ATL, så de kan hjælpe os videre med sagen og vi kan sikre os at vi overholder overenskomsten samt regler og paragraffer siger Bodil Søllingvraa.

Solhulet er et engrosfirma, der tilbyder økologiske og biodynamiske fødevarer af høj kvalitet. Firmaets historie og virksomhedsfilosofi er kendetegnet ved bæredygtighed og udvikling.

Virksomheden har 45 ansatte, hvoraf 25 er lagerfolk, 14 administrative medarbejdere og syv chauffører. Chaufførerne distribuerer hver dag fødevarer i Jylland og på Fyn i Solhulets fem kølebiler. På Sjælland varetages distributionen af en ekstern transportør.

For personalechef Klaus Bolving opstår der ofte spørgsmål af juridisk karakter. Det gælder især vedr. fortolkning af overenskomsten og køre- og hviletidsreglerne. Derudover gælder det de mange tilhørende regelsæt samt specifikke problemområder af personalejuridisk karakter.

”Jeg oplever altid imødekommenhed, når jeg ringer eller mailer efter hjælp hos ”vores venner” hos ATL. Det gælder både Henrik Christensen og Sven-Erik Tensing, hvis venlige og kompe-

tente støtte, vi værdsætter meget højt i Solhulet”.

”Jeg skal ofte forholde mig til den vanskeligt tilgængelige og til tider komplekse jura inden for personale og drift, og der er det rart med støtte fra ATL, der kan give mig overblik og tryk i den daglige ledelse”.



Uddannelse

Sats på fremtidens arbejdskraft

Vores medlemsvirksomheder skal sikres det bedst mulige udbud af uddannelser, både for lærlinge og gennem AMU. Rigtig mange medlemsvirksomheder har brugt "de stille stunder" til at uddanne deres kernemedarbejdere som voksenlærlinge, mens det har knebet noget med at tage unge i chaufførlære – en ret naturlig reaktion, når der ikke er så meget at bestille. Vi håber på bedre tider – også når det gælder uddannelsesindsatsen – for der skal stadig investeres i fremtidens arbejdskraft. Læs nedenfor, hvad der ellers sker på uddannelsesområdet.

Ekstra bonus, når tager en lærling

Staten har forhøjet det tilskud (bonus og præmie), som virksomheden kan få, til 50.000 kr. Det gælder både for unge og voksne lærlinge. For at motivere virksomhederne yderligere, har ATL fået indført – via Transportsektorens Uddannelsesfond – TSU, at en virksomhed yderligere kan få 10.000 i tilskud til unge lærlinge, når de har gennemført deres uddannelse. Desuden vil TSU fremover købe en bogpakke til de unge lærlinge, som er ansat i ATL's medlemsvirksomheder.

TSU refunderer forsat virksomhedens udgifter til studietur og svendeproegebyr for lærlinge.

Uddannelse som kørselsleder – nu en realitet

ATL har længe arbejdet for, at det skal være muligt at uddanne kørselsledere. Denne uddannelse – den såkaldte trin 3 – er nu i gang 6 steder i landet, så nu er uddannelsen en realitet. Det foregår på lærlingevilkår, og medarbejdere med erfaring på området kan få merit. Næste skridt er at få det faglige indhold fra trin 3 stillet til rådighed som AMU-kurser – det er ikke alle medarbejdere, som kan – eller vil – opfylde betingelserne for adgang til trin 3, som – desværre – fortsat er et svendebrev. Derfor arbejder ATL hårdt på at få udviklet AMU-kurser med samme indhold.

Spændende efteruddannelse med gode undervisere

De første chauffører har allerede været på kursus. ATL ejer sammen med 3F TSU Simulatorcenter A/S, som også tilbyder dette kursus. Og her har der været stor tilfredshed blandt deltagerne. Underviserne har lang erfaring fra og kendskab til branchen, så der er ingen kedelige stunder.

Betalingen for efteruddannelsen er imidlertid en anden sag. ATL mener ikke, at det er virksomhedernes pligt at betale løn under uddannelsen, der varer 5 dage. Ligesom chaufføren selv må afholde AMU-kursusudgifterne og gebyret til chaufføruddannelsesbeviset. Chaufføren vil under kurset kunne få VEU-godtgørelse svarende til dagpengesatsen. 3F er ikke enige, og sagen er derfor rejst i Arbejdsretten, som forventes at afgøre sagen den 15. juni 2010.

Penge nok i uddannelsesfonden

Under årets overenskomstforhandlinger, fandt ATL og 3F frem til, at der er rigeligt med midler i Transportsektorens Uddannelsesfond –TSU, og det lykkedes at få standset indbetalinger til fonden i 2010 for ATL-medlemmer.

Vi arbejder også på...

Inden længe kommer der nye uddannelseskrav til personer med ledelsesansvar for indsamling af kildesorteret, genanvendeligt erhvervsaffald. ATL arbejder via Transporterhvervets Uddannelsesråd TUR for at få dette uddannelseskrav omsat til kurser, som kan tages via AMU.

Arbejdstilsynet har varslet, at der skal ske en revision af certifikatordningerne for kraner, gaffeltruck og teleskopløssere. I første omgang drejer det sig om at se på selve certifikaterne og deres dækningsområder, men i næste omgang vil også uddannelseskravene komme ind i billedet. Her arbejder ATL for større fleksibilitet samtidig med, at kvaliteten fastholdes.

Endelig vil ATL tage fat på den obligatoriske chaufføruddannelse og den måde, den er indført på i EU. Der er nemlig stor forskel på, hvad kravene er i de enkelte lande. Vi er ikke utilfredse med den måde det fungerer på i Danmark, men vi vil ikke stiltiende se på, at man i andre lande slipper meget nemmere om kravet.



Arbejds miljø

Kan det betale sig at klage over Arbejdstilsynets påbud?

Det seneste år har Arbejdstilsynet fortsat haft et særligt fokus på arbejdsmiljøforholdene i transportsektoren.

Ved besøg på 435 virksomheder, der arbejder med vejgodstransport, kurér, flytteforretninger, affaldstransportører og luftfragt, er der uddelt 287 påbud. Og der tegner sig et mønster i de påbud, som Arbejdstilsynet uddeler hos transportvirksomhederne. Problemerne er typisk:

- ⊕ Ergonomi – løft, træk og skub
- ⊕ Psykisk arbejdsmiljø (forebyggelse af traumatiske hændelser)
- ⊕ manglende APV (eller ikke opdateret APV)
- ⊕ ulykkesrisici
- ⊕ kemi/biologi

Flere virksomheder har ikke følt kritikken som berettiget. Derfor har ATL og DI intensiveret indsatsen for at bistå virksomhederne med at vurdere påbud og eventuelt klage på vegne af virksomheden. ATL har fået medhold i en lang række sager, som har bety-

det, at virksomhederne har sparet penge til brug af ekstern rådgiver, så ja – det kan ofte godt betale sig at klage.

Overraskende har Arbejdstilsynet selv måttet trække en del sager efter en klage. Det drejer sig om sager, som har været for dårligt beskrevet til at kunne udløse et påbud, eller hvor Arbejdstilsynet har brugt en forkert hjemmel. Derfor kan ATL kun fortsat opfordre medlemmerne til at kontakte os, hvis Arbejdstilsynets påbud synes urimelige.

Besøg skal foregå på en fair måde. Vi har desuden hæftet os ved Arbejdstilsynets fremfærd ved tilsynsbesøg. Ofte har Arbejdstilsynet ønsket at gennemføre gruppesamtaler med de ansatte uden, at der har været ledelsesrepræsentanter til stede. Det forudsætter virksomhedens velvillige indstilling og aktive medvirken, – og det har Arbejdstilsynet ikke oplyst virksomhederne om. ATL og DI har derfor ved flere lejligheder påtalt dette overfor Arbejdstilsynet.

Arbejds miljøet er fortsat vigtigt

ATL understøtter virksomhedernes arbejde for at sikre et godt arbejdsmiljø – både ved deltagelse

i arbejdet i BAR transport og engros og ved at holde gratis kurser om arbejdsmiljø for medlemmerne.

Så vi opfordrer stadig virksomhederne til at være opmærksomme på såvel APV, sikkerhedsorganisationen, tunge løft og ulykkesrisici i virksomheden. Træk på os, hvis du har brug for hjælp til arbejdsmiljøarbejdet.



BAR transport og engros

Gratis vejledninger til arbejdsmiljøarbejdet

ATL deltager i arbejdet i Branche-arbejds miljørådet for transport og engros. Derfor kan du som medlem af ATL gratis få tilsendt brancherettede vejledninger om arbejdsmiljø.

Vejledningerne kan ses på www.bartransport.dk – under fanbladet godstransport på vej. Du kan også downloade vejledninger fra hjemmesiden eller kontakte chefkonsulent Susanne Linhart, sli@di.dk

Træk på ATLS tilbud – og få viden og sparring

Ugentlige nyhedsbreve i din inbox, der orienterer dig om aktuelle og relevante aktiviteter/nyheder i branchen

- ⊕ 3 specialiserede netværk, der giver mulighed for at møde ligesindede og drøfte aktuelle problemstillinger og løsninger
- ⊕ Adskellige arrangementer årligt, der opdaterer dig om alt fra ny lovgivning og transportregler til nyt om arbejdsmiljø og uddannelsesfond
- ⊕ 2 rejsende eksperter i køre- og hviletidsproblematikker. Brug dem på stedet og bliv klogere
- ⊕ 4-6 overenskomstmøder landet rundt, der hurtigt giver overblik over nye initiativer
- ⊕ 11 medarbejdere i ATLS sekretariat, der kan hjælpe med det meste
- ⊕ Rabatter og særligt tilbud på telefoni, forsikring og administrationsopgaver
- ⊕ En årsdag med inspirerende oplæg, livlig debat og en god middag



På vej fra EU

Fremtidens transport din branche – anno 2025

I hvilken retning bevæger vores branche sig?
Vi giver fire bud på veje for fremtidens transportsektor.

①

Afgifter får os i knæ

Alle former for vejafgifter kommer i spil. Det bliver dyrere for de store vogne at komme ind til byerne, befolkningen vil have store lastbiler udenom byerne. Der kommer højere priser og afgifter på motorveje, broer og færges.

Samtidig er der endnu flere miljøafgifter i form af CO₂-belastning pr km, nye regler om partikelfiltre osv. Ligesom højere energipriser og udsigt til energiknaphed er med til at fordyre transportsektorens omkostninger betragteligt. Konkurrencen fra andre transportformer bliver hårdere.

②

Åbne grænser, færre regler, konkurrenceevne i top

De komplicerede regler for kørsel med lastbil i EU-lande (cabotage) er totalt afskaffet. Der er for alvor kommet åbne grænser. Efterhånden kunne ingen se meningen med at sætte hegnspele op mellem lande, der arbejder for varesnes frie bevægelighed. De mange dommedagsprofetier om, hvordan danske vognmænd skulle klare sig i konkurrencen holdt ikke stik. De danske vognmænd vinder markedsandele både nationalt og internationalt pga. stigende lønninger i de andre lande, veluddannede danske ansatte og succes med integration af indvandrere i en tid, hvor der er mangel på unge/arbejdsstyrke.

Det danske skatteniveau er ikke længere blandt de højeste i Europa, bl.a. fordi de danske politikere har vist vilje til at bringe det danske transporterhvervs konkurrenceevne helt i top med fornuftige miljø- og kørselsafgifter.

③

Teknologi og innovation giver nye perspektiver på alt

Drive smartere – nye opfindelser og ændrede køreteknikker sparer endnu mere på brændstoffet. Ikke unormalt, at de tungeste lastvogne kører længere på literen og via teknologi også kan udnytte "grøn bølge" i trafikken. Men brændstof er ikke kun diesel og benzin. Fremtiden byder på flere former for alternativt "brændstof" såsom rapsolie, brint, majs og el-lastbilerne vinder også frem. Højresvingsulykker eksisterer ikke længere, nye værktøjer i bilerne umuliggør ulykkerne. Samtidig gør ny teknologi transporten mere gennemsigtig for kunderne, som dagligt kan følge godsets vej på sin computer. Effektiv planlægning og bedre service giver et tættere forhold til kunderne. De største virksomheder i branchen har mulighed for at køre om natten, så man ikke generer i byerne om dagen og med flere chauffører kan man udnytte vognparken mere effektivt. Flere vognmænd investerer og leaser nyt udstyr, og nye finansieringsformer giver et bedre cash-flow.

④

Lokal produktion betyder kortere ture

Klima- og miljøbevidsthed fylder mere og mere. Og lokal produktion vinder for alvor frem. Fremover bliver fødevarer aldrig transporteret over lange strækninger, men produceret tættere på – det betyder kortere ture for vognmændene.

Finanskrisen har ændret alting meget markant. Simple Living bevægelsen vinder mere og mere frem efter de mange år med forbrugsfest. Nu gælder det om at købe så lidt som muligt. Der er gang i de kritiske forbrugere, der konsekvent fravælger varer fra Kina og Asien i det hele taget. Det betyder mindre godsmængder, færre kørsler.

Til gengæld har branchen specialiseret sig inden for særtransporter og bæredygtighed, tungt gods til vedvarende energi (vindmøller, solceller).

Giv os dit bud på fremtidens transport

Send en mail til atl@di.dk. Skriv et par linjer om, hvordan du ser din virksomheds og vores branches fremtid – nu og om 10-15 år.

Vi udvælger et par stykker og bringer dem i nyhedsbrevet hen over sommeren.



Endelig bedre tachograf på vej

EU-Kommissionen skal revidere reglerne for den digitale tachograf. Og det er tiltrængt. Reglerne for den nuværende er fra 1985, og det betyder, at tachografen fremstår som et gammeldags kontroludstyr på trods af, at den først blev indført i 2006.

Kommissionen har i løbet af vinteren gennemført en høring, hvor ATL gennem DI Transport, er kommet med ønsker til forbedringer af tachografens funktioner. ATL har ønsket en langt større brugervenlighed af apparatet, og en mulighed for at koble det sammen med transportvirksomhedernes øvrige it-udstyr, så den kan blive til et nyttigt og værdiskabende værktøj for brugerne.

Nuværende model er ikke tidssvarende

ATL har store forventninger til de forbedringer af tachografen, som EU's høring munder ud i. Især forventer vi, at der bliver adgang til trådløs dataoverførsel fra lastbi-

len til kontoret, f.eks. ved hjælp af GSM eller lignende, da det er en hæmsko for mange transportvirksomheder, at lastbilen skal hjem i faste intervaller for at downloade nye data.

Cabotage til debat

I maj blev definitionen for cabotagekørsel strammet betydeligt. Hidtil har det været tilladt, for transportvirksomheder bosiddende i EU, at udføre midlertidig og lejlighedsvis kørsel internt i andre EU- og EØS-lande i op til 1-2 måneder.

Fremover vil de nye regler kun tillade, at en udenlandsk indregistreret lastbil kører op til 3 cabotage-ture på 7 dage, i forbindelse med en international transport. For eksempel må en dansk indregistreret lastbil køre varer fra Padborg til Hamburg og derefter 3 ture internt i Tyskland, inden lastbilen tager næste transport mellem to lande.

Det er politiet, der skal kontrollere reglerne i Danmark, og fremover skal chaufføren kunne vise doku-

mentation, fx i form af fragtbrev for den internationale transport.

Ved overenskomstfornyelsen 2010 var cabotagereglerne til debat mellem overenskomstparterne. Parterne blev enige om, at myndighederne fremover skal sikre en effektiv kontrol med, at de nye regler bliver overholdt. Parterne har siden haft møde med transport- og justitsministeren og en arbejdsgruppe skal kigge nærmere på reglerne, herunder på sanktionsniveauet.

Vikarer skal sikres mod forskelsbehandling

I december 2011 skal EU's vikardirektiv implementeres i Danmark. Det betyder kort fortalt, at vikariansatte bliver sikret mod forskelsbehandling.

I Danmark er der tradition for, at arbejdsmarkedets parter ved aftale implementerer sådanne direktiver, så de indgår som en del af aftalegrundlaget på linje med den kollektive overenskomst. Således

har ATL ved den netop overståede overenskomstfornyelse med 3F aftalt, at parterne inden 1. marts 2011 skal søge direktivet implementeret ved aftale.

Hvis ikke denne hensigtserklæring lykkes, risikerer overenskomstparterne at komme uden for indflydelse på indholdet i en kommende lov. Danmark er forpligtet til at have implementeret vikardirektivet i dansk ret inden 2012, og derfor vil regeringen under alle omstændigheder være nødsaget til at fremsætte lovforslag om implementeringen til ikrafttrædelse inden fristens udløb. Denne risiko for at få rammer sat af folkettinget er som regel en god katalysator for arbejdsmarkedets parter til at kunne opnå enighed om implementeringen, så man selv i højere grad er herre over resultatet, når blot direktivets rammer er overholdt.

