



ITD

Årsrapport



ITD
Brancheorganisation for den
danske vejgodstransport



2013

"Vi er nødt til at højne effektiviteten i den europæiske økonomi lige fra finanssektoren over energi til IT-sektoren. Vejgodstransport skal også levere sin del af indsatsen for at få en bedre konkurrenceevne og forbedre den europæiske økonomi."

Kristian Hedberg, kontorchef i EU-Kommissionens afdeling for mobilitet og transport, DG Move.



**Udgivet af ITD
– brancheorganisation for
den danske vejgodstransport**

Ansv. redaktør: Nikolaj Stig Nielsen
Journalist: Jens J. Eriksen
Sats og layout: Heidi Jul
Foto: Kurt Lauritsen
(Hvor intet andet er angivet)
Tryk: Silkeborg Bogtryk

Redaktionen afsluttet 1. marts 2013
Citat er tilladt mod behørig kildeangivelse
©ITD 2013



Tank op med de gode og positive historier på

HOLDER DK KØRENDE

Find os på





Indhold

Branche i bevægelse 6

Forord af ITD's adm. direktør, Jacob Chr. Nielsen

Fakta om ITD 8



Udfordringerne er ikke blevet mindre 12

Interview med ITD's formand, Peter Provstgaard om vognmandsmarkedet lige nu.

Sådan går det hos medlemmerne 14

Highlights fra ITD's medlemsundersøgelse 2013.



Vejgodstransportens nøgletal 18

Hvor mange vognmænd og lastbiler findes der i Danmark?

Hvor meget gods flytter de – og hvad med de omdebatterede udlændige?

Få et faktuel overblik i vores nøgletals-afsnit.

Kan vi stole på statistikkerne? 28



Vi skal have det lange lys på 31

Interview med transportminister

Henrik Dam Kristensen



Køre- og hviletid: Huller i retsplejen 35

Groteske og langtrukne sager fylder de danske retssale på køre- og hviletidsområdet, og bøderne sidder løst for bagateller. ITD efterlyser nytænkning.

Normale overenskomstforhold ønskes 38

ITD har ledt forgæves efter de gode argumenter for, at lastbiltransporten skal være undtaget for den normale danske arbejdsmarkedsmodel. Nu spørger ITD domstolene.



Indre marked: Simplere regler og bedre kontrol på vej 40

Læs EU-Kommissionens, politikernes og organisationernes bud på, hvad der skal ske med det europæiske marked for vejtransport fremover.



Effektiviseringsguld: Smartere transport på de europæiske veje 45

Kæmpe økonomiske og miljømæssige besparelser at hente i ændrede vægte og dimensioner for europæiske lastbiler. ITD har regnet på sagerne.



Stærke danske transportspecialister 48

Mød fire stærke ITD-medlemmer med gang i hjulene – de er ikke nødvendigvis de billigste, men de er blandt de bedste inden for hver deres specialer.

2012 – Året der gik 54

A man with short, light brown hair is walking towards the camera in a modern office hallway. He is wearing a dark blue suit jacket, a light blue dress shirt, and a red and blue striped tie. He is holding a dark folder or briefcase under his left arm. The background is a blurred office environment with other people and architectural elements.

**Branche i
bevægelse**

Stilstand er vognmandserhvervets værste fjende. Lastbiler, der holder stille, gør ingen gavn. Vognmænd, der ikke flytter sig sammen med kunderne, bliver sat af i konkurrencen. Markeder, der ikke udvikler sig, visner og dør.

På den baggrund er det glædeligt at konstatere, at der har været masser af bevægelse i vores erhverv i det forgangne år.

Først og fremmest bliver der flyttet gods. Faktisk mere end nogensinde. Ifølge Danmarks Statistik har danske lastbiler øget transportarbejdet i Danmark med 8,1 procent i løbet af de seneste fire kvartaler.

I den internationale trafik holder de danske vognmænd også skansen flot. Nøglen har her været at tage del i vækstmarkederne uden for Danmark og tænke nyt ved at internationalisere vognparken og dermed opretholde et konkurrencedygtigt logistikprodukt på de europæiske veje.

For ITD-medlemmerne har resultaterne generelt ligget til den gode side i 2012, omend det er blandet. 51 procent øgede indtjeningen, mens 31 procent gik tilbage. Samme billede tegner sig af omsætningen, som steg for 44 procent af vores medlemsvirksomheder, mens 24 procent gik tilbage. Konklusionen er klar: Trods vanskeligheder for nogle, er dansk vejtransport absolut ikke under afvikling!

Mange mærker dog et stadigt større prispres i markedet. Kun 14 procent af ITD-medlemmerne oplevede, at prispresset blev mindre i 2012, mens 61 procent oplevede, at det steg. Konkurrencen er hårdere end nogensinde.


Men er det kun skidt med den øgede konkurrence? Nej, det var helt sikkert hyggeligere i gamle dage, men overordnet klarer det danske vejtransporterhverv faktisk konkurrencen i fin stil. Pointen i en konkurrence er selvfølgelig, at alle ikke kan være vindere på én gang. Men en stærk og sund konkurrence er med til at hæve niveauet over en bred kam – også når det gælder vejtransport.

Og her oplever vi også en positiv bevægelse, nemlig i holdningen til vores erhverv. Tidligere tiders opfattelse af lastbiltransport som et beskyttet erhverv med mere eller mindre faste priser og begrænset ansvarlighed hos aktørerne er under hastig forandring.

Vores nylige medlemsundersøgelse viser i hvert fald ITD-medlemmernes utvetydige opbakning til, at danske lastbilvognmænd skal være professionelle virksomhedsledere, som tager fuldt ansvar for, at regler bliver overholdt, og virksomheden tjener penge.

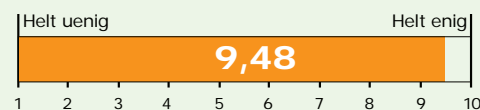
ITD-medlemmerne siger med andre ord "nej tak" til kørsler, som ikke er rentable og "nej tak" til ulovligheder af enhver art. Men naturligvis varmt "ja tak" til professionalisme, ansvarlighed og sunde forretningsaftaler.

Det er den indstilling, vi står for i ITD. Og det er naturligvis glædeligt, at mange vælger at slutte sig til os. 24 procent medlemsfremgang i det forgangne år taler sit tydelige sprog om, at ITD sammen med branchen er i livlig bevægelse, og at vi er på rette vej.


Jacob Chr. Nielsen
Adm. direktør i ITD

Medlemmerne mener

Danske lastbilvognmænd skal være professionelle virksomhedsledere, som tager fuldt ansvar for, at regler bliver overholdt, og virksomheden tjener penge.



Kilde: ITD's medlemsundersøgelse 2013

Fakta om ITD

8

ITD er brancheorganisation for danske virksomheder inden for vejtransportområdet. Medlemmerne er spredt over hele landet og bevæger sig inden for alle tænkelige områder af markedet for vejtransport: internationale og nationale transporter, brede logistikopgaver og specialiserede nichetransporter.

ITD arbejder for stadig udvikling og professionalisering af det danske vognmandserhverv. Visionen er, at Danmark skal være en af de førende nationer inden for vejtransport i Europa. Og ITD vil være et centralt omdrejningspunkt for debat, udvikling og viden i den danske branche.

ITD's arbejde for medlemmerne sigter mod, at det nu og i fremtiden skal være attraktivt at drive virksomhed inden for vejtransport i Danmark. Arbejdet sker ud ad to klare spor:

Et politisk spor, der skal sikre de rigtige rammevilkår, så danske vejtransportvirksomheder bevarer og udbygger konkurrenceevnen.

Et professionelt spor, der skal understøtte et højt fagligt niveau i branchen ved at stille rådgivning, værktøjer og services til rådighed for branchens aktører.



ITD kort fortalt

- 599 medlemmer (1. marts 2013)
- Mere end 2.500 danske vognmandsvirksomheder som kunder hos ITD Servicepartner®
- Regional tilstedeværelse over hele landet via distriktskonsulenter
- Hovedkvarter i Padborg
- Fast repræsentation i København og Bruxelles
- 59 fastansatte medarbejdere
- Datterselskaber: FDE A/S og Vialtis SARL.
– blandt Europas førende momsagenturer og formidlere af betaling til motorveje, tunneller og færger.

Adresser og CVR



Lyren 1 . DK-6330 Padborg
Tlf. +45 7467 1233
Fax +45 7467 4317
itd@itd.dk
www.itd.dk
CVR 40990917

Kontoret i København

Vesterbrogade 10 . DK-1620 København V

Kontoret i Belgien

Rue d'Arlon 25 . B-1050 Bruxelles . Belgium



Medlems-service

Rådgivning og servicering af medlemmerne inden for:

- Jura
- Køre- og hviletid
- Lastbilteknik
- Miljø
- Egenkontrol
- Internationale forhold
- Kørselsspecialer
- Forretningsdrift
- Og meget mere...

Erhvervs-politik

Arbejder aktivt for at fremme:

- Ansvarlig virksomhedsdrift
- Erhvervs konkurrenceevne
- Nytænkning og innovation på logistikområdet
- Udvikling af infrastruktur
- Effektiv og fair kontrol af regler
- Bedre retssikkerhed for branchen
- Udvikling af transport-markedet

ITD Service-partner®

Udvikling og markedsføring af målrettede services for transportbranchen:

- Transport IT
- Forsikring og pension
- Telefoni
- Bogføring og lønkørsel
- ADR – farligt gods rådgivning
- Uddannelse

ITD's tre søjler



ITD's bestyrelse 2012-13. Bagerst fra venstre: Inge-Merete Koch, Torben Rafn, Georg Anneberg, Poul Henrik Schou og Gert Andersen. Forrest fra venstre: ITD-s adm. direktør Jacob Chr. Nielsen, Peter Provstgaard (formand), Gert Jakobsen (næstformand).

ITD-medlemmerne

ITD har pr. 1. marts 2013 599 medlemmer. 1. marts 2012 var medlemstallet 485. Det svarer til en netto medlemsfremgang på 24 procent i løbet af det seneste år.

Det betyder, at ITD i dag har flere medlemmer end nogensinde før. Den hidtidige rekord stammer fra 1994, hvor ITD, der dengang hed FDE, havde 555 medlemmer. Det tal passerede ITD i oktober 2012.

Der er godt 5.000 registrerede vognmandsvirksomheder i Danmark. Ca. 2.000 af dem er enkeltmandsvirksomheder, og kun omkring en fjerdedel af branchens virksomheder har over fem ansatte.



Foto: ITD

Blandt ITD's medlemmer er det knap 55 procent af medlemsvirksomhederne, der har over 5 ansatte. Knap 60 procent har mere end 5 biler.

ITD's medlemmer disponerer tilsammen knap halvdelen af de lastbiler, der kører kommerciel godskørsel i Danmark

Organisation med sundt økonomisk fundament

Ved redaktionens slutning var det endelige årsregnskab for ITD-koncernen endnu ikke afsluttet. Der er budgetteret med et overskud på 90 mio. kr. før skat, og forventningen er, at resultatet som minimum lever op hertil.

Brancheorganisationens drift

Driftsresultatet for brancheorganisationen ITD forventes at ligge på ca. 4 mio. kr., mens overskuddet fra datterselskabet forventes at lande på den pæne side af 90 mio. kr.

Brancheorganisationens resultat er på positivsiden påvirket af den flotte medlemstilgang i 2012, mens investeringer i gratis medlemsservices som eksempelvis køre- og hviletidsservice og ADR rådgivning årligt koster på udgiftsiden.

Datterselskaberne

Koncernens økonomi omkring datterselskaberne FDE og Vialtis er præget af, at 2012 har været et godt år på omsætningen, mens resultatet er præget i nedadgående retning af opkøbet af Vialtis, som fandt sted i september 2012. En del af afskrivningerne i forbindelse med virk-

somhedskøbet ligger allerede i 2012; alligevel ser det samlede driftsresultat for datterselskaberne altså ud til at lande på den gode side af det budgetterede.

Købet af Vialtis SARL er en styrkelse af forretningens position som markedsleder inden for momsrefusion og andre finansielle produkter til transportvirksomheder. Med et stigende pres på indtjeningen de kommende år har det været nødvendigt at opnå en større volumen i forretningen for også i fremtiden at generere pæne overskud.

Forventninger til 2013

I 2013 forventer ITD at kunne fastholde en indtjening i koncernen på samme niveau som i 2012 – dvs. i niveauet 90–100 mio. kr. før skat



FDE og Vialtis – datterselskaber med fremdrift

ITD ejer og driver datterselskaberne FDE A/S og Vialtis SARL. Sidstnævnte er en tidligere konkurrerende virksomhed med hovedsæde i Sydfrankrig og blev en del af ITD-familien via et opkøb i september 2012. Begge selskaber er blandt Europas førende udbydere af momsrefusion for transportvirksomheder samt betalingsformidling til de europæiske motorveje, færger og tunneller. Vialtis drives uafhængigt af ITD af en daglig forretningsledelse og en selvstændig bestyrelse. Over 90 procent af kundegrundlaget for datterselskaberne findes uden for

Danmarks grænser. Tilsammen har FDE og Vialtis omkring 20.000 erhvervskunder i 43 lande. Vialtis og FDE beskæftiger 200 medarbejdere.



Udfordringerne er ikke blevet mindre

12

Peter Provstgaard tiltrådte som ITD's formand i marts 2012. Sammen med Susanne Provstgaard driver han Dansk Transport Kompagni A/S (DTK) i Padborg. Vi har fået en snak med formanden om at drive vognmandsforretning i dag.



Foto: Lene Esthave

DTK leverer samlede transportløsninger med alt fra transport over lager til ompakning og videredistribution.

Hvad skal der efter din mening til for at få succes som vognmand i dag?

Først og fremmest en bundprofessionel indstilling. Udfordringerne er jo ikke blevet mindre i dag. En succesrig vognmand skal være omkostningsbevidst og samtidig opsøge de niches, hvor kunderne findes. Og så skal der selvfølgelig gode medarbejdere til – og de rigtige, moderne værktøjer til at lede dem.

Hvordan har 2012 været for din forretning?

Vi har haft et fornuftigt år med fremgang i både omsætning og indtjening. Jeg kan dog ikke sige, vi er tilfredse, for resultatet kunne godt være bedre. Men det har været en kamp hele vejen at få forhandlet priserne hjem. Presset er bare rigtig hårdt derude lige nu. Det kræver ægte købmandskab!

Hvordan forventer du, det går din forretning i 2013?

Vi skal sikkert fortsætte med at kæmpe for priserne og fragterne. På et tidspunkt vender det nok lidt, men vi skal i hvert fald frem til anden halvdel af året, før vi kan håbe på opblødning af markedet. Lige nu er der et udskilningsløb i gang, hvor det kun er de dygtigste, der kan være med.

Hvad er I gode til i DTK?

Vi investerer løbende og prøver at være på forkant hele tiden. Selv om markedet er presset, er det vigtigt at fastholde de fremadrettede investeringer, så vi hele tiden kan matche de opgaver, kunderne stiller os. Vi lægger også stor vægt på kommunikationen med medarbejderne og på at inddrage dem. Og så er der selvfølgelig service og kvalitet. Vores kunder skal kunne regne med os, når vi har en aftale.

Hvor ser du de største forandringer for vognmandserhvervet i de seneste ti år?

Den traditionelle vognmand, der bare kører gods efter ordre er mere og mere blevet erstattet af den professionelle virksomhedsleder, der hele tiden tænker forbedringer og nye ideer ind i samarbejdet med kunden. Det er den største forskel, og den er meget stor. Udviklingen er gået stærkt på det område.

Er forandringerne mest til den gode eller den dårlige side, synes du?

Jeg synes, det er spændende og udfordrende at være vognmand i dag. Men det var nok lidt hyggeligere i gamle dage. Før vi fik åbne grænser, var der mere tryk for vognmanden. Godset var der bare, og der var lidt mere eventyr over det hele. Men de gode, gamle dage kommer jo ikke tilbage.

Nu kører du med 30 biler på udenlandske nummerplader. Kan du ikke forstå dem, der ser skævt til det?

Jeg ville hellere end gerne køre med danske nummerplader på bilerne. Men så ville DTK ikke eksistere i den form, det har i dag. Med danske biler kostede det os til sidst 105 kroner at tjene 100 kr. på eksportbilerne. Det har vi vendt ved at køre med tyske og polske biler. Og på den måde har vi bevaret 27 danske arbejdspladser i DTK. De betaler stadig skat i Danmark, og DTK leverer stadig omkring 8 mio. kr. i dieselaftgifter til den danske stat. Vi køber også stadig vores materiel i Danmark og får det serviceret her. Det skaber mange mio. kr. i omsætning i Danmark. En virksomhed som vores koster ikke den danske stat noget – vi bidrager i stor stil. Det glemmer vi alt for ofte, når vi snakker udflugning.

Hvis du kunne ændre nogle af vilkårene for det at drive en dansk vognmandsforretning i morgen, hvad skulle det så være?

Så skulle vi skabe nogle rammebetingelser og et omkostningsniveau magen til det i vores nabolande. Det er jo en stor politisk udfordring, som vi ikke får has på i løbet af en enkelt nat. Men vi skal stå fast og stå sammen om det mål. Det er blandt andet det, vi har ITD til, og som jeg fortsat vil arbejde for. ■

Om DTK A/S

- Grundlagt i 1991
- Adresse i Padborg, Danmark
- 27 medarbejdere i Danmark – 55 i alt
- Direktion: Susanne og Peter Provstgaard
- Disponerer 55 biler, hvoraf lidt over halvdelen er virksomhedens egne
- Råder over lagerfaciliteter på over 11.500 kvm.
- DTK's mission er at udføre internationale transporter af høj kvalitet samt udføre specialiserede lager- og logistikopgaver i tilknytning hertil.

"Presset er bare rigtigt hårdt derude lige nu. Det kræver ægte købmandskab!"



ITD-medlemmerne i tal

14

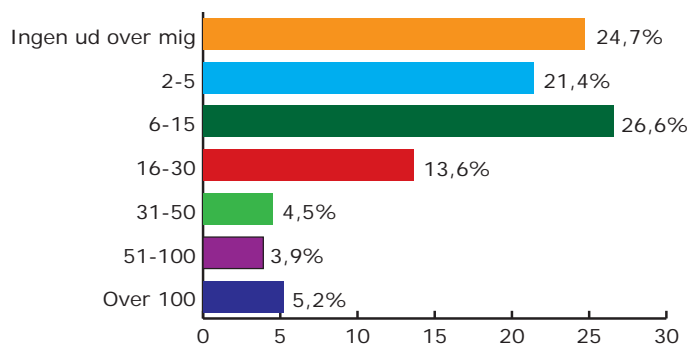
ITD foretog i februar 2013 en medlemsundersøgelse, som belyser aktiviteterne i de ca. 600 medlemmers virksomheder, den økonomiske udvikling, deres erhvervspolitiske holdninger samt brugen af ITD's forskellige medlemservices.

Svarprocenten var på godt 25 procent (154 besvarelser for virksomhedsdelen og 192 for holdningsdelen).

Overordnet tegner undersøgelsen billedet af en varieret medlemsflok med en god blanding af nationalt eller internationalt fokus samt mange forskellige markedspecialer. 2012 beskrives i medlemmernes tilbagemelding som et fremgangsrigt år for de fleste, dog med et tiltagende prispress i markedet. Medlemmernes brug af ITD's medlemservices er for de flestes vedkommende hyppig, og tilfredsheden generelt helt i top.

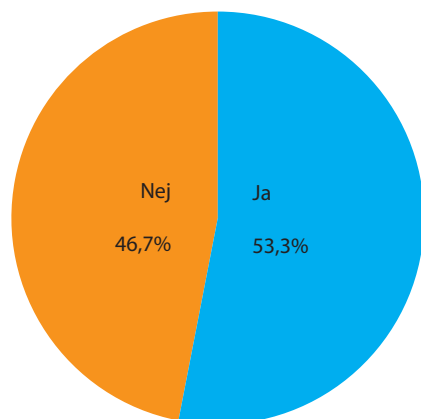
ITD-medlemmernes virksomheder

Hvor mange fuldtidsansatte er der i virksomheden?



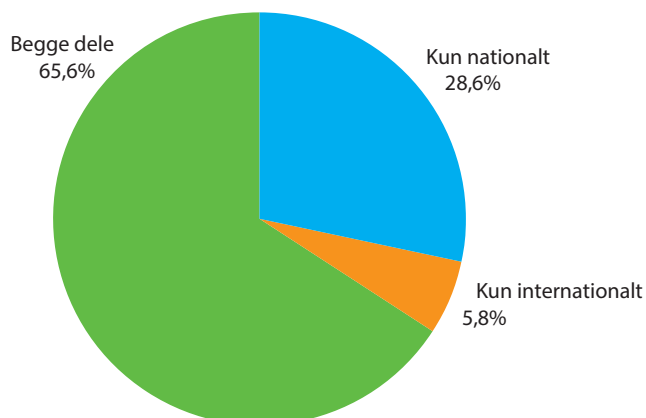
På brancheniveau er det kun omkring 25 procent af vognmandsvirksomhederne, der har mere end 5 ansatte. Men blandt ITD-medlemmerne er det 54 procent, der har 5 ansatte eller flere. Ud fra statistikken må det anslås, at ITD's medlemsvirksomheder har min. 11-12.000 faste medarbejdere. Derudover kommer en større mængde løst tilknyttede undervognmænd.

Benytter virksomheden sig af undervognmænd?



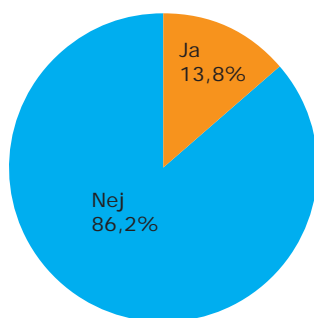
53,3 procent af ITD-medlemmerne supplerer deres egen vognpark med undervognmænd, som varetager en del af kørslerne. Det er en udbredt metode til at sikre en fleksibel buffer-kapacitet i vognmandsvirksomhederne. Knap en tredjedel af de medlemsvirksomheder, der benytter sig af undervognmænd, har mere end 5 undervognmænd tilknyttet.

Kører virksomheden nationalt eller internationalt?



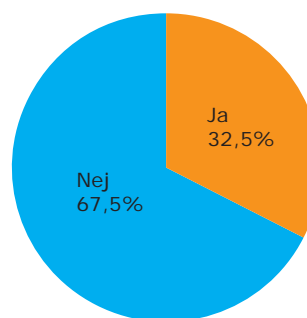
ITD blev grundlagt som "Foreningen af Danske Eksportvognmænd" i 1948. Men i dag er det en mindre del af medlemmerne, der kun kører eksport (5,8 procent). 28,6 procent kører udelukkende nationale kørsler i Danmark, mens hovedparten, 65,6 procent, kører både nationalt og internationalt. I den gruppe, som både kører nationalt og internationalt, er det 62,3 procent, der har hovedparten af deres transporter i Danmark.

Har virksomheden datterselskaber i udlandet?



13,8 procent af medlemmerne har etableret et eller flere datterselskaber i udlandet. Udenlandske datterselskaber er en forudsætning for udflagning af køretøjer (se s. 24), men datterselskaberne kan også have andre formål.

Har virksomheden andre ydelser end selve transporten?



32,5 procent af medlemsvirksomhederne har andre ydelser end selve lastbilkørslen. Det er typisk lager, spedition, emballering og forskellige former for ompakning.



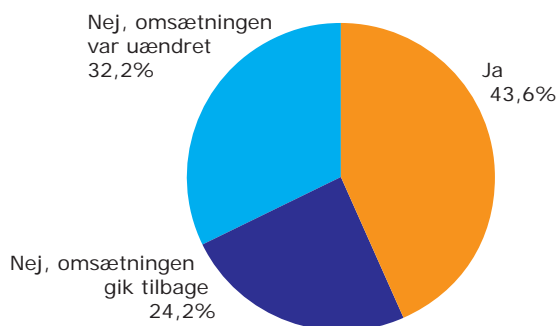
Foto: Colourbox



Foto: Colourbox

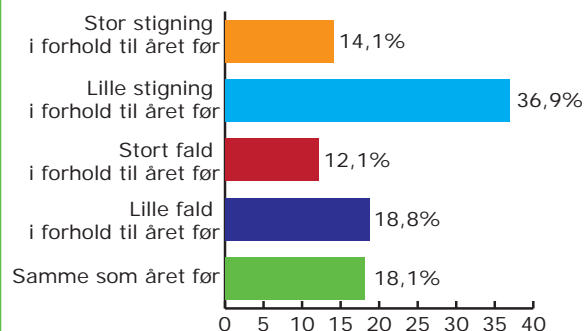
Medlemmerne og markedet

Øgede din virksomhed sin omsætning i 2012?



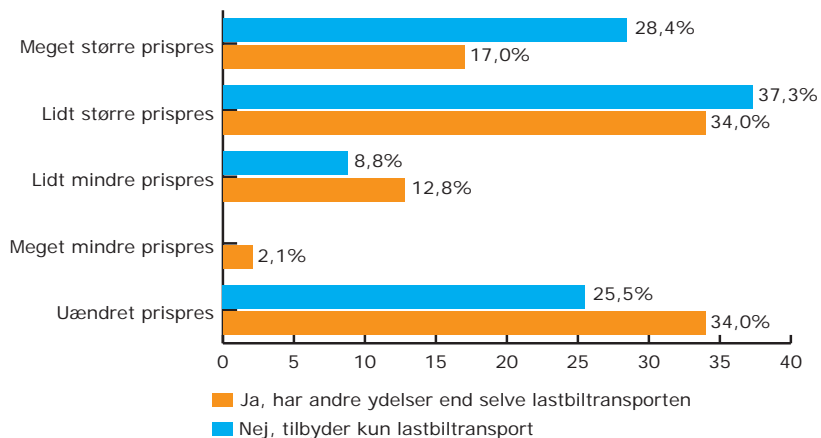
ITD-medlemmerne melder generelt om et fremgangsrigt 2012. Under en fjerdedel af medlemmerne gik tilbage i omsætning, mens 43,6 procent gik frem.

Hvordan var resultatet for din virksomhed i 2012?



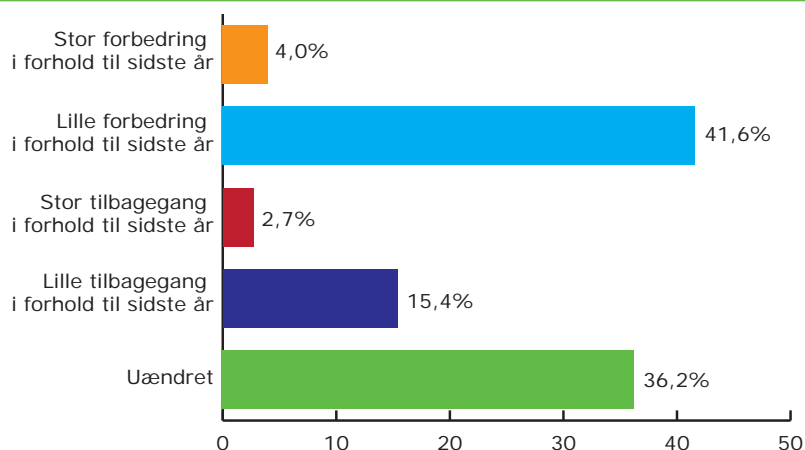
Også på indtjeningsiden var billedet overvejende positivt. 51 procent forbedrede indtjeningen i 2012, mens 30,9 procent gik tilbage.

Hvordan oplevede du prispresset på lastbiltransporten i 2012 i forhold til 2011?



I alt 60,8 procent oplevede et forstørret prispres i 2012. Som det fremgår af grafen, var oplevelsen af øget prispres større blandt de medlemmer, som ikke tilbyder andre ydelser end selve lastbiltransporten.

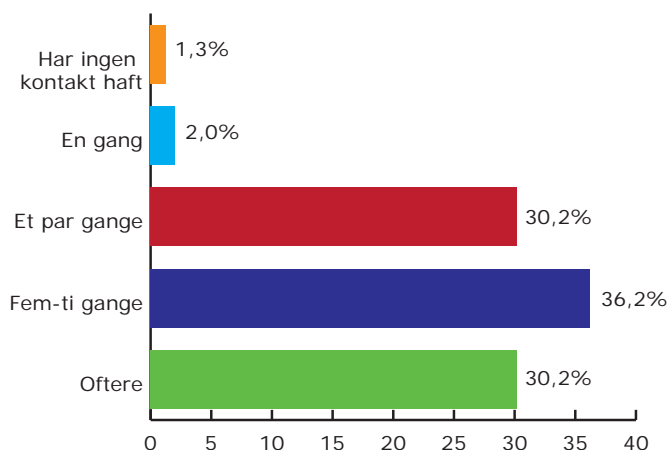
Hvordan er dine forventninger til din virksomheds resultat i år?



Forventningerne til 2013 er overvejende optimistiske. 45,5 procent forventer et bedre resultat end i 2012, mens kun 18,1 procent forventer tilbagegang.

Medlemmerne og ITD

Hvor tit har du været i personlig kontakt med ITD's personale inden for det sidste år?



Langt de fleste ITD medlemmer har en relativt tæt berøring med deres brancheorganisation i løbet af året. 66,4 procent har kontakt med ITD fra fem-ti gange og oftere i løbet af seneste år. Rådgivning om køre- og hviletid er den hyppigste årsag til kontakt mellem ITD og medlemmerne, men også juridisk rådgivning, rådgivning om kørselsforhold og diverse spørgsmål om egenkontrol trækker mange henvendelser fra medlemmerne.

Hvor enig er du i disse udsagn – vurder fra 1 til 10, hvor 10 er lig med "Fuldstændigt enig"

Gennemsnitlig vurdering

Jeg oplever en god og kompetent service, når jeg henvender mig til ITD med spørgsmål

9,01

Står det til mig, fortsætter vores medlemskab af ITD

9,17

Årsagen til de mange henvendelser synes indlysende: En høj tilfredshed med den service, medlemmerne modtager. Og tilfredsheden medfører naturligt, at medlemmerne i høj grad har mod på at fortsætte medlemskabet.

Vejgodstransportens nøgletal

18

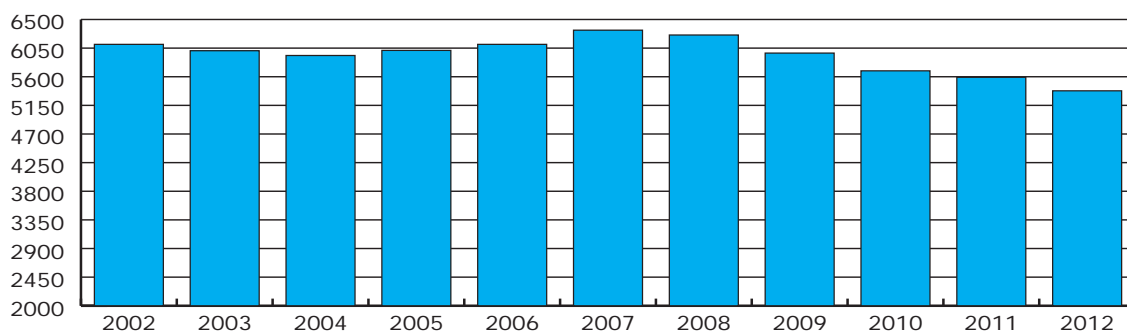
Danmark kan ikke fungere uden lastbiler – 94 procent af alle godstransporter i landet bliver kørt på ladet af en lastbil.

Samtidig bidrager vejgodstransporten afgørende til dansk økonomi. Ifølge Danmarks Statistik havde over 28.000 danskere job i vognmandsbranchen ved indgan-

gen til 2012. Oven i det kommer afledte arbejdspladser på værksteder osv. Sammen med følgerhverv bidrager lastbiltransporten med 1,3 procent til Danmarks BNP.

ITD har i dette afsnit samlet en række nøgletal, som giver viden om branchens tilstand og betydning lige nu.

Antal vognmænd



Kilde: Trafikstyrelsen

Antallet af vognmænd i Danmark fortsætter med at dykke i dønningerne fra finanskrisen. Fra 6.332 firmaer

i rekordåret 2007 røg tallet i 2012 ned på 5.379 virksomheder – et fald på 15 procent over fem år.



Politikeren på pallen

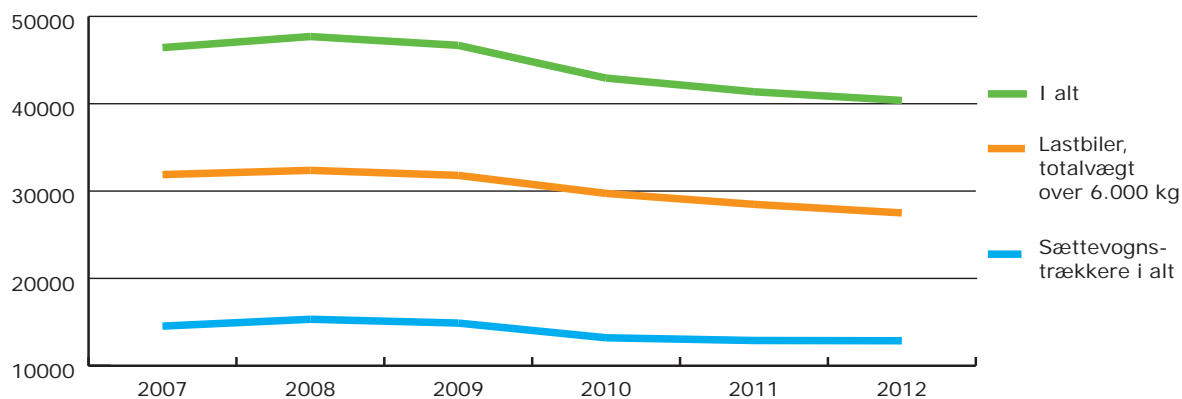
Folketingsmedlem Rasmus Prehn,
transportordfører, Socialdemokraterne

EU's indre marked for transport – er det en trussel eller en mulighed for danske lastbilvognmænd?



Det indre marked er helt klart en mulighed, og en mulighed vi skal bruge offensivt. Men det er også socialdemokratisk opfattelse, at vi skal tænke os rigtig godt om, så vi har hånd i hanke med, at de regler, der rent faktisk er på området, bliver overholdt. Vi hilser cabotage velkommen, men der skal være visse regler på området, så det ikke ender i ren ragnarok.

Antal lastbiler

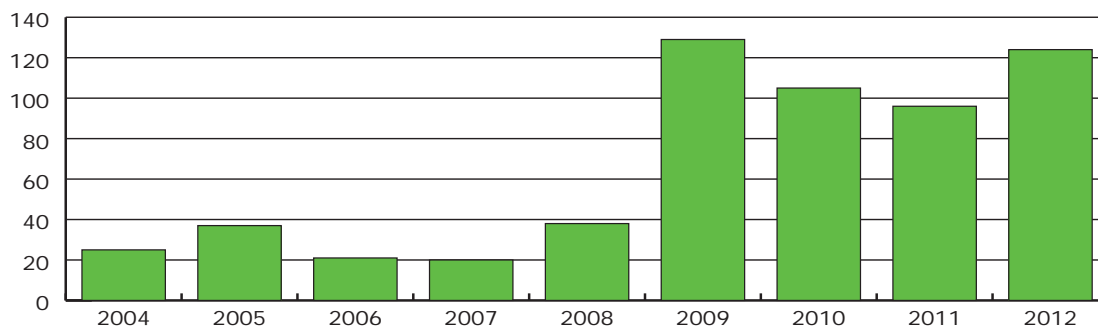


Kilde: Danmarks Statistik

Faldet i antallet af lastbiler fortsætter, men aftager i styrke. Fra 2011 til 2012 faldt antallet af sættevognstrækkere og lastbiler med 2,5 procent, mens faldet fra 2010

til 2011 var 3,6 procent. Den samlede bestand af lastbiler og trækkere var i 2012 40.372.

Antal konkurser



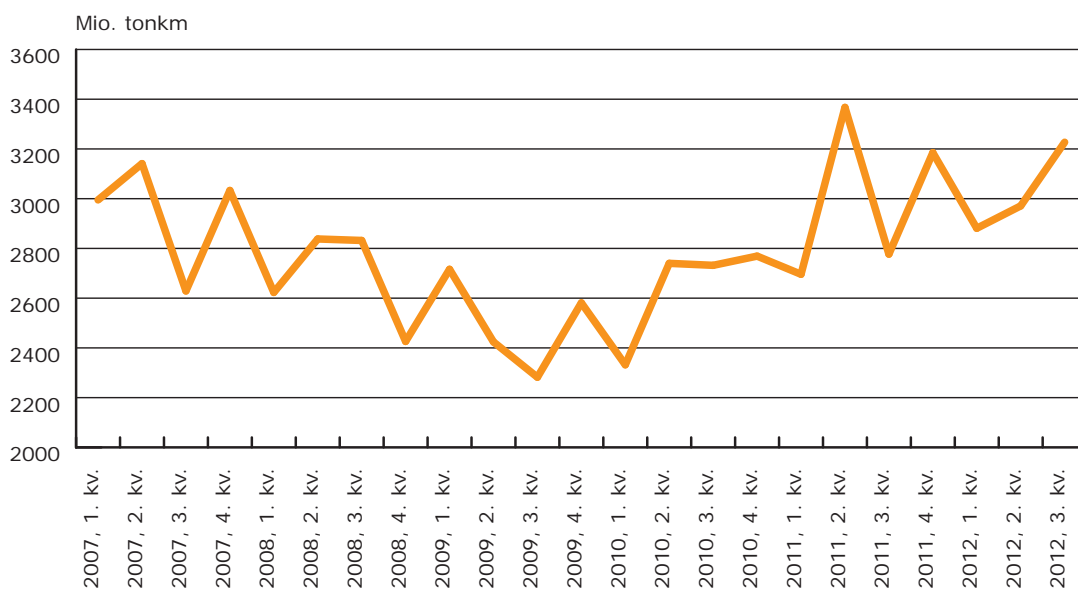
Kilde: Trafikstyrelsen

Antallet af konkurser var lavt i opsvingsårene op til 2008, men siden finanskrisen er antallet af konkurser steget. I 2012 gik 124 vognmænd konkurs. Det svarer til 2,2 procent af de registrerede vognmænd ved indgangen til 2012. Målt over de seneste to år ligger lastbilvognmændenes konkursrate på totalt 3,9 procent. Det er under brancher som bygge & anlæg (4,8 %) og handel (4,8 %), mens det er på niveau med den samlede transportsektor (3,9 %).¹⁾

Tallene indikerer således ikke, at lastbiltransporten er hårdere ramt af krisen end tilsvarende liberale erhverv.

¹⁾ Opgørelse over to år er nødvendig, idet seneste virksomhedstal for øvrige erhverv i Danmarks Statistik er fra 2010

Udvikling i national vejgodstransport med dansk indregistrerede biler

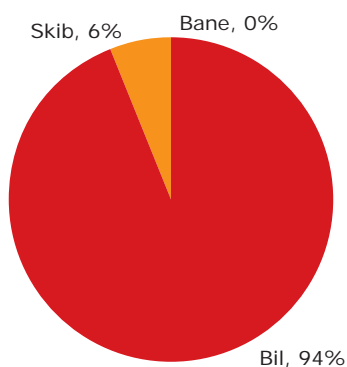


Kilde: Danmarks Statistik

Selv om der bliver færre danske vognmænd og lastbiler, har dansk indregistrerede lastbiler de seneste år udført et svagt stigende transportarbejde i Danmark. De danske biler klarer sig dermed fortsat godt i konkurrencen

om indenrigskørslerne, og noget tyder endda på, at erhvervet samlet set har øget sin effektivitet gennem de senere år.

Fordeling af det nationale godstransportarbejde med bil/skib/bane i pct.



De danske havne tager sig af meget gods, der skal ind og ud af landet. Men når varerne skal rundt mellem danske byer, butikker og virksomheder, er lastbilerne uundværlige. Lastbiler stod for 94 procent af den nationale godstransport fra 4. kvartal 2011 til 3. kvartal 2012.

Kilde: Danmarks Statistik. Statistikken går fra 4. kvartal 2011 til 3. kvartal 2012, da tallene for 4. kvartal 2012 ikke forelå ved redaktionens afslutning.

Godstyper, kørte km med læs i 1.000 km



Stykgods og bearbejdede varer er den godstype, der oftest fylder lastbilerne. Også råvarer som malm, sten, grus, cement, kalk osv. udgør godset på mange af de lastbiler, som kører rundt på de danske veje.

Kilde: Danmarks Statistik. Statistikken går fra 4. kvartal 2011 til 3. kvartal 2012, da tallene for 4. kvartal 2012 ikke var klar ved redaktionens afslutning.



Politikeren på pallen

Folketingsmedlem Kristian Pihl Lorentzen, trafikordfører, Venstre

EU's indre marked for transport – er det en trussel eller en mulighed for danske lastbilvogtmænd?



Venstre er stærk tilhænger af EU's indre marked som et middel til øget vækst, velstand og velfærd i hele Europa. Når vi ser specifikt på transportbranchen, så er det et faktum, at mange professionelle og yderst stabile danske vogtmænd nyder stor respekt ude i Europa som samarbejdspartnere. Vi har nationalt en stor interesse i, at danske vogtmænd sidder på en god bid af det samlede marked for vejgodstransport i EU. Der hersker ingen tvivl om, at konkurrence er sundt og bidrager til højere effektivitet til gavn for økonomien og væksten i Europa. Det gælder også for jernbaneområdet.

Er tiden så inde til en fuld liberalisering af vejgodstransporten på tværs af grænserne ved, at cabotagereglerne afskaffes? Svaret er nej. En fuld

liberalisering forudsætter nemlig, at der kommer bedre balance i det europæiske arbejdsmarked, der endnu er præget af kolossale lønforskelle mellem øst og vest. Men det vil automatisk blive udglignet meget i de kommende 5-10 år. I mellemtiden står Venstre vagt om de nuværende cabotageregler og deres overholdelse. I den ofte ophevede og følelsesladede debat om cabotagereglerne lægger vi stor vægt på fakta frem for myter og overdrivelser. Herunder er det vigtigt at skelne mellem transitkørsel og udenlandske lastbilers kørsel internt i Danmark.

Konklusion: Venstre ser EU's indre marked for transport som en vigtig fremtidig mulighed for de dygtige danske vogtmænd. Men det kræver, at vi på Christiansborg fokuserer på at minimere snærende danske regler og ekstra omkostninger, der svækker danske vogtmænd i den internationale konkurrence.

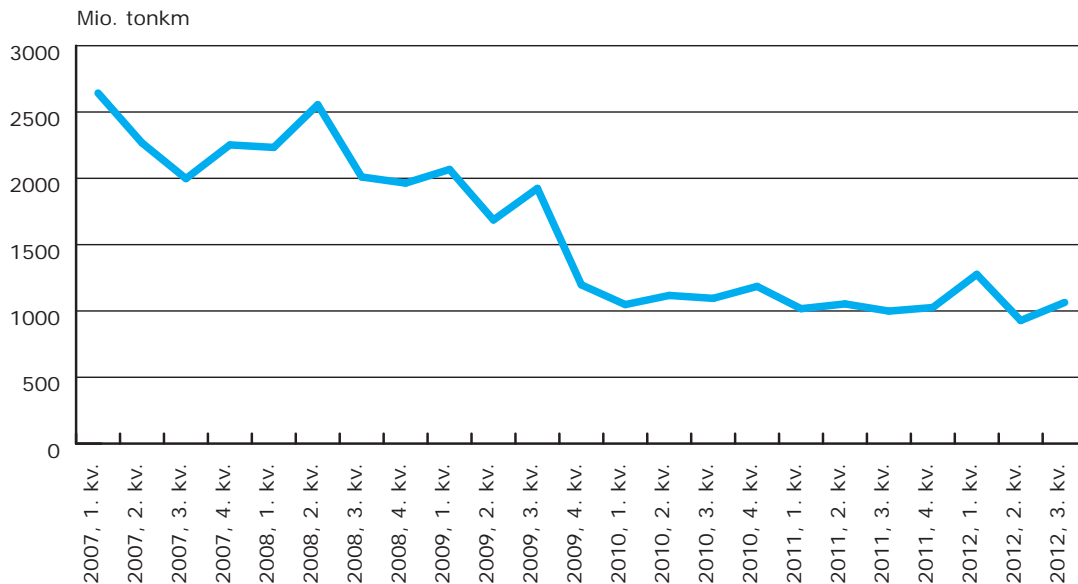
Afslutningsvis glæder jeg mig over, at der i Danmark har bredt sig en forståelse af, at de danske chaufførlønningers tidligere himmelflugt ikke blot kan fortsætte, hvis vi vil spille med i Europa. Denne nyvundne ansvarlighed hos arbejdsmarkedets parter fortjener stor respekt.



Foto: Colourbox

Den internationale lastbiltrafik

Udvikling i international vejgodstransport med dansk indregistrerede biler

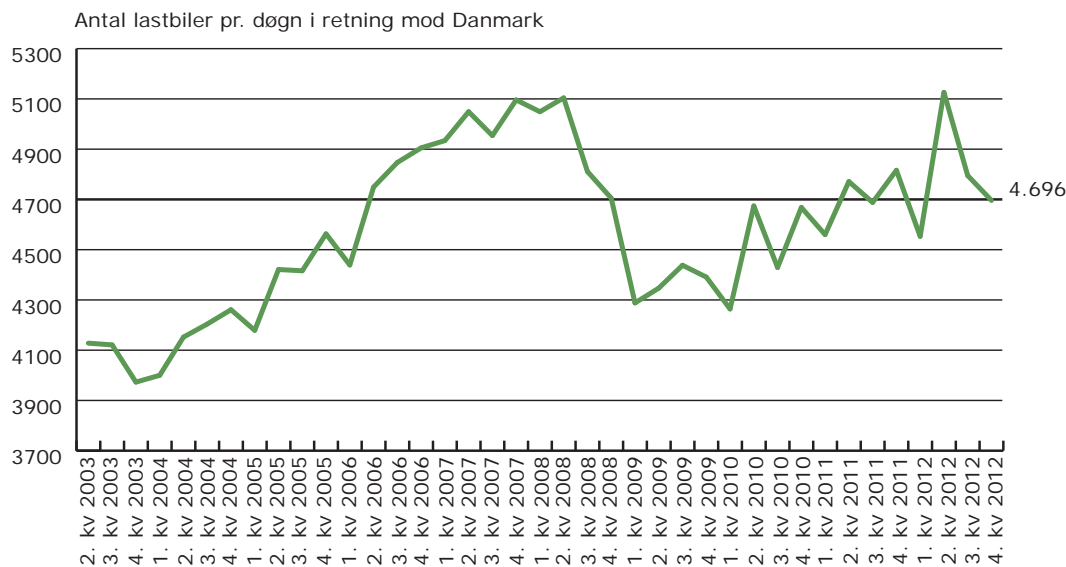


Kilde: Danmarks Statistik

Mønstrene i den internationale lastbiltrafik har ændret sig markant siden årtusindeskiftet. I 2000 var danske lastbilers internationale kørsler af samme omfang som danske lastbilers nationale kørsler. Men i 2012 udgjorde den internationale kørsel under 1/3 af den nationale kørsel, målt i tonkm.

Det betyder ikke, at den internationale lastbiltrafik til og fra Danmark er løjet af, men at der er færre danske nummerplader på de lastbiler, der kører over grænserne. Det viser ITD's Grænsetællinger, som i 2012 havde ti års jubilæum. Tællingerne omfatter ca. 90 procent af al lastbiltrafik ind i Danmark, idet færgeruterne på Kattegat og Skagerak ikke indgår.

Lastbiler ind i Danmark

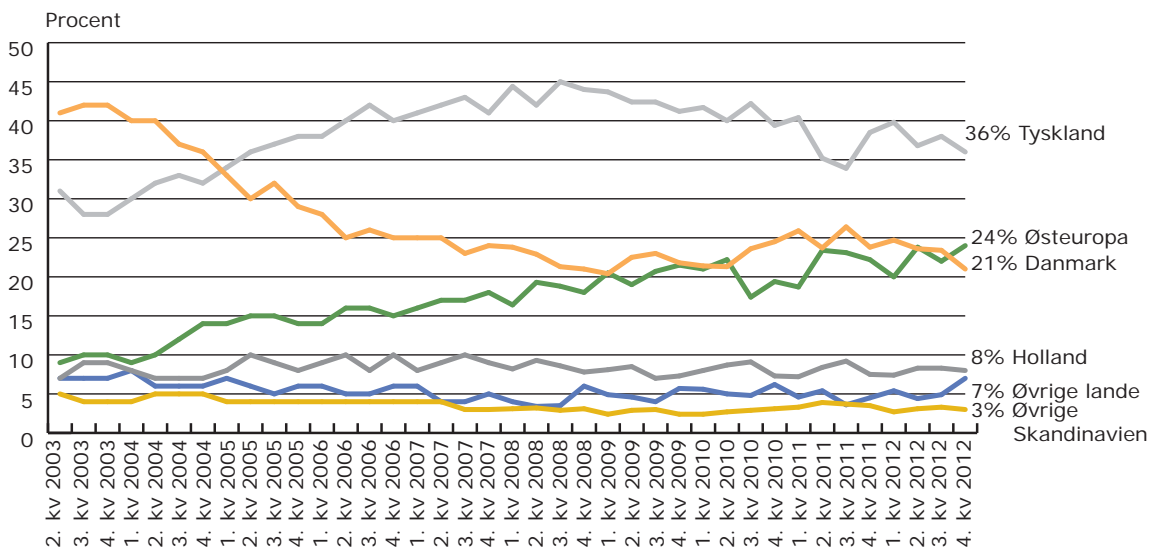


Kilde: ITD

Det gennemsnitlige tal for lastbiltrafikken ind i landet i 2012 var 4.793 lastbiler pr. døgn. Der er tale om en stigning på 1,7 procent i forhold til 2011. Tidsserien gi-

ver en indikation af niveauet for Danmarks udenrigshandel. Rekordåret var 2007, hvor 5.008 lastbiler krydsede grænsen hvert døgn.

Nationalfordeling af lastbiltrafik over den sønderjyske grænse



Kilde: ITD

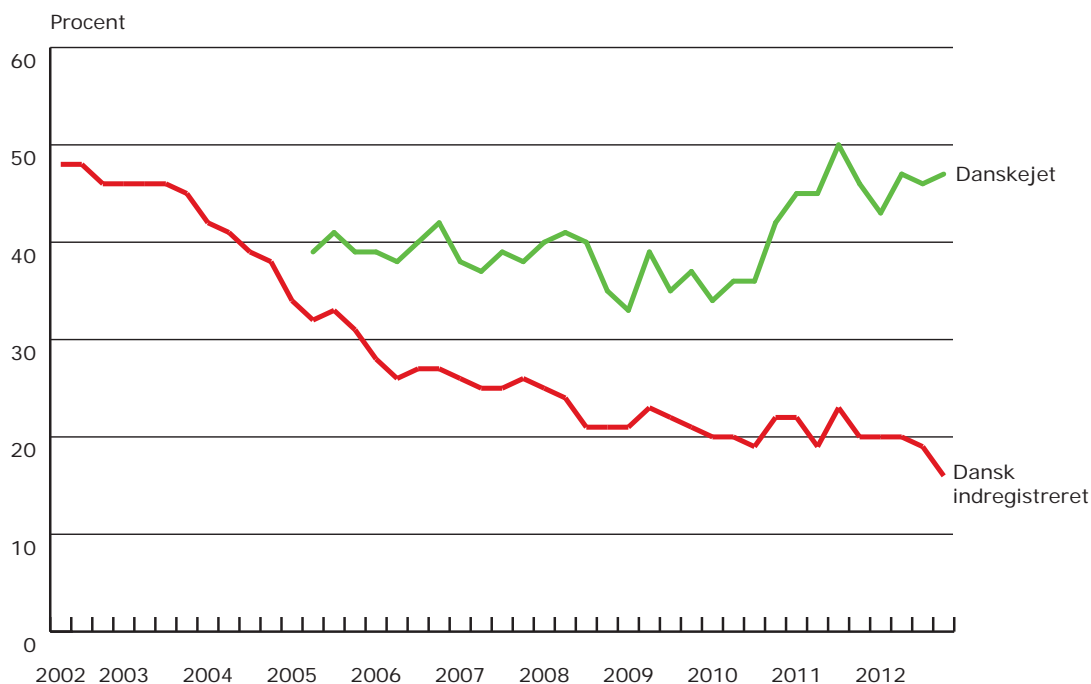
Tysk indregistrerede biler tegner sig i dag for en stor del af lastbiltrafikken på de danske grænser. Ved udgangen af 2012 havde de tyske lastbiler en andel på 36 procent af den registrerede grænsetrafik. Den samlede kate-

gori "Østeuropa" var næststørst med 24 procent, mens dansk indregistrerede biler tegnede sig for 21 procent af trafikken.

Udflagning

24

Andelen af dansk ejede lastbiler over den sønderjyske grænse



Kilde: ITD

En stor del af de udenlandsk registrerede lastbiler, der kører ind i Danmark, er ejet af danske transportvirksomheder. Baggrunden er, at mange danske transportvirksomheder udfører de internationale kørsler med udflagede biler – dvs. lastbiler indregistreret i lande med mere lempelige rammebetingelser for international last-

biltransport end de danske. Kurven viser, at det løbende fald i antallet af dansk indregistrerede biler er blevet opvejet af et stigende antal udflagede, men danskejede biler i den internationale kørsel. Det betyder, at de danske transportvirksomheder fastholder en andel på knap 50 procent af trafikken på grænsen.



Politikeren på pallen

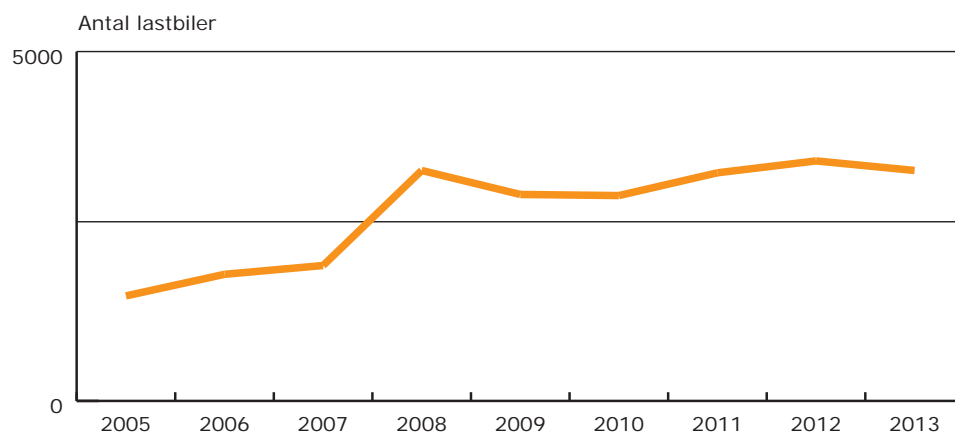
Folketingsmedlem Jonas Dahl, transportordfører, Socialistisk Folkeparti

EU's indre marked for transport – er det en trussel eller en mulighed for danske lastbilvognmænd?



EU's indre marked er en mulighed for danske vognmænd, men det kræver selvfølgelig, at vi sikrer, at konkurrencen kan ske på ordentlige vilkår, og at udenlandske vognmænd overholder EU's regler. Heldigvis har danske vognmænd vist, at de er konkurrencedygtige med god logistik og gode medarbejdere. Derfor kan de også klare sig i konkurrencen.

Udenlandsk indregistrerede lastbiler med dansk ejerskab

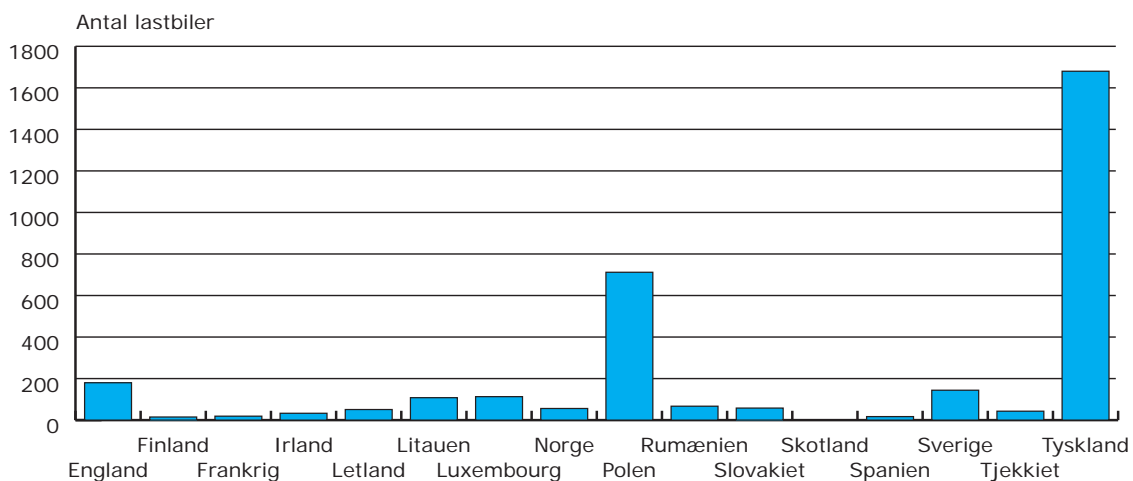


Kilde: ITD

Udflagningen af lastbiler til udenlandske datterselskaber fladede ud i 2012. Det viser ITD's særtælling, der omfatter alle danske vejtransportvirksomheder med aktiviteter i udlandet – også virksomheder uden for ITD's

medlemskreds. Det totale antal af danskejede lastbiler på udenlandsk nummerplade er faldet med ca. 4 procent fra 2012 til februar 2013, så der nu er i alt 3.298.

Fordeling af udflagede køretøjer



Kilde: ITD

Langt de fleste af de udflagede biler er indregistreret i Tyskland. 51 procent har tysk nummerplade, mens 22 procent har polsk.

Det bør bemærkes, at udflagning kan ske af vidt forskellige årsager og med forskellige mål. For nogle er det ønsket om at reducere omkostninger, der er det primære, mens det for andre kan være praktiske behov for at være tæt på nye eller gamle kunder, der trækker virksomheden mod udlandet.

Fordelingen af dansk og udenlandsk lastbilkørsel i Danmark

Kørslen med udenlandske lastbiler i Danmark er omgærdet af livlig debat. Men hvordan ser fordelingen af transportarbejdet mellem danske og udenlandske biler ud inden for landets grænser?

Cabotagekørslen – dvs. indenrigsfragt med udenlandske lastbiler – tiltrækker sig størst opmærksomhed i debatten. Det er i den forbindelse værd at notere, at det langt fra er alle udenlandske lastbiler, der kører cabotage, når de er i Danmark.

Godsarbejdet i Danmark, fordelt på kørselsform og danske og udenlandske lastbiler ¹⁾

mio tonkm	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011 %
National godstransport	10.538	11.058	11.495	11.800	10.718	10.002	10.573	12.025	79,2%
Im- og eksport danske biler	1.593	1.571	1.406	1.279	1.290	980	689	640	4,2%
Im- og eksport udenlandske biler	1.258	1.448	1.725	1.801	1.885	1.769	1.721	1.702	11,2%
Cabotage udenlandske biler	208	243	228	288	357	307	403	322	2,1%
Transittrafik gennem Danmark (skøn)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	500	3,3%
I alt ekskl. transittrafik	13.598	14.320	14.854	15.168	14.250	13.057	13.386	14.689	
I alt inkl. transittrafik								15.189	100%

¹⁾ Kørslen ved im- og eksport-kørsel er skønsmæssigt fastsat til gns. 100 km. Transitkørslen er skønsmæssigt anslået med baggrund i transittællingen NUTRADA, gennemført af Institut for Transportstudier i 2007

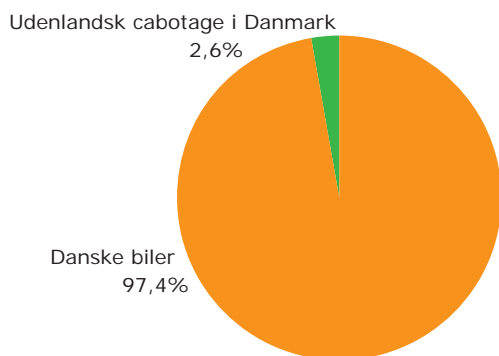
Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, Institut for Transportstudier og TransECO₂

Nyeste opgørelse af den udenlandske trafik i Danmark er fra 2011. I tabellen er det samlede transportarbejde i Danmark opgjort. Det fremgår her, at udenlandske lastbiler i alt stod for 16,6 procent af transportarbejdet på de danske veje i 2011. Heraf var hovedparten im- og eksport-kørsel ekskl. eventuelle cabotageture. Disse kørsler tegnede sig for 11,2 procent af det samlede

transportarbejde, mens cabotagekørslen kun tegnede sig for 2,1 procent. Transitkørslen udgør skønsmæssigt 3,3% af det samlede transportarbejde i Danmark.

Im- og eksportkørslen med danske lastbiler udgjorde 4,2 procent af det samlede transportarbejde i 2011.

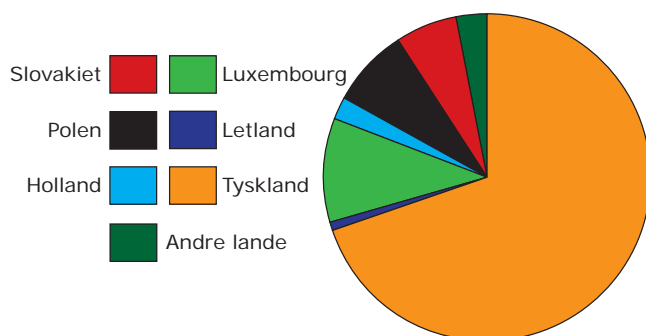
Fordelingen af nationale kørsler i Danmark 2011



Omfanget af udenlandsk cabotagekørsel i Danmark faldt fra 402 til 322 mio. ton/km i 2010 til 2011. I samme periode øgede de danske biler den nationale godstransport fra 10.573 til 12.025 mio. tonkm. Stigningen i omfanget af de danske lastbilers nationale kørsler er fortsat fra 2011 til 12 (se side 20). Statistikkerne indikerer således ikke, at cabotage aktuelt udgør nogen stor konkurrencemæssig trussel mod danske lastbilers indenrigskørsel.

Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken, Institut for Transportstudier og TransECO₂

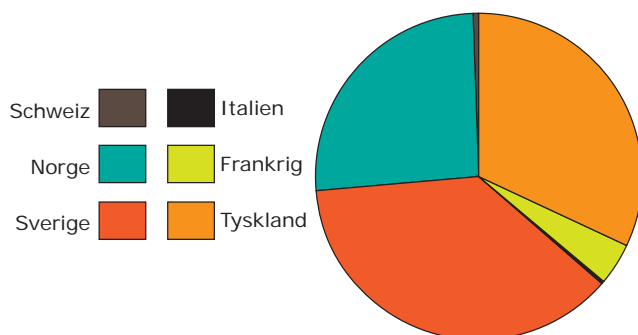
Fordelingen af cabotagekørsel i Danmark 2011



Cabotagekørsel i Danmark opgøres til 322 tonkm årligt. Det er især tyske lastbiler, der kører cabotage i Danmark. De tyske biler tegner sig for 70 procent af cabotagekørslen. Luxembourg står for 10 procent, mens polske og slovakiske biler står for hver 8 procent. Alle lande inden for det europæiske frihandelssamarbejde – undtagen Kroatien – indrapporterer til statistikken. Det er imidlertid kun de fremhævede lande, der rapporterer cabotagekørsel i Danmark i et omfang, så det udgør over en procent.

Kilde: Eurostat

Fordelingen af danske lastbilers cabotagekørsel i udlandet 2011



Den samlede cabotagekørsel med danske lastbiler i udlandet er på 368 mio. tonkm i 2011. Hermed har Danmark et positivt cabotage-regnskab i forhold til udlandet. Til trods for at kørslen med danske lastbiler i udlandet har været støt dalende i de senere år, er de danske lastbilers cabotagekørsel i udlandet steget i omfang frem mod 2011. Det er især i nabolandene Tyskland, Sverige og Norge, at danske lastbiler kører cabotage.

Kilde: Eurostat

Kan vi stole på statistikkerne?

28

I forbindelse med den ophedede debat om cabotagekørsel har der været rejst tvivl om, hvorvidt opgørelserne af udenlandske lastbilers kørsel i Danmark er retvisende.

Med hensyn til kørslen med udenlandske lastbiler ind i Danmark leverer ITD's grænsetællinger det mest aktuelle og sammenhængende billede. Tællingerne omfatter godt 90 procent af den samlede lastbiltrafik ind i landet, idet de internationale færgeruter på Kattegat og Nordsøen ikke indgår. Tællingerne foregår som systematiske stikprøver efter et fast mønster og bliver løbende eftervalideret i forhold til de tyske opkrævninger af vejsskat (Maut).

Disse opkrævninger er sat grundigt i system, og oversigterne giver derfor et endog meget nøjagtigt billede af lastbiltrafikken *fra* Danmark og *ind* i Tyskland. Gennem årene har afvigelsen mellem ITD's grænsetællinger og de tyske Maut-statistikker været på under 2,5 procent i gennemsnit. På den baggrund må ITD's Grænsetællinger siges at give et særdeles retvisende billede af omfanget af udenlandsk lastbilkørsel sydfra ind i Danmark.

Kørebogsstatistik med usikkerheder

En smule mere kompliceret er det med opgørelserne af, hvordan transportarbejdet fordeler sig – nationalt såvel som internationalt. Hovedkilden til at belyse det er den såkaldte kørebogsstatistik. Opgørelserne af cabotagekørslen stammer også herfra.

Kørebogsstatistikken er baseret på løbende stikprøveundersøgelser, udført i EU-landene og Norge. Kravene til statistikken er defineret i en EU-forordning (1172/98). EU's statistiske kontor Eurostat står for at konsolidere de nationale indberetninger i en samlet europæisk statistik.

Stikprøvemethoden giver imidlertid anledning til en vis statistisk usikkerhed. Den er præget af momentvist store frafald i indberetningerne, og det giver løbende udfordringer med at korrigere for de datamæssige huller.

Danmarks Statistik skønner, at usikkerheden på det samlede antal tonkm ved danske lastbilers internationale kørsel ligger på ca. +/- 13%. Det svarer til, at det angivne tal for 2011 på 4.095 mia. tonkm er den mest sandsynlige værdi, og at det sande tal med 95% sikkerhed ligger mellem 3.570 og 4.619 mia. tonkm. Eurostat har ikke offentliggjort tilsvarende beregninger af usikkerheden på de samlede statistikker.



De nøjagtige godsmængder må på den baggrund siges at være omgærdet af en vis usikkerhed i kørebogsstatistikken. Men til at beskrive udviklingen og forholdene mellem de forskellige kørselsformer – fx dansk indenrigskørsel og cabotage – er kørebøgerne langt fra uanvendelige, da opgørelserne bliver lavet efter samme metode over tid og på tværs af landegrænserne.

Næppe langt fra virkeligheden

Da ITD's grænsetællinger giver et relativt præcist billede af mængden af udenlandske lastbiler i Danmark, kan man anvende grænsetællingen til at lave en kvalitetskontrol af kørebogsstatistikken og de omstridte cabotageantal.

Grænsetællingen fastslår, at der årligt kører omkring 1 mio. udenlandske lastbiler ind i Danmark. Det niveau, som kørebogsstatistikken officielt opgør for cabotagekørsel i Danmark, svarer til, at hver 10. af de udenlandske lastbiler udfører to cabotageture på 100 km med 12 ton på ladet. Hvis samtlige udenlandske lastbiler kørte to cabotageure af samme karakter, ville cabotagekørslen udgøre omkring 20 procent af de nationale transporter.

I forhold til disse to yderpunkter forekommer den officielle cabotageandel faktisk at være mest realistisk, da mange af de udenlandske lastbiler er dedikeret til ren import og eksportkørsel samt transitkørsel. Hertil kommer, at sammenligningen mellem grænsetællingen og cabotagestatistikken også viser god overensstemmelse omkring fordelingen af nationaliteter.

Sammenligning af ITD's Grænsetællinger og cabotageopgørelse fra Eurostat

Land	Andel af grænsetrafik Sønderjylland	Andel af cabotagekørsel i DK
Tyskland	54%	70%
Polen	13%	8%
Holland	9%	2%
Andre lande	24%	20%

Kilde: ITD og Eurostat

Tyske, polske og hollandske lastbiler stod i 2011 for godt 76% af den udenlandske lastbilkørsel ind i Danmark sydfra. I statistikken står de tre lande for 80% af cabotagekørslen i Danmark. Overordnet er der dermed en umiddelbar sammenhæng mellem grænsetællingerne og cabotagestatistikken.

Konklusionen må på dette grundlag være, at kørebogsstatistikernes billede af cabotagekørslen i Danmark næppe ligger milevidt fra virkeligheden. Men som med al anden statistik er man nødt til at tilsætte en portion sund fornuft og kritisk sans i omgangen med dem. ■



Politikeren på pallen

Folketingsmedlem Henning Hyllested, transportordfører, Enhedslisten

EU's indre marked for transport – er det en trussel eller en mulighed for danske lastbilvognmænd?

EU's indre marked er vel både en trussel og en mulighed for danske lastbilvognmænd. Det kommer helt an på, hvordan man indretter sig i det indre marked. Hvis man vælger den fuldstændigt frie, liberalistiske model, hvor konkurrencen hersker uhæmmet, uden hensyn til færdselssik-



kerhed, chauffører og vognmænds arbejdsmiljø – først og fremmest behovet for hviletid – uden hensyn til sociale forhold, lønforhold, klima og miljø, så er det indre marked

en trussel for vognmænd og chauffører. Så er det laveste fællesnævner, der gælder. Og man kan se frem til en mærkbart ringere kvalitet i lastbiltransporten.

Så længe, der er så voldsom forskel på lønninger og arbejdsforhold i EU-landene, er det halssløst gerning at åbne op for et fuldstændigt frit marked – tværtimod skal man efter min mening altså gå den anden vej.

Får du nok ud af ITD's medlemsaftale?

Mange flere medlemmer af ITD udnytter nu aftalen med Tryg

Det handler om at være



Aftalen mellem ITD og Tryg betyder fordelagtige medlemsvilkår på en lang række forsikringer. Det sikrer dig gode dækninger, fornuftige priser og ikke mindst adgang til specialister og rådgivere.

Mange medlemmer har allerede taget imod tilbuddet.

Hvis du også føler dig fristet til at få mere at vide om forsikringsaftalen, så ring og hør mere om fordelene ved at være forsikret i Tryg.

Ring 44 20 62 13

Transportministeren: Vi skal have det lange lys på

Efter halvandet år som transportminister gør Henrik Dam Kristensen (S) status over tilstanden for vejgodstransporten. EU's indre marked, Vejtransportrådet, cabotage og miljø er de store emner.

Bo: Polfoto

Hvad ser du som de store udfordringer for vejgodstransporten lige nu?

Jeg ser tre udfordringer, som branchen skal være med til at sætte lys på.

For det første taler vi en del om cabotageregler lige nu. Jeg synes, muligheden for at køre cabotage er rigtig fornuftig – både miljømæssigt og økonomisk. At man kan få læs med i det land, man er kommet til, er sund fornuft. Men vi har et problem, hvis reglerne bliver misbrugt i forhold til ånden og bogstaverne i loven. Så er der nogen, der bliver udsat for unfair konkurrence. Cabotageudvalgets arbejde er derfor vigtigt.

For det andet er det centralt, at vi fortsat har en dialog med vognmandsbranchen om, hvordan vi på en fornuft-

tig måde kan fortsætte reduktionen af CO₂-udslip. Det bliver et ufravigeligt krav uanset regeringens farve at reducere CO₂-udslippet og få gjort transporten mere fossilfri. Der sker allerede mange ting i branchen – det anerkender jeg. Det afgørende er, at vi hele tiden er åbne over for at gøre tingene anderledes.

For det tredje: Det er distribution af varer, som gør, at vi her til morgen kunne gå hen til bageren og købe brød – og at jeg i aften hjemme i Grindsted kan gå op i supermarkedet og forsyne mig. Men kan det gøres på nye og anderledes måder?

Her har der været god dialog med erhvervet. Specielt omkring vores store byer har vi trængselsproblemer. Hvor sjovt er det for et erhverv at have en vogn hæn-

Fortsættes ...



Politikeren på pallen

Folketingsmedlem Andreas Steenberg, transportordfører, Det Radikale Venstre

EU's indre marked for transport – er det en trussel eller en mulighed for danske lastbilvognmænd?



Først og fremmest er det en realitet, og den anerkendelse mangler mange steder. Meningen fra EU's side er at få mere transport for pengene via konkurrence. Vi må vinde i konkurrencen - ellers bliver det tyske, polske eller andre landes virksomheder, som vinder.

gende nede på Køge Bugt-motorvejen med de priser, der nu engang er på at have en chauffør og en vogn holdende i kø? Kan vi lave transporter på nogle andre tider? Kan vi gøre det på en anden måde end den gammeldags, hvor en stor lastbil kører ind gennem hele byen? Jeg siger ikke, det skal være en revolution, men vi skal være opmærksomme på det. Vi skal dog sørge for, vi ikke skaber nye problemer – eksempelvis med støj.

Gør vi det på den rigtige måde, kan vi få en hel unik situation: Både en fordel for branchen i forhold til konkurrenceevne og samfundsmæssige gevinster.

Hvordan vurderer du, at arbejdet i Vejtransportrådet skrider frem, efter at det har fået nyt kommissorium?

Den første screening er altid interessant. Men det mest interessante er måden at arbejde på i rådet. De, der har fingeren på pulsen og repræsenterer erhvervet, er med til at give indspark. Dermed kommer de forskellige synspunkter frem. Det er vigtigt, at de, som arbejder med branchen til daglig, også er dem, der giver råd og vejledning.

Foto: Polfoto

"Vi skal beholde det lange lys på, for der skal være en effektiv vognmandsbranche, når der kommer gang i hjulene igen."

Henrik Dam Kristensen,
transportminister



Noget af det, vi er kommet frem til, er "lavthængende frugter." Det kan vi kigge på. På den længere bane kan vi i rådet analysere problemstillingerne.

Hvad er dine forventninger for rådet i det kommende år?

I øjeblikket er vi i en krise, som man kun kan spå om, hvornår slutter. Derfor er det vigtigt både at kigge på her-og-nu-situationen og samtidig have det lidt længere lys på.

Jeg har sådan set kun den ambition, at der er så mange danske vognmænd og danske chauffører som muligt, som klarer sig godt i konkurrencen. Jeg er klar over, at lige her og nu er det hårde tider for mange. Det er derfor, vi blandt andet fokuserer på cabotageregler og lignende. Men vi skal beholde det lange lys på, for der skal være en effektiv vognmandsbranche, når der kommer gang i hjulene igen.

De danske lastbiler vinder frem på den nationale bane, men på den internationale bane konkurrerer de danske vognmænd med udflegede lastbiler. Hvad mener du om den udvikling?

For det første har jeg den holdning, at det er vognmændene selv, der ved bedst. Det bør jeg ikke klogge mig på. Men jeg har talt med vognmænd, der – om jeg så må sige – følger deres kunder. Jeg kan sagtens se, at har du en stor kunde i Tyskland, Østrig eller Spanien, kan der være fornuft i at følge med.

Det er jo ikke den store forskel i forhold til, hvad en række produktionsvirksomheder har gjort. Virksomheder sørger for at have arbejdspladser i andre lande og sikrer dermed fortsat arbejdspladser i Danmark. Er det med det mål for øje, har jeg ingen problemer med det.

Er målet kortsigtede løn- og skattefordele og planer om at fortsætte med at køre rundt i Danmark, har jeg ikke meget sympati for det. Men at vi har store, danskejede vognmandsvirksomheder, som klarer sig godt ude i Europa, er kun positivt.

I løbet af 2013 vil EU-Kommissionen komme med et udspil om effektiviseringer af det indre marked for vejgodstransport. Hvad mener du, EU skal satse på?

Indtil nu har der været en trend i EU, som handlede om liberalisering for liberaliseringens skyld. Det vil jeg gerne advare imod. Lige nu har vi en vognmandsbranche, der mere har brug for stabilisering end yderligere liberalisering. Derfor er jeg glad for, at vi i denne debat har et meget bredt flertal i Folketinget for vores kurs.

Før vi går videre med liberalisering, så lad os stoppe op og se, om de regler, vi har lavet indtil nu, kan komme til at fungere bedre. Vi har desværre en del eksempler på, at de ikke fungerer godt nok.

Blandt forslagene vil være ændringer i cabotage-reglerne. Hvad er din holdning?

Som jeg forstår det på Siim Kallas (EU's transportkommissær, red.), så tror jeg ikke, at EU-Kommissionen er helt klar over, hvad den vil. Det er blevet tilkendegivet, at der kommer et udspil til sommer, og det afventer jeg. Mit overordnede budskab skal være, at vi ikke skal fortsætte med liberaliseringer for liberaliseringens skyld. Lad os stoppe op og se, om reglerne rent faktisk virker for det her erhverv, som er så vigtigt for, at Europa fungerer.

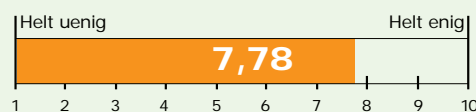
I Danmark har vi gode erfaringer med effektiviserings tiltag i vejtransporten som modulvogntog og forhøjede vægtgrænser. Hvad kan du gøre for at bringe de gode danske erfaringer videre ud i Europa, hvor der ind imellem er modvillighed mod de samme tiltag?

Vi er kommet rigtig langt med modulvogntog i Danmark. I de kommende trafikforhandlinger håber jeg, vi kan få gjort vejnetværket endnu mere finmasket. Det er en af mine prioriteter, og jeg håber, det lykkes.

Så er der den internationale debat. I det halve år som EU-formand tror jeg ikke, jeg forsømte nogen lejlighed til at fortælle om succeserne i Danmark. En god illustration af udfordringen er dog, at i nogle forsamlinger hedder et modulvogntog monstertruck. I andre forsamlinger hedder det eco-liner. Det viser spændvidden i debatten. Jeg har forsøgt at gøde jorden både ud fra miljømæssige og økonomiske synspunkter.

Medlemmerne mener

Vi skal vente med yderligere liberaliseringer af cabotagereglerne på nuværende tidspunkt.



Kilde: ITD's medlemsundersøgelse 2013

Erhvervet har også et ansvar i debatten, for jeg kan ikke gøre det alene. Branchens internationale sammenslutninger skal gå sammen om at udbrede de glade budskaber fra Danmark. Hvis ikke politikerne i andre lande oplever en seriøs debat fra deres egne vognmænd, så bliver det endnu sværere. Her har jeg og branchen en fælles sag på den internationale front.

Har du noget til sidst, du gerne vil sige?

Jeg er ikke længere helt ny som transportminister og har godt og vel halvandet år på bagen. Jeg synes, det har været spændende at møde hele branchen. Den er præget af to ting: Branchen er afgørende for samfundet, og aktørerne er ordentlige og loyale at samarbejde med. Jeg vil gerne sige tak for det gode samarbejde, også til ITD. ■



Videre udbredelse af modulvogntog er fortsat en af transportministerens prioriteter.

Foto: Scania



Politikeren på pallen

Folketingsmedlem Flemming Damgaard Larsen, næstformand for Folketingets transportudvalg, Venstre

EU's indre marked for transport – er det en trussel eller en mulighed for danske lastbilvognmænd?

EU's indre marked er utvivlsomt en mulighed for danske vognmænd. Danmark er ikke en øde ø, men en integreret del af den globale økonomi. Hvis ikke vi var det, ville alle danskere – i transportbranchen såvel som i andre brancher – være meget fattigere, end vi er i dag. Det indre marked i EU betyder, at danske vognmænds hjemmemarked ikke længere kun begrænser sig til Danmarks grænser, men at de har hjemme i hele Europa.



Når det så er sagt, er det vigtigt at huske på, at danske vognmænd er i konkurrence med de øvrige europæiske vognmænd. Den danske konkurrenceevne er svag, og det koster arbejdspladser. Det letteste er at skyde skylden på EU's indre marked og arbejdskraftens frie bevægelighed. Men konkurrencen fra Øst-europa er ikke roden af problemet – det er blot et symptom. Derfor skal vi i gang med et langt sejt træk, hvor vi gennem målrettede afgifts- og skattelettelser forbedrer konkurrenceevnen. Det er vejen frem. Det er ikke en let vej, men den vil på lang sigt styrke danske vognmænds konkurrenceevne på EU's indre marked.

Køre- og hviletid: Huller i retsplejen

Mistede kørekort for få minutters overskridelser, store bøder for små forseelser og årelange sagsbehandlinger. Sådan er virkeligheden for vognmænd og chauffører ved danske domstole, når det handler om køre- og hviletid. Branchen er gået til kamp for mere menneskelige forhold.



Foto: ITD

"En fair behandling?" var overskriften, da ITD 7. februar 2013 holdt konference om den hullede retspleje på køre- og hviletidsområdet.

Eksemplerne er mange på høje straffe for små forseelser ved danske domstole, når det handler om køre- og hviletid. Retsplejen halter, og proportionaliteten mangler.

Det skal det være slut med. ITD kæmper for at give vognmænd og chauffører en mere menneskelig behandling i retssystemet uden risiko for at miste levebrødet for meget små overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid. Der skal være sammenhæng mellem straf og sanktion.

I 2008 gav ITD's generalforsamling et millionbeløb til at føre principalsager for medlemmerne, og brancheorganisationen arbejder samtidig målrettet på den politiske front for bedre forståelse for branchens udfordringer.

– Især ved virksomhedskontrollerne oplever vi absurde og groteske sager. I byretterne er der langtrukne sagsforløb, uforberedte anklagere og prisgivne dommere, som i udgangspunktet støtter sig til anklagerne. Det er ikke værdig retspleje, siger ITD's chefkonsulent Lars Nielsen, der gennem en årrække har fulgt køre- og hviletidsreglerne tæt.

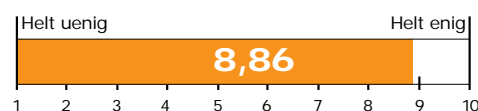
Nytænkning nødvendig

Han slår fast, at branchen, den enkelte vognmand og chaufføren har et klart ansvar for at overholde reglerne. Men det betyder ikke, at kontrol- og sanktionssystemet er raskt og velfungerende.

– Nytænkning er nødvendig i den måde, vi håndterer køre- og hviletiden på, lyder det fra Lars Nielsen.

Medlemmerne mener

Der er behov for at finde en ny og bedre model for virksomhedskontrollerne af køre- og hviletid.



Kilde: ITD's medlemsundersøgelse 2013

ITD foreslår en model, hvor politiet kontrollerer lastbilerne ude i trafikken, mens Trafikstyrelsen laver administrative kontroltjek af virksomhederne. Det vil sikre et større og mere målrettet fokus på ansvar og forbedringer hos alle.

Fortsættes ...

Frustrerende oplevelser



Højesteretsadvokat Ulla Fabricius fra MAQS Law Firm har ført flere principalsager for ITD hele vejen fra byretterne over landsretterne til Højesteret.

– Særligt i byretterne lider branchen under dårlige oplevelser, siger hun.

Hun forklarer, at sagerne i byretterne reelt bliver behandlet som færdselssager. Anklageren har dermed ofte kun sat tid af som til en typisk "ekspeditionssag." Når dommere og anklagere går i gang, er begge parter overraskede over de mange komplikationer.

– Sagerne kan indeholde forhold i chaufførens forklaring, som sår tvivl om, hvilken slags overtrædelse det er, eller om der overhovedet er en overtrædelse. Samtidig indeholder nogle sager udenlandske chauffører og vognmænd. Første retsbehandling har ofte trukket ud i meget længere tid, end anklageren forventede.

Mistet arbejdstid

Ifølge Ulla Fabricius er anklagemyndigheden tit ikke godt nok klædt på, og dermed kan anklageren ikke give dommeren nok information. Resultatet er, at parterne bliver

sendt hjem efter første retsmøde, så anklager og dommer kan få mere tid til forberedelse.

– Det er en frustrerende oplevelse for vognmænd og chauffører. En eksportchauffør skal måske hive en hel arbejdsuge ud af kalenderen for at kunne møde op – forgæves. En vognmand kan have brugt meget tid på at gennemgå detaljer fra en virksomhedskontrol med sine chauffører – kun for at opdage, at retssagen bliver udsat, fortæller Ulla Fabricius.

Hvad skal der til?

Målet med ITD's principalsager er at få Højesteret til at lægge en mere menneskelig linje med blik for proportionaliteten.

Hvad skal der efter din mening til for at forbedre retsplejen og retssikkerheden, særligt i byretterne?

– Sager fra virksomhedskontroller egner sig ikke til byretter. De skal ud i et administrativt system, for eksempel i Trafikstyrelsen. Her kan folk med brancheindsigt se på forholdene i en mere uformel og praktisk ramme. Domstolene bør være reserveret til de brodne kar, mener Ulla Fabricius.

Groteske sager

Der er mange eksempler på absurde domme og haltende retspleje:

- I maj 2012 vandt ITD en principalsag, den såkaldte "Tommy-sag". En chauffør blev i sin tid idømt en bøde på 5.000 kroner og en betinget frakendelse af kørekortet – alt sammen for en 50 sekunders afbrydelse af en pause for at flytte en lastbil, som blokerede en rampe hos en kunde. Højesteret frikendte chaufføren og fandt dermed den oprindelige dom ude af proportion.
- I februar 2012 fik fire chauffører bøder på 16.000 kroner og betingede frakendelser af deres kørekort for forsinkelser på mellem to og seks minutter i forbindelse med den såkaldte færgeregulering.
- En virksomhed blev i maj 2010 undersøgt i en virksomhedskontrol. I retten har anklageren flere gange bedt om udsættelser. Sagen kører stadig to år og syv måneder efter, at de ture, som sagen handler om, fandt sted. For chauffører og vognmænd er det vanskeligt at huske detaljerne og have mulighed for at forsvare sig.
- I januar 2012 fik en vognmand ved Østre Landsret en bøde for tre chaufførers forglemmelser i forbindelse med registrering af køre- og hviletid. Chaufførerne selv slap med advarsler, fordi deres overtrædelser ikke blev anset for at være store nok til at blive straffet. Dommen understregede udfordringer med det objektive ansvar, hvor vognmanden automatisk får bøder for chaufførernes fejl.



Foto: ITD

ITD opbevarer og analyserer alle vognmandens data fra lastbilernes tachografer.

TachoWeb

ITD har etableret et egenkontrollsystem for køre- og hviletid, som ITD tilbyder gratis til organisationens medlemmer. Systemet gennemgår alle køredata for vognmændene, som hver måned får en fuldstændig oversigt over eventuelle overtrædelser i samtlige biler og hos chaufførerne. Systemet har kørt i over et år og har i dag omkring 4.000 biler og 7.000 chauffører koblet op.

Urbán-dommen

I februar 2012 slog en dom fra EU-Domstolen fast, at nationale myndigheder ikke kan udstede bøder i centimetermål til chauffører og vognmænd.

Sagen handlede om den ungarske lastbilchauffør Urbán, som havde undladt at skrive lastbilens kilometerstand på nogle kontrolark for køre- og hviletid ved arbejdsdagens begyndelse. På den baggrund havde en ungarsk domstol kendt dokumentationen ugyldig til trods for, at

chaufføren havde husket at påføre kilometertallene ved arbejdsdagens afslutning, og at det dermed var enkelt at rekonstruere billedet af hans kørsler.



Justitsministeriet ændrer bødekataloget for fejlbetjening

På baggrund af Urbán-dommen behandler Folketinget i løbet af vinteren og foråret 2013 et lovforslag om revidering af færdselsloven, så bødekataloget for fejlbetjening af lastbilernes kontrolapparater bliver blødt op. ITD mener, at forslaget er for begrænset. Målet må være at sikre fair behandling i alle forhold omkring køre- og hviletid såvel som alle andre retlige forhold. Men det aktuelle forslag fokuserer kun på den del af reglerne, som har med betjeningen af kontrolapparatet i køretøjerne at gøre.

Under ITD's proportionalitetskonference 7. februar 2013 satte advokat Hans Sønderby fra Hansen/Sønderby da også udspillet i relief:

– Forslaget er langt fra at opfylde proportionalitetskravet. Selve køre- og hviletidsreglerne er ikke medtaget, arbejdsgiveren får en bøde på 6.000 kroner uanset grovhed, og der er stadig risiko for frakendelse af kørekortet pga. ufarlige forseelser, fortalte han.

Normale overenskomstforhold ønskes

38

I Danmark blandes lovgivning og overenskomster ikke sammen – undtagen når det gælder vognmænd. De skal følge overenskomsterne for at få kørselstilladelse, og der stanges bøder ud, hvis de ikke lever op til overenskomsternes bestemmelser. Det vil ITD have prøvet ved domstolene.

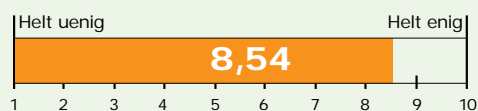
For at få tilladelse til at drive forretning skal en dansk vognmand kunne dokumentere, at han følger de kollektive overenskomster. Det fremgår af godskørselslovens § 6.

Sådan en bestemmelse er vognmandserhvervet helt ene om i Danmark. Danske bagere, landmænd, murere, tømrere osv. kan drive virksomhed, helt uden at myndighederne interesserer sig for deres overenskomstmæssige forhold. Det er overladt til arbejdsmarkedets parter i Danmark at aftale løn og ansættelsesvilkår uden statens mellemkomst. Men altså ikke, når det gælder vognmænd.

Overenskomstkravet har været en del af godskørselsloven siden 1973. Det blev i sin tid begrundet i, at overenskomstmæssige forhold i førerhusene kunne medvirke til, at trafikikkerheden ikke blev tilsidesat på vejene, og at chaufførerne ikke blev udsat for rovdrift. Siden er lastbiltransporten imidlertid undergået en omfattende regulering fra EU med samme formål. Så i dag er alle vognmænd forpligtet af fælles regler for fx køre- og hviletid og arbejdstid, uanset om de har overenskomst eller ej.

Medlemmerne mener

Lastbiltransporten skal have samme regler omkring overenskomster som alle andre brancher i Danmark.



Kilde: ITD's medlemsundersøgelse 2013

Det arbejder ITD for

- ITD ønsker, at vognmandsbranchen skal have de samme vilkår omkring løn og overenskomster som alle andre erhverv i Danmark.
- ITD bakker op om de kollektive overenskomster, men ser det som en central pointe i den danske model, at der er mulighed for at udfordre overenskomsterne ved at stå udenfor. I disse tilfælde

henviser ITD til de normale og legale sanktionsmuligheder i den danske model, strejker, blokader og lockout.

- ITD ønsker, at frivilligt medlemskab og åbenhed skal drive organiseringen af vognmandsområdet på såvel lønmodtager- som arbejdsgiverside.

Godskørselsloven § 6

Stk. 3. Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster

Stk. 4. Tilladelsesindehaveren skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Kontroversielt kontrolnævn

ITD har ad flere omgange lagt op til at få overenskomstbestemmelsen væk fra den danske godskørselslov med henvisning til, at den er forældet. Men opbakningen har manglet på tværs af branchens organisationer.

I 2012 valgte Folketinget og transportministeren at skærpe kontrollen med overenskomsterne ved at etablere et overenskomstnævn. Nævnet består af repræsentanter fra arbejdsgiver- og lønmodtagerorganisationerne samt en landsretsdommer.

ITD har påpeget, at en sådan konstruktion er problematisk og kontroversiel fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt. For det medfører reelt, at vognmænd, der vælger at stå uden for arbejdsgiverforeningerne, bliver udsat for direkte kontrol og sanktioner af selv samme foreninger.

Venstre, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance stemte imod, da denne tilføjelse til godskørselslovens § 6 blev vedtaget i Folketinget i juni 2012.

ITD går til domstolene

Da godskørselslovens overenskomstkraav udgør en meget klar undtagelse fra den normale danske model, valgte ITD i efteråret 2012 at indgive en stævning mod den danske stat. Formålet var at få prøvet den juridiske gyldighed af bestemmelserne.

ITD har i første instans lagt op til, at sagen henvises til Østre Landsret og forventer et sagsforløb, som kan vare op til flere år, idet sagen involverer mange komplekse juridiske forhold. ITD vil blandt andet ind-

drage EU-retten, Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og Grundlovens principper om delegation af lovgivningsmæssig kompetence til private. ■



Fremtiden ifølge EU-Kommissionen: Simplere regler og bedre kontrol

40

I sommeren 2013 har EU-Kommissionen varslet et udspil, som skal gøre markedet for vejgods-transport mere effektivt og øge konkurrencen. Politikere, vognmandsorganisationer og andre parter er ved at stille sig op på den politiske slagmark.

EU-Kommissionens Kristian Hedberg ved præsentationen af vismandsrapporten om transport i juni 2012.



Foto: Juha Roininen/EUP-Images



Europas økonomier hænger fast i de lave gear, og arbejdsløshedskerne er lange.

Derfor er et af EU's vigtigste mål at få styr på den europæiske gældskrise og skabe flere og gode arbejdspladser. For at nå det mål skal EU's indre marked være mere effektivt, og til sommeren 2013 barsler EU-Kommissionen med et udspil, som skal få markedet for lastbiltransporter op i gear.

– Der er ingen tegn på, at vejgodstransporten ikke er klar til at tage skridt mod en øget adgang til markedet. Men lovpakken skal naturligvis være nøje afbalanceret, siger Kristian Hedberg, som er kontorchef for landtransport i EU-Kommissionens afdeling for mobilitet og transport, DG Move.

Kristian Hedberg er i øjeblikket dybt involveret i arbejdet med EU-Kommissionens kommende bud på, hvad der skal til for at få en mere effektiv vejgodstransport. Han fortæller, at Kommissionen arbejder ad tre spor: Embedsmændene er ved at færdiggøre Kommissionens egen rapport, som skal supplere en vismandsrapport fra 2012 om mulige veje mod mere effektivitet. Samtidig

Vismandsrapporten

I juni 2012 udkom en europæisk vismandsrapport om mulige tiltag for at gøre det indre marked for vejgodstransport mere effektivt. Rapporten fokuserede på fire områder: Chaufførmangel, cabotage, håndhævelse af regler og innovation. Vismandsrapporten er en uafhængig rapport med eksterne råd og input til EU-Kommissionens arbejde.

vurderer Kommissionen effekterne af mulige politiske tiltag. I sidste ende skal det munde ud i et politisk udspil fra EU-Kommissionen til sommer.



Ændring af vægt- og dimensionsdirektivet

EU-Kommissionen kommer med et forslag til ændring af vægt- og dimensionsdirektivet i marts eller april 2013. Direktivet skal give mere fleksibilitet for producenter af lastbiler, så de kan lave mere aerodynamiske biler. Det vil ifølge Kommissionen kunne spare syv-ti procent af brændstoffet på motorveje. Kommissionen lægger op til en win-win-win-situation: Vognmænd sparer brændstof, samfundet lider under mindre forurening, og lastbilproducenter kan opdyrke et nyt marked.

Et effektivt marked

Han forklarer, at Kommissionen kigger på områder, hvor markedet for vejgodstransport ikke fungerer godt nok. Samtidig har Kommissionen et skarpt fokus på, at de nuværende regler ikke bliver kontrolleret og håndhævet ens i EU-landene.

– Lige nu er det for tidligt at sige, hvordan EU-Kommissionens forslag kommer til at se ud. Men målet er at få markedet til at fungere mere effektivt og sikre ensartet kontrol og håndhævelse af reglerne i de forskellige medlemsstater, lyder det fra Kristian Hedberg.

Han siger, at EU lytter nøje til alle parter for at få et så fornuftigt og afbalanceret forslag som muligt

– Holdningerne er mange: Nogle vognmandsorganisationer advarer mod yderligere liberaliseringer sammen med nogle fagforeninger. Andre ser gerne flere liberaliseringer. Nogle spillere som industri, handel og speditører ønsker klare skridt mod åbning af markedet for vejgodstransport, lyder det fra Kristian Hedberg.

Den digitale tachograf

Et afgørende element i forslaget bliver en mere ensartet kontrol og harmonisering af regler i de forskellige EU-lande. Her spiller den kommende digitale tachograf en vigtig rolle.

– Den nye digitale tachograf kan via satellitter overvåge, hvor, hvornår og hvor længe en lastbil opholder

sig i et land. Det gør det eksempelvis muligt at kontrollere reglerne for cabotage bedre. Samtidig skal reglerne være simple og lettere at forstå.

Efter planen kommer den digitale tachograf i 2018. Lige nu er det irske formandskab ved at forhandle detaljerne på plads med Europa-Parlamentet, og et kompromis forventes i maj eller juni.

De nuværende regler for cabotage, som tachografen skal overvåge, bliver med stor sandsynlighed ændret.

– Vismandsrapporten indeholdt forskellige forslag, men vi har ikke lagt os fast på en model endnu. Vi er stadig ved at kigge på de mulige følger af de forskellige forslag. siger Kristian Hedberg, der understreger, at Kommissionen ikke er forpligtet af forslagene i vismandsrapporten, da det er en ekstern rapport.

IRU skal også balancere

Som international paraplyorganisation for vognmandsforeningerne – herunder også ITD – følger IRU udviklingen tæt. Her er danske Michael Nielsen organisationens EU-chef.

Han forklarer, at IRU's medlemmer har vedtaget en fælles holdning i organisationens såkaldte "godstransportkomité."

– Vi skal balancere mellem mange medlemmers meninger, og især reglerne for cabotage har altid været kontroversielle i IRU. Men vi har nået en fælles holdning, hvor vi går efter at åbne markedet, når de sociale og finansielle forskelle mellem landene er blevet mere udjævnede. Det sikrer fair konkurrence, lyder det fra Michael Nielsen.

Chaufførmangel

EU-Kommissionen er meget tilfreds med, at chaufførmangel er en del af vismandsrapporten. De kommende år går flere hundredetusinder europæiske chauffører på pension, og afløserne står ikke i kø. Kommer økonomien igen op i gear, risikerer væksten at blive torpederet af mangel på transportkapacitet. Ifølge vismandsrapporten er det afgørende at gøre chauffør-professionen mere attraktiv, for det er et vigtigt job, som samfundet afhænger af. Desværre er der ingen lette svar på udfordringen.

På nuværende tidspunkt ønsker IRU derfor at fastholde de nuværende regler og blive bedre til at håndhæve dem.

– Samtidig vil jeg gerne advare mod den ret hårde debat om cabotage, som har kørt i Danmark. Den må helst ikke sprede sig, for den skader branchens image. Vi skal fokusere på, hvad vi konkret vil og fremstå som en professionel branche. Vi bør kunne være enige om, at vi trinvist åbner mere for markedet, når forholdene er til det, mener Michael Nielsen.

Ubalancer og skævvridning

Blandt danske politikere er den generelle holdning, at det indre marked ikke kan rulles tilbage, men at det skal overvejes nøje, før yderligere liberaliseringer bliver foretaget.

– De verserende problemer med cabotagekørsel viser, at det indre marked kan udvikle sig på en uhensigtsmæssig måde, hvis konkurrencen på tværs og inden for landegrænserne ikke sker på ordentlige vilkår. Jeg mener, man skal være varsom med for vidtgående liberaliseringer særligt i krisetider og især, når der er uklarheder omkring de eksisterende regler, siger medlem af Europa-Parlamentet Ole Christensen (S).

Medlem af Europa-Parlamentet Bendt Bendtsen (K) er enig:

– Vi må erkende, at de forskelligartede vilkår i de europæiske lande skaber ubalance og forvridning af den frie

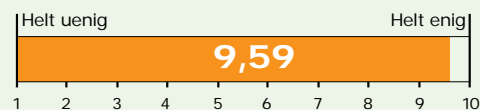
konkurrence. Mulighederne for vækst i transporterhvervet er store, men det er altafgørende, at vi gennemfører yderligere harmonisering af rammevilkårene i EU og sikrer ens spilleregler for alle.

Alle venter nu på EU-Kommissionens udspil. Der er ifølge Kristian Hedberg ikke tvivl om, at forslaget skal være en lovpakke, som både har til formål at skabe en mere effektiv kontrol og sikre et mere effektivt marked for vejgodstransport.

– Vi er nødt til at højne effektiviteten i den europæiske økonomi lige fra finanssektoren over energi til it-sektoren. Vejgodstransport skal også levere sin del af indsatsen for at få en bedre konkurrenceevne og forbedre den europæiske økonomi. ■

Medlemmerne mener

Lastbilerhervets regler skal kontrolleres så effektivt som muligt, så de professionelle bliver understøttet, og fuskere bliver ramt hårdt og kontant.



Kilde: ITD's medlemsundersøgelse 2013



Politikeren på pallen

Medlem af Europa-Parlamentet Morten Messerschmidt, Dansk Folkeparti

EU's indre marked for transport – er det en trussel eller en mulighed for danske lastbilvognmænd?



I udgangspunktet er tanken om indre marked jo en mulighed for enhver branche. Det siger sig selv, at blot muligheden for at handle på et større marked end det rent

danske er glædelig og indeholder mange muligheder for vækst. Det til trods er det indre marked for transportsektoren i dag udviklet til en trussel for dansk transport. Særligt efter østudvidelsen og de stadig mere voldsomme liberaliseringer er der opstået mulighed for, at udenlandske vognmænd kan sende deres chauffører rundt i hele unionen til hjemlandets lønninger. Det er ikke bare en trussel, men en bombe under hele den danske transportsektor. For mig er der derfor ingen tvivl om, at EU's regler må laves om. Der må sættes en begrænsning op i det indre marked på dette område, ligesom der frem til 2009 gjaldt en begrænsning for østlandenes frie bevægelighed af arbejdstagere.

Transportbranchens telepartner

Få et teletjek – vi finder besparelserne

Vi har et stærkt team af konsulenter, der både har overblik over telejunglen og transportbranchens behov.

Vores gode aftaler med de største tele-selskaber sikrer din virksomhed den helt rigtige teleløsning – selvfølgelig til den rigtige pris.

Og når I har spørgsmål til jeres regninger eller abonnementer, klarer vi også det. I kan altid ringe til os – her hænger man ikke i slusen og venter.

**Gratis teletjek
+ lave priser
+ unik service
= tlf. 7467 1233**

Anne M. Thyssen
Teamleder, Tele
ITD Servicepartner®

Effektiviseringsguld: Smartere transport på de europæiske veje

Der er store effektiviseringsgevinster at hente i at sprede de danske erfaringer med forhøjede vægte og udvidede længder på lastbiler ud på Europas veje.

Modulvogntogene ruller i Danmark, og vægtgrænserne er gennem årene sat i vejret for flere lastbiltyper. For eksempel må seks-akslede vogntog på dansk asfalt veje 48 ton, syv-akslede må veje 54 ton, og modulvogntog må være 25,25 meter lange.

– Resultatet er mere effektive transporter og sparet brændstof. Lastbilerne udleder mindre CO₂ pr. transporteret mængde gods, og mere gods kan komme rundt på færre vogntog, fortæller chefkonsulent Jørn-Henrik Carstens fra ITD.

Med de konstruktive briller

Sådan er situationen imidlertid ikke, når vogntogene skal ud at rulle i resten af EU. I henhold til EU's vægt- og dimensionsdirektiv må et vogntog som udgangspunkt ikke være længere end 18,75 meter, og vægtgrænsen er sat skarpt ved 40 ton.

– Med de konstruktive briller på kan vi konkludere, at vi kan plukke nogle meget lavthængende frugter ved at ændre vægtgrænser for vogntog og forbedre adgangen for modulvogntog i Europa.

EU's egne prognoser siger, at godstransporten i Europa vil blive øget betydeligt i de kommende årtier. Transportformer som jernbane og skib vil umuligt kunne aftage hele væksten og er under alle omstændigheder afhængig af vejtransporten i de sidste led. Det er derfor bydende nødvendigt at optimere og effektivisere alle transportformer – og det behøver ikke være kompliceret.

– Effektiviseringsguldet ligger så at sige lige for støvelsnyderne, vi skal bare samle det op. EU kunne spare

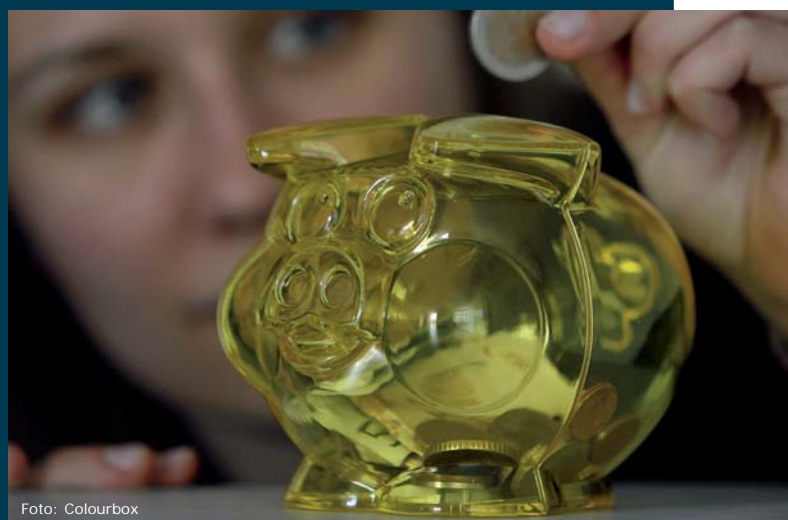


Foto: Colourbox

enorme mængder diesel og dermed CO₂-udledninger allerede i morgen ved blot at ændre få paragraffer i EU's vægt og dimensionsdirektiv, siger Jørn-Henrik Carstens.

Tre vindere

ITD har lavet en række beregninger, som klart viser gevinsterne ved de forskellige vogntog.

Ved at øge vægten på de almindelige fem- og seks-akslede vogntog til 42 og 44 tons opnås der store besparelser i forbruget af brændstof ved transport af tungt gods (se grafikken på side 47).

For det lette gods er det forøgelse af vogntogenes længde, der batter. Et modulvogntog har en længde på 25,25 meter og giver langt mere effektiv transport af let gods, fordi der er plads til flere paller (se grafikken side 46). Også vejsliddet bliver markant mindre på grund af de flere aksler, som fordeler vægten mere på asfalten.

– Både samfundet, vognmændene og transportkøberne vinder. Vognmændene skal bruge mindre brændstof og sparer penge. Samfundet får bonus i form af mindre forurening og mere plads på vejene. Endelig kan transportkøberne nyde godt af mere effektive transporter.

Fortsættes ...

Imidlertid har modstanden været stor på europæisk plan. Jørn-Henrik Carstens forklarer, at modstanden mod højere vægtgrænser og modulvogntog ofte kommer fra jernbanelobbyister og miljøfolk.

– Banetransportørernes frygt for at miste gods til vejene er ubegrundet og kortsigtet. Der er rigeligt at køre med, og effektiviseringer er ganske simpelt nødvendige. Ellers sander trafikken til både på skinner og veje.

Heller ikke argumenterne om mere belastning af miljøet med tungere og længere lastbiler holder.

– Vores beregninger viser tydeligt, at højere vægtgrænser og flere modulvogntog ved den rette type gods giver store reduktioner af brændstofforbruget. Det er med transport af paller som med buspassagerer i kollektiv transport, jo flere vi får om bord i bussen, jo bedre udnytter vi både brændstof, materiel og infrastruktur. Miljøet er den store vinder, så vi forstår ikke modstanden, erklærer Jørn-Henrik Carstens.

Innovation

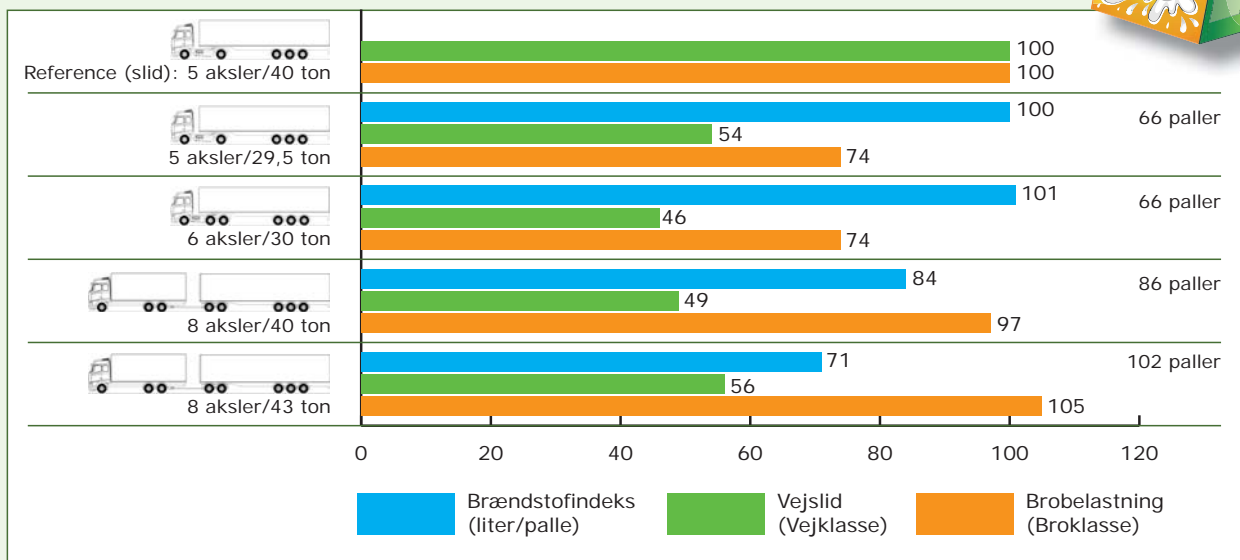
Han understreger, at de danske erfaringer ifølge Vejdirektoratet viser, at trafikikkerheden ikke lider under de højere vægtgrænser og modulvogntog.

– Det er afgørende for transportvirksomhedernes innovationslyst at få relativt vide rammer, så vognmændene kan eksperimentere med at optimere de vogntog, de bruger til transport af de mange forskellige typer gods, siger Jørn-Henrik Carstens.

Han slår fast, at rammerne naturligvis først og fremmest skal tilgodese trafikikkerheden. Også belastningen af veje og broer spiller en central rolle i overvejelserne.

– For vognmændene er det endvidere vigtigt at tage udgangspunkt i først og fremmest at udnytte det bestående materiel, tage hensyn til afskrivning på den eksisterende vognpark og sikre en passende horisont til nye investeringer. ■

“Let gods” – Indekseret forbrug, vejslid og brobelastning – i relation til antal paller, vogntogslængde og akselantal



Beregninger lavet af ITD, vejslid og brobelastning via Vejdirektoratets beregner for køretøjsklassificering. Jo lavere indekstal i forhold til det arealmæssigt fuldt udnyttede sættevogntog henholdsvis det fem-akslede vogntog på 40 ton, jo bedre.

Det øverste vogntog er i dag det typiske sættevogntog i EU med en længde på 16,5 meter. De to modulvogntog nederst har en længde på 25,25 meter og giver langt mere effektiv transport af let gods, fordi der er plads til mere – for eksempel paller med cornflakes (vægt ca. 180 kg). Også vejsliddet bliver mindre på grund af de flere aksler, som fordeler vægten på vejen. Kun belastningen af broer er lidt højere ved det tungeste modulvogntog – hvilket dog til en vis grad bliver opvejet af færre vogntog, fordi der er mere gods på færre lastbiler.

Fakta om beregningerne

Brændstofforbruget er beregnet på baggrund af data fra et antal lastvognsflåder i drift, kombineret med forbrugsindeks fra lastvognsproducenterne. Det viste brændstofforbrugsindeks er så beregnet i forhold til det transporterede antal godsenheder (europaller) i relation til kørt strækning.

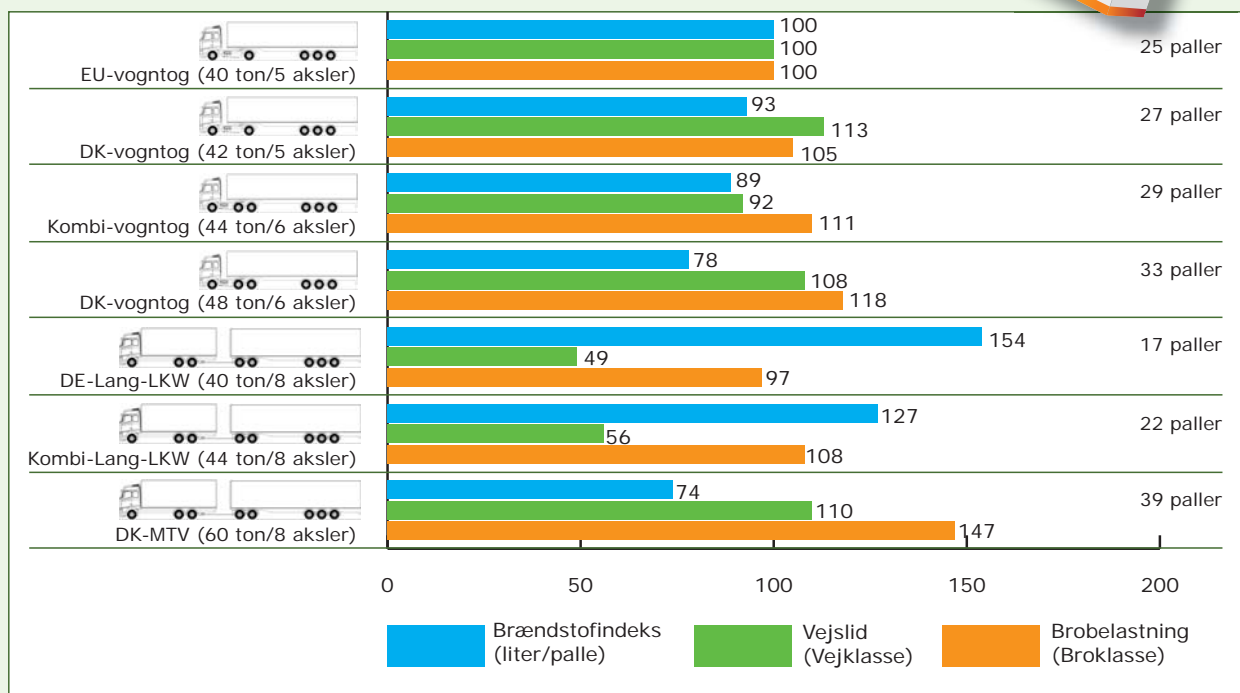
Vej- og broklasse er klassificeret ved hjælp af Vejdirektoratets beregningsprogram Danbroweb. Dimensioner, vægt og akseltryk er teoretisk beregnet ud fra aktuelle sammensætninger af vogntog.

Indeks 100 er fastsat med udgangspunkt i et fem-akslet "EU-vogntog" belæsset til 40 ton totalvægt. For *brændstofforbrug* i forbindelse med "*let gods*" er der brugt et *arealmæssigt fuldt udnyttet* sættevogntog (se vogntog nr 2 (5 aksler/29,5 ton) i grafen på side 46).

For at transportere 66 paller i en sættevogn, respektive 102 paller i et modulvogntog, skal pallerne læsses i to lag – også kaldet doppelstock.

Der er i beregningerne ikke taget hensyn til det sparede antal vogntog i forbindelse med vej- og brobelastning

"Tungt gods" – Indekseret forbrug, vejslid og brobelastning – i relation til antal paller, vogntogslængde og akselantal



Beregninger lavet af ITD, vejslid og brobelastning via Vejdirektoratets beregner for køretøjsklassificering. Jo lavere indekstal i forhold til EU-vogntoget, jo bedre.

Det øverste vogntog (fem aksler) er i dag det typiske og tungest tilladte i EU. At lade vægtgrænserne stige til 42 og 44 tons giver store besparelser i brændstof ved transport af tungt gods – for eksempel paller med printerpapir (vægt ca. 900 kg). De besparelser vil både vognmanden, samfundet og transportkøberne nyde godt af. Samtidig vil det lidt højere slid på veje og broer til en vis grad blive opvejet af færre vogntog, fordi mere gods kører på færre lastbiler. Grafikken viser også med al tydelighed, at modulvogntog ikke giver mening for tungt gods, med mindre totalvægten øges væsentligt – hvilket igen kræver mere af broerne.

Stærke danske transportspecialister

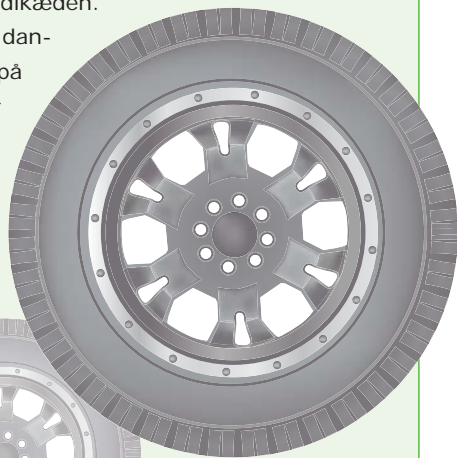
48

Udviklingen på transportmarkedet går ikke kun i retning af stordrift og hård priskonkurrence. Vi har besøgt fire dygtige ITD-medlemmer, der har fundet fodfæste i markedet ved hjælp af specialisering, klar strategi og tæt fokus på kunderne.

Markedet for vejtransport går i to retninger: I den ene retning sker der en konsolidering, hvor stadigt større transportvirksomheder høster stordriftsfordele og løser store mængder af transportopgaver systematisk og effektivt.

Men fremtiden tilhører ikke kun giganterne. I den anden retning finder vi nemlig også dygtige, danske transportvirksomheder, der specialiserer sig, fokuserer strategisk og søger opad i værdikæden.

Her kan du møde fire danske vognmænd, der på hver deres måde har fundet specialiserede veje til at skabe værdi for kunderne. Og dermed et solidt ståsted i et omskifteligt transportmarked.



Politikeren på pallen

Folketingsmedlem Mike Legarth, transportordfører, Det Konservative Folkeparti

EU's indre marked for transport – er det en trussel eller en mulighed for danske lastbilvognmænd?



Det indre marked har altid været en fordel for Danmark og de danske virksomheder. Den effektivitet og kvalitet, vi frembringer, har altid klaret sig godt i den internationale konkurrence. Derfor skal

vi byde det Indre Marked velkomment, også på dette område. Selvfølgelig skal vi sikre lige vilkår så vidt, at gældende regler om udenlandsk kørsel her i Danmark rent faktisk bliver overholdt. Men så længe danske virksomheder nyder godt af at konkurrere i udlandet, vil det være uhensigtsmæssigt at skabe et alt for rigtigt system, hvor transportydelseerne ikke flyder nogenlunde frit på tværs af grænserne.



**Vi er ikke
de billigste
- men vi er
de bedste**

På lagerhotellet jonglerer daglig leder Terje Dahl (tv.) og vognmand Niels Frederiksen rundt med godset.

Vognmænd konkurrerer ofte på pris, men det kan betale sig at kigge på andre måder at få kunder i hus. NFT Logistik i Brøndby lever efter sloganet: "Vi er ikke de billigste – men vi er de bedste."

Lagerhallen hos NFT Logistik i Brøndby ligger klos op ad kontoret, og her tårner papkasser og gods sig op under taget. Varerne og godset bliver leveret præcist, når kunderne vil have det. Det fortæller Terje Dahl, som er daglig leder hos NFT Logistik:

– Vi er ikke de billigste, men vi er de bedste. Vi har høj service og leveringssikkerhed, men vi tager os betalt for det. Heldigvis forstår mange kunder den tilgang. Kunderne kan nok få transporten billigere, men så gløder telefonerne måske hos dem med krav om skadeserstatninger. Så siger jeg til dem: Regn ud, hvad der i længden er billigst.

Tre styrker

Firmaet er ejet af Niels Frederiksen og har seks biler af forskellig størrelse. To biler kører fast i Sverige og Norge, mens de andre kører containere om dagen og reservedele om natten.

– Vi har specialiseret os på tre områder: kørsel i Norge og Sverige, 24-timers transport og til en vis grad ekspresleverancer, fortæller Terje Dahl.

Sidstnævnte drejer sig primært om levering af helium. Sygehuse bruger blandt andet helium til at køle milliondyre MR-scannere. Bryder kølingen ned, skal der lynhurtigt en ny leverance helium af sted, så maskinen ikke går i stykker. Det ordner NFT Logistik.

– For at klare dig som vognmand skal du have spidskompetencer. Nogle har spurgt, hvorfor vi ikke kører i Tyskland. Her svarer jeg, at vi er eksperter i Skandinavien og taler flydende svensk og norsk. I Tyskland er der konkurrenter, som har væsentlig mere erfaring og er skarpere end os.

Flere ansatte

Terje Dahl understreger, at en vognmand skal have mere end en styrke.

– Ellers bliver det for sårbart. Det er derfor, vi i 2011 lejede en lagerhal.

Investeringerne betaler sig. NFT Logistik har for nylig udvidet medarbejderstaben med to nyansættelser til i alt ti mand. Fra 2011 til 2012 er omsætningen steget med 20 procent fra fem til seks millioner kroner. Forventningen for regnskabsåret 2012 er et mindre overskud.

– Vi satser på at fortsætte fremgangen. Engang havde vi otte biler. Det kunne være sjovt at komme op på otte-ti biler igen. ■



**Hvis vi
bare gør som
de andre,
bliver vi aldrig
bedre end
dem**

DANSK SIKKERHEDS MAKULERING
63 16 16 60

*Direktør
Poul Henrik
Schou har
fået bygget et
dokumentho-
tel, hvor andre
firmaer kan
få opbevaret
deres doku-
menter sikkert
og trygt.*

Foto: Alex Tran

Konstant jagt på effektive løsninger, udvikling og stærke ekspertiser er nøglen til en god forretning hos den fynske virksomhed Poul Schou A/S.

De krøllede hjerner skal snurre for at få vognmandsforretningerne op i gear – også hos virksomheden Poul Schou A/S, hvor nye idéer og friske tiltag er helt centrale.

– Hvis vi bare gør som de andre, bliver vi aldrig bedre end dem. Derfor søger jeg også gerne inspiration ved at sidde i bestyrelser og være i netværk på områder, der

ikke har med transport at gøre, fortæller direktør Poul Henrik Schou.

Han har afgivet meget af det administrative arbejde til sine medarbejdere og koncentrerer sig om udvikling, strategi og salg.

– Jeg ser mig selv som en krebs nede på havbunden. Jeg kan godt være stille i nogen tid og vente på, at der kommer et "bytte" forbi. Når den gode mulighed så kommer, fanger jeg den - uanset om det er en idé, et firmaopkøb eller en ny nøglemedarbejder.



Han forklarer, at han ikke frygter udskiftning i medarbejderstaben. Virksomheden har brug for forskellige kompetencer, alt efter hvor firmaet befinder sig. Når tiderne skifter mellem krise, opkøb, vækst og konsolidering, er det vigtigt at have de rigtige folk på holdet hele tiden.

Lige nu er tiden inde til at have fokus på drift og indtjening. Derfor har Poul Schou A/S hentet en højtuddannet ingeniør ind som leder via væksthus Syddanmark. Ingeniøren skal tilpasse driften og forbedre bundlinjen.



Foto: Alex Tran

Poul Henrik Schou er tredje generation til at lede virksomheden Poul Schou A/S. I dag har vognmandsfirmaet cirka 55 biler.

– Samtidig er vi skarpe på at måle på alt fra sygedage over fakturerings- og leveringstid til salg og så videre i de enkelte afdelinger. Vi skal være lynhurtige til at ændre kurs og effektivisere.

Flere ekspertiser

Poul Schou A/S har flere stærke ekspertiser. Affalds- og krantransporter og især kranbiler er centrale for firmaet, som også har plads til stykgodstransporter. To ting er helt specielle: Den ene er et dokumenthotel. Den anden er biler med udstyr, så chauffører kan køre ud og makulere fortrolige dokumenter hos kunderne.

– Det duer ikke med kun en niche. Så er bunden for usikker. Samtidig understøtter de forskellige ekspertiser hinanden administrativt. Imidlertid må der heller ikke komme for mange søjler. Det er lettere at overskue fire stærke områder og holde skarpt øje med dem end otte. Helt basalt handler det ifølge direktøren om at levere service og arbejde i topklasse, så kunderne er villige til at betale den lidt højere pris, servicen koster.

Strategien virker. Resultatet for sidste regnskabsår var et overskud på ca. en mio. kr. De store kriseår endte med et rundt nul mellem indtægter og udgifter. Målet fremover er en overskudsgrad på ti procent.

Poul Henrik Schou er tredje generation til at lede virksomheden, som blev grundlagt i 1940. I de første år under 2. verdenskrig var "vognparken" en hest og en kasse. I dag er der cirka 55 biler lige fra specialiserede kranvogne over blokvogne til tankvogne. ■

Materiellet og erfarne medarbejdere gør os stærke

Slamsugere leverer råstyrken, mens medarbejderne leverer den altafgørende erfaring hos virksomheden Djursland Kloakservice ApS.

*Vognmand
Ulrik Sinding
har en række
højteknologi-
ske køretøjer
i Djursland
Kloakservices
flåde*

Foto: Flemming Højer

På strækningen mellem Aarhus og Grenaa er det svært ikke at spotte køretøjer fra vognmandsfirmaet Djursland Kloakservice ApS. På dagen for interviewet passerer ITD's udsendte da også tre biler undervejs.

– Vi dækker stort set alt, der har med kloak og slamsugning at gøre plus lidt ekstra. Alene på Djursland tømmer vi cirka 13.000 septiktanke om året, siger virksomheds-ejer Ulrik Sinding.

Vognmandens nicher tæller slamsugning fra private hjem over kombislamsugere beregnet til større projekter for offentlige myndigheder. Andre opgaver er højtryksspuling, kedelrensning og jordrensning.

– Det gælder om at have flere stærke områder. Hvis et område bliver særligt hårdt ramt af afmatning, kan vi trække på nogle andre, fortæller Ulrik Sinding.

Derfor har Djursland Kloakservice de seneste år tilføjet vandskæring af beton og stål til listen af nicher. Samtidig har virksomheden opdyrket et nyt område med køretøjer, som kan suge jord og isolering ud af huse.

– I stedet for at flere mænd render rundt og hiver isolering ned i flere dage, kan en maskine klare det. Så undgår mennesker sundhedsrisikoen.

Styrker

Ulrik Sinding er ikke i tvivl om, hvor firmaets styrker er:

– Materiellet og erfarne medarbejdere gør os gode. Slamsugere er højteknologiske og skal være i toppen. Samtidig tager det to-tre år, før en chauffør er helt udlært. Det er en stor investering, men senere giver de erfarne og dygtige medarbejdere gevinst.

Krisen har dog kunnet mærkes de seneste år.

– Markedet for slamsugere er mættet, så prisen er presset – særligt ved udbudsopgaver. Derfor har vi også sagt nej til at byde på nogle opgaver, når vi kunne se, det var umuligt at tjene penge.

Målet for de kommende år er en stille og rolig vækst.

– Det gælder simpelthen om at blive ved med at kæmpe og tænke positivt. Vi skal være på forkant med den teknologiske udvikling og holde fast i de dygtige medarbejdere.

Djursland Kloakservice blev stiftet i 1964 af Orla Sinding. I 1989 overtog Ulrik Sinding. Djursland Kloakservice har i dag 24 medarbejdere og 17 biler. ■



2013 er et stort år for K. Hansen Transport i Vejen. Direktør Karsten Hansen (th.) fejrer 40 års jubilæum og overgiver samtidig ledelsesstafetten til sin søn, Jakob Wiborg Hansen.

Kunderne værdsætter vores stærke nicher

Gennem årene har K. Hansen Transport A/S i Vejen udviklet tre skarpe områder: Dag-til-dag-levering, krandistribution og lagerhotel.

Dannebrogflagene dominerer i øjeblikket hos K. Hansen Transport A/S i Vejen. Direktør Karsten Hansen fejrer 40 års jubilæum og overgiver samtidig ledelsesstafetten til sin søn, Jakob Wiborg Hansen. Hele første halvår af 2013 er derfor fyldt med begivenheder.

– Vi har fulgt en tre-trins plan for generationsskiftet, og det sidste falder på plads lige i de her måneder. Det har trukket tænder ud med organisationsændringer, men nu er vi parate til at komme skridtet videre, fortæller direktør Jakob Wiborg Hansen.

Både han og Karsten Hansen understreger vigtigheden af at have en professionel bestyrelse og følge en strategiplan nøje, når generationsskiftet skal gennemføres. Det har gjort det muligt at bevare fokus på vognmandsfirmaets tre hovedstyrker: Dag-til-dag-distribution, kranvogne og lagerhotel. Særligt dag-til-dag er et område, hvor K. Hansen Transport arbejder på at udbygge og fastholde kvaliteten. Den senere tid er track&trace blevet forbedret, så kunderne hele tiden kan følge deres gods, se fotos, bruge tablets osv.

– Du skal finde en balance, så du hverken har for få eller for mange fokusområder. Det er rigtig godt, hvis nicherne kan understøtte hinanden i administrationen, siger Karsten Hansen.

Fokus på drift

2012 bød på et koncernoverskud på ca. 1,5 mio. kr. Målet for de kommende år er en rolig vækst og konsolidering. Ledelsen har lagt en treårsplan frem mod 2015.

– Vi skal være skarpere på driften og holde styr på omkostningerne via nye IT-værktøjer og målstyringstal. Personalemæssigt har vi derfor oprustet på driftsområdet. Vi vil også være mere aggressive på salgssiden, lyder det fra Jakob Wiborg Hansen.

Derfor hyrede K. Hansen Transport i 2008 en salgskonulent, som har hjulpet virksomheden med at beholde nuværende kunder og få fat i nye. I år vil virksomheden opnormere med en halv stilling på området.

– Samtidig gælder det om at holde fast i kunderne, og her er servicemindedede medarbejdere afgørende. Derfor er efteruddannelse centralt for os, og vi har ansatte på alt fra servicekurser til kurser i energirigtig kørsel.

K. Hansen Transport A/S har i dag ca. 50 egne biler og 100 ansatte. ■

2012 – Året der gik

54

Højdepunkter fra ITD's og transportbranchens verden i 2012.

Januar Februar Marts April Maj Juni Juli August September Oktober November December



Foto: ITD

ITD åbner EU-kontor

Ved årsskiftet etablerede ITD egen repræsentation i Bruxelles for at optimere indflydelsen. Det betyder, at ITD kan arbejde for at få indflydelse på EU-politikken alene eller sammen med andre organisationer afhængig af, hvad der er bedst i den enkelte situation.

Januar Februar Marts April Maj Juni Juli August September Oktober November December



Foto: ITD

Konference om konkurrenceevnen i lastbilbranchen

ITD var vært for en konference om konkurrenceevnen i dansk vejgodstransport. Konferencen fandt sted på Christiansborg med stort fremmøde fra politikere og andre organisationer. Et konkret resultat var, at Transportministeren senere på året igangsatte et større udredningsarbejde om vejtransportens konkurrenceevne i Vejtransportrådets regi.

Januar **Februar** Marts April Maj Juni Juli August September Oktober November December



Foto: Colourbox

Urbán-dommen

En ungarsk chauffør ved navn Urbán ville ikke finde sig i en bøde for en simpel forglemmelse omkring registreringen af hans køre- og hviletid. Sagen havnede i EU-Domstolen, som afgjorde sagen til fordel for chaufføren. Dommen satte fokus på manglende proportionalitet og retssikkerhed ved domstolene, særligt på køre- og hviletidsområdet.

Januar	Februar	Marts	April	Maj	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	December
--------	---------	-------	-------	-----	------	------	--------	-----------	---------	----------	----------

ITD's generalforsamling og valg af ny formand

ITD's generalforsamling 2012 fandt sted på Hotel Comwell i Kolding. Her fik foreningen ny formand efter otte år med Mogens Therkelsen i formandsstolen. Peter Provstgaard blev enstemmigt valgt som ny formand.



Januar	Februar	Marts	April	Maj	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	December
--------	---------	-------	-------	-----	------	------	--------	-----------	---------	----------	----------

Branchen vinder princip-sag ved Højesteret

Højesteret afgjorde en principalsag, som ITD havde ført på vegne af en lastbilchauffør, den såkaldte "Tommysag". Chaufføren blev i 2010 idømt en bøde på 5.000 kroner og en betinget frakendelse af kørekortet – alt sammen for en 50 sekunders afbrydelse af sin pause for at flytte en lastbil, som blokerede en rampe hos en kunde. Højesteret besluttede helt at frifinde chaufføren i sagen, som ITD ankede fra byretten over landsretten til Højesteret. Dommen blev af iagttagere betragtet som en sejr for en mere pragmatisk og fleksibel tilgang til køre- og hviletid.



Januar	Februar	Marts	April	Maj	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	December
--------	---------	-------	-------	-----	------	------	--------	-----------	---------	----------	----------

Masser af messer

ITD var med på alle årets transportmesser og fik under sloganet "kom ind i kampen" præsenteret foreningens services og tilbud. Samtidig fik vognmænd, chauffører og andre fremmødte en god snak med ITD's medarbejdere om, hvad der kræves for at klare sig på dagens transportmarked.



Fortsættes ...

Januar Februar Marts April Maj **Juni** Juli August September Oktober November December



Foto: Colourbox

Folketinget ændrer godskørselsloven

Før sommerferien vedtog Folketinget en ændring af godskørselsloven. Den politiske debat forud handlede især om det kontroversielle overenskomstnævn. ITD betegnede nævnet som en reel organisationstvung for danske vognmænd og lagde senere på året sag an mod staten for at få fjernet nævnet. Liberal Alliance, Venstre og Dansk Folkeparti var enige og stemte imod forslaget.

Januar Februar Marts April Maj **Juni** Juli August September Oktober November December



Foto: CabinetDN

ITD vært ved EU-konference

ITD var sammen med miljøorganisationen Transport & Environment og det danske EU-formandskab vært ved en spændende konference i Bruxelles med fokus på miljø- og trafikvenlig lastbiltransport. Den danske transportminister Henrik Dam Kristensen var hovedtaler. Derudover var der bidrag fra EU-Kommisionen, miljøfolk og lastbilproducenter – samt naturligvis også ITD.

Januar Februar Marts April Maj Juni **Juli** August September Oktober November December



Foto: Colourbox

Svenskerne stopper vogntog over 40 ton

I flere årtier havde vogntog over 40 ton ubesværet krydset den dansk-svenske grænse, men efter en landsretsdøm ændrede svenskerne pludselig praksis. Efter store protester fra politikere og branchen gik svenskerne tilbage til den normale praksis.

Januar Februar Marts April Maj Juni **Juli** August September Oktober November December



Foto: Colourbox

Vejtransportrådet trækker i arbejdstøjet

I september 2012 samlede Vejtransportrådet sig for første gang, efter det fik nye opgaver i forbindelse med vedtagelsen af godskørselsloven i juni 2012. Vejtransportrådet skal fremover drøfte generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og komme med anbefalinger til transportministeren om rammevilkår. ITD er medlem af rådet.

Fem veje til bedre konkurrenceevne

Ved første møde i Vejtransportrådet havde ITD en fem-punkts-plan med, som vil gøre Danmark til en førende nation inden for europæisk vejtransport. Punkterne er: frie og fleksible markedsforhold, effektiv og fair myndighedskontrol, rimelige proportioner i bøder og sanktioner, enkle afgiftssystemer og rum til innovation og eksperimenter.



Foto: Colourbox og ITD

Offensiv mod transportkriminalitet

I løbet af året fortsatte ITD sin kamp mod transportkriminalitet sammen med politiet, forsikringsselskaber og andre parter. Blandt tiltagene var at vise virksomheder, hvordan de sikrer sig mod nummerpladetveri. Samtidig blev der afholdt en sikringskonference og udgivet en sikringsmanual med gode tips og tricks.



Foto: ITD

ITD sætter medlemsrekord

I oktober nåede ITD 556 medlemsvirksomheder, og det var ny medlemsrekord. Den hidtidige rekord var fra 1994, hvor ITD, der dengang hed FDE, havde 555 medlemmer. Tidligere tiders profil som en organisation udelukkende for eksportvognmænd har ITD endegyldigt lagt bag sig. I dag kører langt hovedparten af medlemmerne både nationale og internationale ture.



ITD's åbne vognmandsmøder

ITD slog dørene op for et helt nyt koncept i efteråret 2012: åbne vognmandsmøder. Der var syv af slagsen over hele landet med adgang for alle interesserede. Diskussionerne om fremtiden for dansk vejgodstransport og ITD's rolle bølgede frem og tilbage på møderne.



Foto: ITD



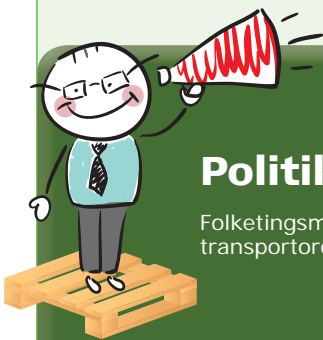
Holder DK Kørende ruller igen

Fra julemåneden lagde lastbiltransportens kampagne-initiativ "Holder DK Kørende" igen op til positiv dialog og debat om det erhverv, der fragter mere end 90 procent af alt gods i Danmark. Kampagnens udgangspunkt er fakta og positive oplevelser fra erhvervets travle hverdag.



Tachoweb fylder et år – succes

I december 2012 var det et år siden, ITD sendte de første rapporter af sted til de vognmænd, der er tilmeldt brancheorganisationens køre- og hviletidssystem Tachoweb. Der var grund til at fejre fødselsdagen – of-fensiven giver nemlig gevinst i form af bedre styr på køre- og hviletiden hos virksomhederne.



Politikeren på pallen

Folketingsmedlem Leif Mikkelsen, transportordfører, Liberal Alliance

EU's indre marked for transport – er det en trussel eller en mulighed for danske lastbilvognmænd?



Skatter og afgifter i Danmark umuliggør reel fri konkurrence. Det eneste holdbare for et erhverv, der krydser landegrænser, er FRI konkurrence - men på lige vilkår.

Og det er jo her, at flere års fejlslagen politik i Danmark på skatte- og afgiftsområdet gør sit indtog. Uanset om vi har haft en såkaldt borgerlig regering eller har en rød regering, så er resultatet det samme. Nemlig stigende afgifter og et alt for højt skattetryk.

Vi kan ikke konkurrere, når skatten på arbejdskraft er markant højere i Danmark end i vore nabolande. Der er vognmænd, der næsten for enhver pris holder fast i at drive forretning fra Danmark – og tak for det. Men jeg forstår udmærket dem, der giver op og udflyger lastbiler.



BRANCHE I BEVÆGELSE



ITD er vognmandsorganisationen uden bakgear. Vi er i konstant bevægelse og udvikler viden, værktøjer og rådgivning til ansvarlige og professionelle transportvirksomheder.

Vi arbejder også politisk for, at transporterhvervets rammer ikke stivner – men udvikler sig sammen med virksomhederne og kunderne.

**TÆNK
FREMAD!**

Ring **7467 1233** i dag,
og hør hvordan du bliver
medlem af ITD.

ITD



**Brancheorganisation for
den danske vejgodstransport**

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Tlf. +45 7467 1233
Fax +45 7467 4317
itd@itd.dk
www.itd.dk