

2018

ÅRSRAPPORT





VELKOMMEN TIL
ITD MEDLEMMSMØDE



INDHOLDSFORTEGNELSE

ITD's bestyrelse	4
Vi skal udvise rettidig omhu og træffe kloge beslutninger.....	5
Det er nu, at vi skal ruste os til fremtiden	7
ITD i tal	8
Koncernregnskab	9
Vækststrategi 2030	10
Mød et ITD-medlem: Et ganske fornuftigt år	12
ITD Medlemsservice	14
Mød et ITD-medlem: Vi skal huske at glæde os over de gode ting... ..	18
ITD Arbejdsmarked	20
Mød et ITD-medlem: Vores chauffører skal være vores ambassadører i hele verden... ..	22
Politiske mærkesager	24
Mød et ITD-medlem: Branchen kan blive mere grøn og bæredygtig	30
Forsikringer hos ITD	32
Mød et ITD-medlem: Mangel på chauffører er en stor udfordring	34
ITD Medlemsmøde	36
Danish Transport Award 2018	38
Lastbilkaravanen lærte store og små om trafiksikkerhed	41
70 år med ITD-koncernen	43

Udgivet af ITD

Ansvarlig redaktør: Morten Jacobsen
Redaktion: Helene W. Busch, Jesper
Lunau, Morten Jacobsen
og Marlene Kønig

Layout og sats: ITD
Tryk: Schweitzer A/S

Redaktionen er afsluttet den 1. marts 2019.
Citat er tilladt med behørig kildeangivelse.
© ITD 2019

ITD, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
www.itd.dk | T: +45 7467 1233 | CVR 40990917





**Christian
S. Madsen**

**Niels Juel
Nielsen**
Næstformand

**Poul Henrik
Schou**

**Gert
Jakobsen**
Formand

**John
A. Skovrup**

**Ib
Andersen**

**Lars Jørgen
Skov**



ITD'S BESTYRELSE

ITD-koncernen er en brancheorganisation for de professionelle og vækstorienterede transport- og logistikvirksomheder med omfattende medlemsservicetilbud og en stor kommerciel aktivitet med kunder i hele Europa. Vi rådgiver og skaber netværk for op mod 800 medlemsvirksomheder. Vi giver samtidig medlemsvirksomhederne målrettede værktøjer, som gør en positiv forskel i den travle transportørs hverdag.

ITD-koncernen er samtidig en international koncern med en bred vifte af kommercielle aktiviteter. Via de kommercielle datterselskaber, FDE A/S og VIALTIS, betjenes transportkunder i hele Europa med momsrefusion og betalingsløsninger til motorveje. ITD-koncernen er en spændende arbejdsplads med 270 dygtige medarbejdere af mange forskellige nationaliteter. Koncernen har hovedsæde i Padborg og kontorer i København og Bruxelles og er via datterselskaber repræsenteret i 10 andre europæiske lande og i Nordafrika.

Bestyrelsen i ITD består af syv personer, der bliver valgt på ITD's årlige generalforsamling.



VI SKAL UDVISE RETTIDIG OMHU OG TRÆFFE KLOGE BESLUTNINGER...

Gert Jakobsen, bestyrelsesformand i ITD

Det går generelt godt i transport- og logistikerhvervet. Det er i hvert fald det, jeg hører, når jeg er rundt i landet og møder ITD's medlemmer enten ude i virksomhederne, til medlemsmøder eller ved andre lejligheder, hvor jeg har mulighed for at tale med vognmændene og høre, hvad der rører sig i branchen. Vækstbetingelserne er gunstige anno 2018, og forstår man at udnytte de optimale vilkår, så har det for mange været muligt at se vækstbarometeret hæve sig en tak eller to. Rigtigt mange danske vognmænd klarer sig godt lige nu.

Det er ikke kun i transportvirksomhederne, at der er travlhed og gang i hjulene. Der er vækst og fremgang i mange danske virksomheder. Flere er i job i Danmark end nogensinde før, og beskæftigelsen er historisk høj. Det er godt for Danmarks økonomi og for danskerne.

Træerne vokser dog ikke ind i himlen, og vi må ikke glemme, at den fremgang, som vi oplever lige nu, kun kan fortsætte, så længe vi har medarbejdere nok til at udføre opgaverne i vores virksomheder. Den udfordring er stor for alle virksomheder, men den er ekstraordinær stor i vores erhverv, hvor op mod halvdelen af vores chauffører er over 50 år.

Når vi stadig kan fastholde de stigende vækstkurver, skyldes det blandt andet, at vi nu har mange ældre, der bliver længere i deres job. Det kan vi takke de reformer, der har hævet efter-

løns- og pensionsalderen, for. Også i transporterhvervet ved vi, at vores seniorer er og bliver en helt uvurderlig arbejdskraft for os. Et andet vigtigt element er, at der lige nu er endnu flere, der går fra kontanthjælp ind til en plads på arbejdsmarkedet. Det er positivt, og rigtigt mange har heldigvis fået øjnene op for de mange gode job- og udviklingsmuligheder i transporterhvervet.

Jeg er ikke i tvivl om, at hvis vi skal fastholde den stigende vækstkurve, så kræver det, at vores virksomheder også i fremtiden kan få den nødvendige kvalificerede arbejdskraft. Her har vi også selv et stort ansvar i virksomhederne. Der skal sikres et tilstrækkeligt rekrutteringsgrundlag, og det skal gøres attraktivt at uddanne sig inden for transport og logistik. Der må også iværksættes tiltag, der kan gøre chaufførhvervet mere attraktivt, herunder økonomisk attraktivt, uden at det svækker danske virksomheders konkurrenceevne.

I ITD har vi brugt en stor del af 2018 på systematisk at afsøge yderligere muligheder for alternativ rekruttering til branchen. Vi har for eksempel nedsat et kvindepænel, der skal afdække barriererne for at tiltrække kvinderne til især chaufførfaget og lave tiltag, der skal gøre flere kvinder interesserede i at tilvælge job i transportbranchen. Vi har også igen i år deltaget i projekter, der skal få unge kontanthjælpsmodtagere i job eller i gang med uddannelse inden for vejgodstransporten.



Jeg er også glad for og stolt over, at vi i mit sidste år som formand for ITD har sat et vigtigt skib i søen, nemlig vores vækststrategi 2030, hvor vi sammen skal ruste dansk vejgodstransport til at vinde i den internationale konkurrence. Jeg håber og forventer, at vækststrategien vil give ITD's medlemsvirksomheder stærke kort på hånden i forhold til deres vækstambitioner og sikre, at dansk vejgodstransport bliver et internationalt fyrtårn.

Stigende vækstkurver varer ikke evigt. Med rettidig omhu og kloge beslutninger kan vi dog selv gøre meget for at forlænge det opsving, vi har lige nu, og ruste os til den dag, konjunkturerne vender. For det gør de.



DET ER NU, AT VI SKAL RUSTE OS TIL FREMTIDEN

Carina Christensen, administrerende direktør ITD

Væksten fortsætter, og det skaber både travlhed og gejst ude i transport- og logistikvirksomhederne. Det er der selvfølgelig al mulig grund til at glæde sig over. Men det er også nu i de gode tider, at vi skal træffe kloge valg og forberede os til den dag, hvor tingene vender. Det handler om at udvise rettidig omhu og sørge for, at vi hele tiden er på forkant med udviklingen og klar på at skabe fremtidig vækst, og det har netop været en væsentlig overskrift på alle ITD's aktiviteter i 2018.

Vi har året igennem brugt meget tid og mange kræfter på arbejdet med en ny vækststrategi for dansk vejgodstransport frem mod år 2030. Her har vi for alvor sat "det lange lys" på i forhold til fremtidige udfordringer og muligheder for erhvervet. Vækstpanelet, som ITD's bestyrelse nedsatte, har arbejdet intenst med alle aspekter, der kan bringe dansk vejgodstransport og logistik i verdensklasse, øge væksten og dermed bidrage endnu mere til den danske husholdningskasse. Der er også kommet mange stærke input fra ITD's medlemmer på dialogmøder og via spørgeskemaundersøgelser.

Vækststrategien skal være til hjælp og inspiration for de mange vækstorienterede virksomheder i ITD's medlemskreds. Den kommer også til at sætte retningen for ITD's fremadrettede organisatoriske og politiske arbejde med at understøtte medlemmerne i deres vækstambitioner. ITD's Vækststrategi 2030 vil blive præsenteret af ITD's bestyrelse på en række regionale dialogmøder for medlemmerne i maj 2019.

Arbejdet i ITD's politiske afdeling har også i 2018 handlet om fremtiden. EU's vejpakkeforhandlinger har hele året kørt på højeste blus, og når der forhåbentlig landes et resultat, vil det få afgørende betydning for hele den europæiske vejgodstransport i mange år fremover. Forhåbentlig vil nye og stærkere fælles spilleregler bidrage til at styrke sammenholdet mellem EU-medlemslandene i en tid, hvor der lige nu er meget, der splitter dem.


ikke for erhvervet at få adgang til den nødvendige arbejdskraft, så risikerer vi at sætte opsvinget over styr.

Også i ITD Medlemsservice er der fokus på fremtiden. Ud over dagligt at levere en professionel service med høj faglig kvalitet til medlemmerne er der hele tiden fokus på at optimere og raffinere vores ydelser, så kravene og behovene fra den moderne og visionære transportvirksomhed også kan imødekommes.

Det går også godt i ITD's egne kommercielle virksomheder. I 2018 lykkedes det ITD's forsikringsafdeling at få forhandlet en ny og forbedret samarbejdsaftale med Tryg i hus. Aftalen betyder, at vi kan tilbyde vores kunder en af markedets allerbedste forsikringsløsninger. Også det vil bidrage til at gøre transportvirksomhederne endnu mere konkurrencedygtige.

I 2018 kunne ITD fejre sin 70-års fødselsdag. Det var en milepæl i organisationens historie, hvor vi afsatte tid til at kaste et blik tilbage i historien. Vi markerede blandt andet jubilæet ved at samle alle medarbejdere i hele koncernen til en både faglig og festlig dag først i Padborg og derefter i Kolding. Det er første gang, det er sket, og det var en stor dag for alle.

Først og fremmest havde vi dog i 2018 et år, hvor vi arbejdede intenst med fremtidig vækst og nye udviklingsmuligheder for medlemmerne. Det arbejde sætter vi endnu mere turbo på i 2019.



Først og fremmest havde vi dog i 2018 et år, hvor vi arbejdede intenst med fremtidig vækst og nye udviklingsmuligheder for medlemmerne.

En af de helt fremtidige udfordringer for vores erhverv bliver at sikre adgang til den nødvendige kvalificerede arbejdskraft. Derfor har ITD Arbejdsmarked i 2018 arbejdet intenst med at øge rekrutteringsgrundlaget til transportbranchen. Lykkes det

763 ITD-medlemmer
heraf 10 associerede medlemmer (per 31.12.2018)

Cirka 32.000
beskæftigede i Danmark hos ITD-medlemmer

Cirka 8.500
danske lastbiler hos ITD-medlemmer

1.000.000
køretimer analyserer ITD hver måned på TachoWeb

ITD | TAL

Tilsammen repræsenterer medlemskaren hos ITD mere end halvdelen af aktivitetsniveauet i det danske vejgodstransporterhverv og hovedparten af alle de største transport- og logistikvirksomheder inden for den danske vejgodstransport.

KONCERNREGNSKAB

ITD ÅRSREGNSKAB 2018 (T. KR.)

Resultatopgørelse	2018	2017
Kontingenter	12.449	12.101
Øvrige nettoindtægter	17.232	20.034
	29.681	32.135
Andre eksterne omkostninger	-29.039	-23.690
Personaleomkostninger	-19.142	-25.546
Afskrivninger	-1.245	-2.934
Foreningens resultat før finansielle poster	-19.745	-20.035
Finansielle poster	21.017	23.828
Foreningens resultat før skat	1.272	3.793
Skat	-265	-828
Foreningens resultat	1.007	2.965
Resultat af dattervirksomhed	74.170	61.224
ITD koncernresultat	75.177	64.189

Balance	pr. 31.12.2018	pr. 31.12.2017
Aktiver		
Immaterielle anlægsaktiver	0	1.925
Materielle anlægsaktiver	232	872
Kapitalandele i dattervirksomhed	591.692	532.354
Ansvarlig indskudskapital i dattervirksomhed	280.000	280.000
Anlægsaktiver i alt	871.924	815.151
Varebeholdninger	738	412
Tilgodehavender	70.894	60.870
Værdipapirer	40.704	42.290
Likvide beholdninger	253	921
Omsætningsaktiver i alt	112.589	104.493
Aktiver i alt	984.513	919.644
Passiver		
Foreningskapital	827.773	852.417
Forslag til udlodning for regnskabsåret	100.000	15.000
Foreningskapital i alt	927.773	867.417
Udskudt skat	0	89
Leverandører af varer og tjenesteydelser	51.403	44.875
Anden gæld	5.337	7.263
Gæld i alt	56.740	52.138
Passiver i alt	984.513	919.644

VÆKSTSTRATEGI 2030

Danmark skal være et internationalt kraftcenter inden for vejgodstransport og logistik

"Vækstpanelet har på imponerende vis hjulpet os med at stille helt skarpt på muligheder og udfordringer for fremtidens vejgodstransport. Vi har været vidt omkring - med det lange lys på fuldt blus, og vi har fået en række helt konkrete anbefalinger til tiltag, der alle kan bidrage til, at Danmark kan blive en internationalt førende transportnation i år 2030."

Carina Christensen, administrerende direktør i ITD

ITD har i 2018 arbejdet intenst med en ny vækststrategi, der skal vise vejen til fremtidig vækst i dansk vejgodstransport og logistik frem mod år 2030. Målet er, at Danmark i år 2030 skal være et internationalt kraftcenter inden for vejgodstransport og logistik. Vækststrategien skal give ITD's medlemsvirksomheder stærke kort på hånden i forhold til deres vækstambitioner.

Konkret skal vækstambitionerne måles ved et stigende BNP-bidrag til dansk økonomi fra erhvervet. Aktuelt bidrager dansk vejgodstransport og logistik med 60,7 mia. kroner om året til dansk BNP. Vejgodstransporten beskæftiger direkte 51.000 personer, og indirekte understøttes 88.000 danske job. De tal skal i fremtiden gerne blive endnu større.

Med vækststrategien vil ITD sætte "det lange lys" på i forhold til fremtidige udfordringer og muligheder for erhvervet frem mod år 2030. ITD's Vækststrategi 2030 vil blive præsenteret af ITD's bestyrelse på en række regionale dialogmøder for medlemmerne i maj 2019.

Stærkt vækstpanel og dialog med medlemmer

Et meget stærkt vækstpanel med ekspertise inden for transport og logistik har bistået arbejdet med vækststrategien. De har på en række møder gennem hele 2018 engageret drøftet branchens fremtidige udfordringer og muligheder og er kommet med en række konkrete anbefalinger til fremtidige initiativer.

ITD's vækstpanel består af:

- Ole Thomsen, logistikdirektør i Rema 1000
- Nicolaj Boysen, logistikdirektør i Coop
- Hans Henrik Grøn, logistikdirektør i Siemens Gamesa Renewable Energy
- Niels Buus Kristensen, forskningsleder ved Transportøkonomisk Institut i Oslo og formand for transportministerens ekspertgruppe for fremtidens mobilitet
- Martin C. Hansen, direktør i Mover
- Michael Henriques, chefkonsulent, DTU Transport
- Simon Galsgaard, DSV Road

- Torben Ladegaard, Fueltransport
- Jørn Kudsk, Kudsk og Nissum A/S
- Nikolaj Brogaard, Vognmand Sv. E. Brogaard

Møder i ITD's vækstpanel

8. maj 2018: Signatur Hotel Haraldskær i den smukke Vejle Ådal dannede ramme om det første møde i ITD's vækstpanel. Her skød vækstpanelet gang i arbejdet med ITD's nye vækststrategi for at udvikle og fremtidssikre dansk vejgodstransport og logistik frem mod år 2030.

29. august 2018: ITD's vækstpanel mødtes på Hindsgavl Slot i Middelfart til deres andet møde for igen at stille skarpt på fremtids-scenarierne for det danske vejgodstransporterhverv frem mod 2030.

11. december 2018: Tredje møde i ITD's vækstpanel blev afholdt på Hotel Kolding Fjord, hvor de fortsatte deres arbejde med at udvikle konkrete anbefalinger til vækststrategien og afsluttede deres arbejde.

Dialogmøder i hele landet

Som led i arbejdet med vækststrategien har der i 2018 også været afholdt dialogmøder med medlemsvirksomheder rundt om i landet, ligesom der er gennemført en dybdegående spørgeskemaundersøgelse blandt alle ITD's medlemmer.

Dialogmøder om vækststrategi 2030

- 13. august 2018: Dialogmøde Randers
- 23. august 2018: Dialogmøde Middelfart
- 22. oktober 2018: Dialogmøde Ringsted
- 21. november 2018: Dialogmøde Padborg

ITD's vækstpanel har været sekretariatsbetjent af Institut for Fremtidforskning ved Carsten Beck, Simon Fuglsang Østergaard og Lasse Jonasson samt professor i Supply Chain Management ved SDU, Jan Stentoft. Copenhagen Economics har bistået med økonomiske analyser.



MØD ET
ITD-MEDLEM

ET GANSKE FORNUFTIGT ÅR



Hos Danske Fragtmænd, som har hovedkontor i Åbyhøj ved Århus, bød 2018 på en blandet landhandel af begivenheder, der på godt og ondt påvirkede driften i virksomheden og satte både mandskab og kapacitet på prøve. Men efter en lidt nølende start på året, tog begivenhederne omsider fart, og så var det ellers om at få smøget ærmerne op.

Vinteren 2018 var barsk. Sidst i februar og begyndelsen af marts lå temperaturen stadig langt under frysepunktet, og flere steder i landet kunne man – hvis man var i det humør – fejre den koldeste vinter i næsten 40 år. Foråret lod med andre ord vente på sig, men da det endelig meldte sin ankomst, vågnede Danmark fra den ene dag til den anden.

Jørn Skov, som er administrerende direktør for Danske Fragtmænd, blev selv overrasket over, hvor hurtigt situationen ændrede sig. – Hvert år, når foråret kommer, sker der noget. Men i år var det helt vildt. Normalt kører vi omkring 40.000 forsendelser om dagen, når vi har rimelig travlt, men i foråret 2018 ramte vi 48.000 forsendelser, og det kom altså noget bag på os, fortæller han. Denne situation er forholdsvis ny. For to år siden tabte Danske Fragtmænd omkring 80 millioner kroner, og i 2017 gik resultatet i nul. Faktisk er det først nu, det begynder at vende, og man også her kan mærke, at finanskrisen har sluppet taget.

PostNords prisdumping skal stoppes

Men hos Danske Fragtmænd er det ikke kun finanskrisen, der bærer skylden for den svigtende indtjening. I årevis har Danske Fragtmænd kunnet mærke et stigende pres fra det statsejede selskab PostNord. Et pres, som har været med til at trykke priserne på fragt helt i bund, og som har presset hele branchen til at følge med. Den deroute er Danske Fragtmænd godt trætte af. Derfor har de sammen med ITD stævnet EU-Kommissionens afgørelse om ny statsstøtte til PostNord til EU-Domstolen, fordi de ikke vil

finde sig i, at et statsejet selskab skal udkonkurrere velfungerende danske transportvirksomheder – og slet ikke med borgernes skattekroner i ryggen. – Den fest skal stoppes – og jo før jo bedre, fastslår Jørn Skov.

Vores ledere skal være dygtige til at lede

Presset på Danske Fragtmænd har blandt andet betydet, at man har været nødt til at trimme og effektivisere forretningen. Derfor bød 2018 desværre på en del afskedigelser i de øverste ledelseslag, men også blandt de menige medarbejdere, fortæller Jørn Skov: – Da jeg blev administrerende direktør for tre år siden, tror jeg, vi var oppe på en 12-15 stykker med en direktørtitel. I dag er vi nede på 5. Den øvelse har været nødvendig, for når du skærer i toppen, går det hurtigere, fordi lønningerne dér er tungere. Så der er forsvundet en del direktører og tunge ledere, men også en del medarbejdere. Jørn Skov pointerer også, at det er meget vigtigt at have fokus på ledelse. – De seneste år har vi koncentreret os rigtig meget om medarbejderne, og her har vi fokuseret på at opkvalificere blandt andet deres læse- og skrivefærdigheder, for det har de ønsket.

Opkvalificeringen af medarbejderne, der skal ruste dem til fremtidens faglige og digitale udvikling, blev i 2018 belønnet med den Nationale Efteruddannelsespris for igangsættelsen af en moduluddannelse, der sikrede medarbejderne i hele landet et kompetenceløft inden for de basale færdigheder. Det var det til dato største uddannelsesprojekt i fragtmændenes historie, og glæden og stoltheden over at vinde den landsdækkede efteruddannelsespris var naturligvis stor.

– Derefter kom turen så til lederne, for medarbejderne efterspørger ledere, der ikke kun er en kapacitet. Men fordi man er stærkt fagligt rustet, betyder det ikke nødvendigvis, at man er en dygtig leder, forklarer han. Og netop det har man fået øjnene op for hos Danske Fragtmænd, så man nu i højere grad ser efter de gode lederkompetencer. – Gode ledere giver glade medarbejdere, og da Danske Fragtmænd er et godt brand, er der ikke de store

udfordringer med at rekruttere medarbejdere – i hvert fald ikke i Jylland. På Sjælland er det lidt vanskeligere, slutter Jørn Skov.

Terminal i Hillerød og fokus på e-handel

Danske Fragtmænd kan altså se tilbage på et år, hvor tingene er begyndt at gå en lille smule fremad i forhold til de foregående år, selvom konkurrencen på markedet stadig er hård, og der skal lægges kræfter i for at tjene penge. Generelt er der dog optimisme at spore i markedet også hos det erhvervsliv, som Danske Fragtmænd betjener. Jørn Skov pointerer, at markedet bevæger sig tæt på nogle flaskehalse, som giver udfordringer både med at skaffe chauffører og undervognmænd, fordi man nu er kommet så højt op i kapacitetsudnyttelse.

Danske Fragtmænd ser forholdsvis optimistisk på 2019. Her er planen at få opført en ny terminal i Hillerød, men det ikke så nemt, som det umiddelbart lyder, for kommunen er karrig med at give byggetilladelser. Det er dog lykkedes for PostNord at få tilladelse til at bygge i kommunen, som foretrækker at entrere med medicinalvirksomheder og kunsthåndværkere. Det holder dog ikke Danske Fragtmænd tilbage, og de har fortsat tænkt sig at klø på med projektet, så det også bliver muligt at producere i det nordsjællandske.

Herudover pønser de også på at kaste sig over det voksende marked for e-handel, for der er jo ingen grund til, at man bare står og pakker, når man også kan levere. Det har fungeret fint med vinsegmentet, så det vil det også kunne gøre på andre måder – spørgsmålet er bare hvordan, og det skal besvares i 2019.



FAKTA:

Danske Fragtmænds historie går helt tilbage til 1907. Virksomheden har omkring 4.000 medarbejdere, 2.000 lastbiler og 25 fragtterminaler. Danske Fragtmænd står for 9,5 millioner forsendelser årligt, og 40.000 erhvervskunder benytter sig af virksomhedens transport- og logistikservice.

ITD MEDLEMSSERVICE



ITD prioriterer kvaliteten og fagligheden højt i sin rådgivning til medlemmerne, ligesom det vægtes højt, at medlemmerne kan få hurtige og præcise svar på deres spørgsmål. ITD Medlemsservice anno 2018 har stor ekspertise og bredde i sin rådgivning, som spænder over næsten alle transportfaglige emner.

Juridisk rådgivning

Den juridiske rådgivning til medlemmerne fylder stadig meget i ITD Medlemsservice. I 2018 modtog den juridiske afdeling 3.124 henvendelser om juridiske spørgsmål, hvilket svarer til næsten 13 henvendelser om dagen i et almindeligt arbejdsår.

Der er stor mangfoldighed i de temaer, som medlemmerne henvender sig om, og ITD tilpasser løbende den juridiske assistance i takt med, at medlemmernes behov udvikler sig. ITD prioriterer at kunne reagere hurtigt med svar på mangfoldige spørgsmål inden for eksempelvis bødeforlæg, forsikrings- og skadesager, mindsteløn og social sikring i forskellige lande samt gennemlæsning af lejekontrakter, leasingkontrakter med videre. ITD prioriterer også mæglingens rolle i konfliktsager. Medlemmerne gør stadig rig brug af ITD's mangeårige samarbejde med advokathuset HjulmandKaptain.

EU's persondataforordning

EU's persondataforordning (GDPR) trådte i kraft som dansk lov (dataskyttelsesloven) den 25. maj 2018, og arbejdet med GDPR har naturligt fyldt meget i ITD og medlemsvirksomhederne. Det er fortsat en stor mundfuld for langt de fleste virksomheder, og derfor har ITD været meget bevidst om behovet for at supplere den juridiske rådgivning i persondataordningen med praktisk projektvejledning. ITD har for eksempel samlet en "GDPR-mappe", der primært tager afsæt i Datatilsynets vejledninger. Mappen suppleres løbende med ny viden og værktøjer, der er relevant for dataskyttelsesansvarlige i medlemsvirksomhederne. ITD har i 2018 afholdt to

GDPR-workshops, hvor dataskyttelsesansvarlige og andre personer, der arbejder med persondataforordningen i medlemsvirksomhederne, har kunnet udveksle erfaringer med kolleger i transportbranchen. Allervigtigst har man også som medlem kunnet tage sine konkrete udfordringer med til workshoppen og få én af ITD's jurister til at hjælpe med helt konkrete problemstillinger.

Køre- og hviletidspakken

TachoWeb-serviceydelsen og rådgivning inden for køre- og hviletidsbestemmelserne fylder stadig utroligt meget hos ITD. Det er helt naturligt, da denne rådgivning og ydelse vedkommer enhver vognmand og har enorm betydning for erhvervet generelt.

ITD's TachoWeb-system anvendes aktuelt af 14.600 chauffører med over én million køretimer om måneden fra 600 medlemmer. Det er en væsentlig størrelse, og ITD's køre- og hviletidspakke med TachoWeb understøtter fortsat den positive udvikling med overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne. Køre- og hviletidsovertrædelser kan kategoriseres i fire alvorlighedsgrader: Mest alvorlige, meget alvorlige, alvorlige og mindre alvorlige. Den digitale egenkontrol af overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne har sikret, at antallet af alvorlige overtrædelser er faldet med 62 procent fra august 2012 til 31. juni 2018. I samme periode er antallet af meget alvorlige overtrædelser faldet med 41 procent.

ADR-sikkerhedsrådgiverordning

250 medlemsvirksomheder har ITD som deres sikkerhedsrådgiver inden for transport af farligt gods. Derfor har



ADR-sikkerhedsrådgivningen også fyldt en del i ITD Medlemsservice i 2018. Kernen i ordningen er rådgivningen af medlemmerne. Hvert andet år opdateres ADR-konventionen, hvor listen med nye stoffer bliver længere og længere. Kravene til håndtering bliver også mere omfattende. Det gør det svært for den enkelte medlemsvirksomhed at være sikker på, at de hele tiden lever op til reglerne. ITD følger hele tiden udviklingen både i forhold til lovgivningen og myndighedernes praksis til gavn for medlemmerne. Med ITD som ADR-sikkerhedsrådgiver bliver en ITD-konsulent først registreret hos Beredskabsstyrelsen som medlemsvirksomhedens sikkerhedsrådgiver. Sikkerhedsrådgiveren er herefter medlemsvirksomhedens faste kontaktperson i ADR-spørgsmål. Det er også sikkerhedsrådgiveren, der udfærdiger en årlig årsrapport efter et tilsynsbesøg hos virksomheden, kaldet årsmødet.

Øget fokus på lastsikring

Alle transportører bærer et stort ansvar for, at gods og varer er lastet sikkert og forsvarligt, så det ikke bliver til fare for medtrafikanter og egne ansatte. Grundet det nye vejside-synsdirektiv har politiet og Færdselsstyrelsen i 2018 haft øget fokus på kontrol af lastsikring. ITD er et par gange om ugen i kontakt med ITD-medlemmer, der skal have råd og vejledning om korrekt lastsikring. Her bruges blandt andet ITD's lastsikringsportal, der kan findes på ITD's hjemmeside, hvor der er adgang til regler, gode tips samt inspiration til egenkontrol.

Endelig er der også ITD's lastsikringsberegner, der kan bruges som et helt konkret værktøj til at beregne, hvad der kræves for at ens last er sikret tilstrækkeligt. I 2018 gennemførte ITD 12 lastsikringskurser eller sidemandsoplæring ude hos virksomheder. ITD hjælper også transport og logistikvirksomheder samt deres kunder med at lave læssevejledninger, der henvender sig til lagerfolk og chauffører. ITD kommer også ud på selve virksomheden og laver en

fotodokumenteret læssevejledning, så alle med opgaver om læsning og lastsikring ved, hvordan det angivne gods bliver læsset sikret og korrekt.

Særtransport

Mange af ITD's medlemmer kører særtransport. Det er lige fra lettere overdimensioneret gods i form af maskiner, jernplader, betonelementer og op til de store emner som eksempelvis husmoduler, vindmøller og store offshore konstruktioner. Fælles for dem alle er, at de skal udføres i henhold til komplekse regler i bekendtgørelsen om særtransport. ITD rådgiver og hjælper næsten dagligt medlemmer med at få overdimensioneret og tungt gods transporteret på en lovlig og hensigtsmæssig måde. ITD Netværk Særtransport består af 70 medlemmer, som mødes til netværksmøder et par gange årligt. Her bliver der flittigt informeret om relevante temaer og diskuteret udfordringer og løsninger. Netværket har stor fokus på lovgivningen på området, og ITD's medarbejdere på området har tæt dialog med blandt andet Vejdirektoratet, Færdselsstyrelsen og Tungvognspolitiet for at få alle ender til at nå sammen.

Transport af affald

Mange medlemsvirksomheder indsamler og transporterer affald fra både husholdninger og erhvervsvirksomheder. De henter affaldet hos kunden, som har "produceret" affaldet, og sikrer, at det køres til behandling på genanvendelses-, forbrændings- eller deponeringsanlæg. En del af affaldet eksporteres og transporteres således til behandling i udlandet, ligesom der importeres betydelige mængder forbrændingseget affald til Danmark. ITD rådgiver medlemmerne i affaldstransport og -indsamling i Danmark, registrering i det danske affaldsregister,

indberetning af affaldsdata til Miljøstyrelsen, farligt affald og farligt gods, kommunernes regler, kompetencer og opgaver, eksport og international transport af affald, krav om registrering i udlandet og transport af affald- og biprodukter fra fødevarerindustrien til biogasanlæg. I alle affaldsindsamlingsvirksomheder skal der være mindst én person, som har bestået indsamlerprøven og dermed fået et indsamlerbevis.

ITD holder forberedelseskursus forud for prøven. De mange regler er samlet i en ny mappe – "Affald – indsamling og transport" – som kan rekvireres hos ITD Medlemsservice.

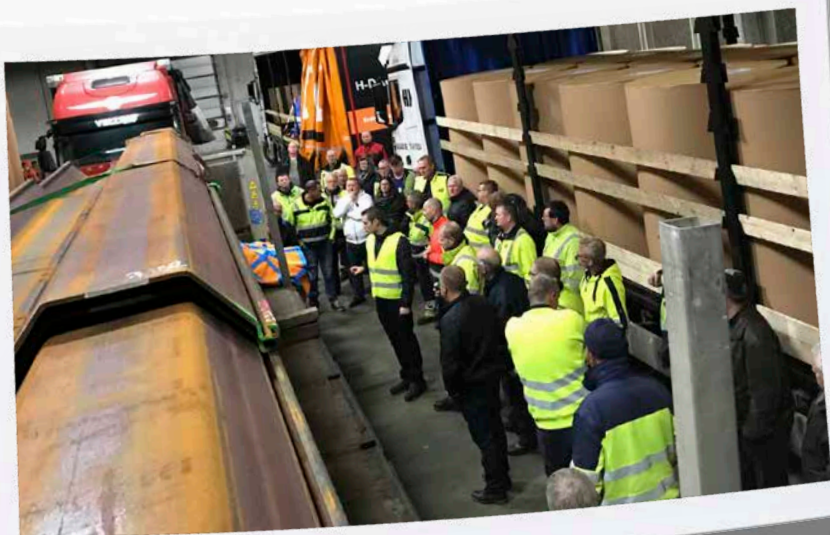
ITD Medlemsservice driver ITD Netværk Affald, hvor medlemmer med affald som transportspecialer mødes 2-3 gange om året. På møderne drøftes typisk nye regler, myndighedernes fortolkning, nye lovgivning er på vej, og så er der altid god tid, til at medlemmerne kan dele erfaringer med hinanden.

Transport af foder

Fodertransportører og lagervirksomheder er underlagt strenge regler omkring fodersikkerhed og -hygiejne. Reglerne skal sikre et højt beskyttelsesniveau for forbrugere og hindre spredning af smitsomme husdyrsygdomme. Reglerne skal også sikre, at foder til såvel fødevarerproducerende som ikke-fødevarerproducerende dyr er sikkert af hensyn til dyrenes sundhed og velfærd. ITD rådgiver medlemmerne om reglerne og hjælper med at udarbejde virksomhedens egenkontrolprogram. ITD rådgiver også om kvalitetsstyring ved transport af foder og om opbygning af ledelsessystemer, som lever op til kravene i den hollandske standard for fodersikkerhed GMP+B4 Transport.

Transport af fødevarer

Transportører af fødevarer er underlagt en række regler om fødevarerikkerhed og hygiejne, som skal være med til at sikre et højt beskyttelsesniveau af slutbrugeren. Reglerne omfatter alt lige fra registrering hos myndighederne til at etablere



og vedligeholde gode arbejdsgange med egenkontrolprogrammer i virksomheden. Flere medlemsvirksomheder benyttede sig i 2018 af ITD's rådgivning, branchevejledning og digitalt egenkontrolsystem til fødevarekontrol – både ved en gennemgang ude i virksomheden samt ved her og nu rådgivning over telefon og e-mail.

Dyretransport

Transport af levende dyr stiller store krav til særligt transportørerne, der ud over de omfattende regler, der i almindelighed gælder på transportområdet, også skal iagttage de skrappe regler for transport af levende dyr. For at forbedre dyretransportørernes vilkår søger ITD at samle dyretransportørerne på tværs af organisationerne. I efteråret 2018 afholdte SamMark og ITD et fællesmøde i Herning for dyretransportørerne i de to organisationer. Mere end 40 medlemmer deltog. Desuden var Rigspolitiet inviteret og gav gode input til debatten. Arrangementet blev positivt modtaget af alle parter, hvorfor SamMark og ITD arbejder videre med tværfaglig sparring. ITD bidrager aktivt til, at organisationerne og transportørerne bevarer den gode dialog med kontrolmyndighederne både i forhold til politiet og Fødevarestyrelsen. Dialogen giver en bedre forståelse for begge parter hverdag og vilkår.

Arbejds miljø, miljø og klima

Hos ITD's medlemsvirksomheder er der stor fokus på et godt og sikkert arbejdsmiljø, og mange medlemsvirksomheder har benyttet sig af muligheden for at få rådgivning og hjælp til at udarbejde APV'en. I 2018 har ITD's specialister i arbejdsmiljø rådgivet 100 medlemsvirksomheder. ITD hjælper for eksempel medlemsvirksomheder med at få styr på de formelle regler på området og blive klar til tilsynsbesøg af Arbejdstil-



synet. Det drejer sig om alt lige fra etablering af en arbejdsmiljøorganisation til udarbejdelse af APV, lovpligtig eftersyn med videre.

Miljøzoner fylder meget for de medlemsvirksomheder, der kører internationalt, da reglerne er meget forskellige fra land til land. I 2018 kom der mange opkald til ITD fra vognmænd og deres ansatte for at få råd og vejledning om især miljøzonerreglerne i de enkelte lande samt ikke mindst, hvordan man laver en korrekt registrering.

Et andet væsentligt emne er levering af klima- og miljødata til transportkunder og til grønne regnskaber. Medlemmerne oplever at skulle dokumentere deres handlinger og præstationer på klima- og miljøområdet. ITD har i 2018 hjulpet medlemmer med alt lige fra at opgøre deres udledninger af CO₂, NOx'er og partikler til at opbygge og implementere miljøledelsessystemer i virksomheden.

Netværk

Næsten 200 medlemsvirksomheder har ejere og ansatte engagerede i mindst ét af ITD's netværk, og ITD vil gerne bygge videre på denne styrkeposition inden for sin medlemsservice.

I den forbindelse har ITD i 2018 opdateret sine retningslinjer for netværk. Formålet med alle netværk er at styrke medlemmernes konkurrenceevne. Den sociale dimension spiller også en væsentlig rolle på netværksmøderne, da det er forudsætningen for at kunne skabe en fortrolighed mellem medlemmer, der ikke kender hinanden på forhånd. I 2018 har der i alt været 57 netværksmøder fordelt over ITD's 19 netværk.

Herudover var ét netværk på studietur – nemlig ITD Netværk Særtransport, der besøgte MAN i München. ITD vil forsøge at gøre det mere attraktivt for endnu flere medlemmer at engagere sig i ITD's medlemsnetværk. Det sker både ved at involvere flere medlemmer i de eksisterende netværk, men ITD vil også oprette flere netværk.



MØD ET
ITD-MEDLEM

VI SKAL HUSKE AT
GLÆDE OS OVER
DE GODE TING...



Aalborg Vognmandsforretning A/S eller AVAS, som virksomheden kaldes til daglig, er Nordjyllands største vognmandsforretning med 80 vogne og en bred palet af serviceydelser. 2018 har været det, man på nordjysk kalder "fornuftigt", hvilket dækker over en tilfredsstillende vækst kombineret med, at virksomheden har fået etableret sig i et nyt domicil.

2018 har været det, man på nordjysk kalder "fornuftigt" for AVAS. – Vi er gået fra at have biler på tre forskellige adresser og to værksteder til nu at have det hele samlet på én placering. Det har taget meget fokus i løbet af året, men nu er vi kommet godt på plads, og det er lykkedes os samtidig at drive forretningen og give vores kunder den service, som vi gerne vil, siger administrerende direktør, Jan Ruberg Kjelgaard, som også kan konstatere, at det er lykkedes at vækste omsætningen – primært fordi de eksisterende kunder har købt mere end tidligere.

– Gennem flytningen har vores eksisterende kunder vist sig loyale over for vores virksomhed – selvom der til tider har været vanskeligheder, og jeg ser dette som et tegn på, at vi alligevel har formået at behandle vores kunder godt gennem processen.

Sammenhold gør stærk

At samle forretningen fysisk er en naturlig forlængelse af den fusion, som AVAS er resultatet af. Tre virksomheder fusionerede i 2012, og i 2017 kom en fjerde virksomhed til.

– Der har været udfordringer ved at samle mange mennesker, som har været vant til at træffe deres egne beslutninger, men der

er heldigvis flere af de dage, hvor samarbejdet mellem kørselsledere og chauffører fungerer til perfektion, siger Jan Ruberg Kjelgaard og peger på, at branchen generelt kunne blive bedre til at samarbejde.

– Udviklingen i branchen går mod færre og større enheder. I større virksomheder er det muligt at fordele udgifterne, til for eksempel specialiserede kompetencer eller nye biler, på mere materiel og flere medarbejdere. Dette gør, at en større virksomhed bedre kan bære disse investeringer end en mindre kan. Vi har allerede set en lignende udvikling i landbruget, hvor der i dag er flere større landbrug, mens de mindre kan blive udfordret af det store økonomiske pres. Den stabilitet, en større virksomhed giver med hensyn til investeringer, giver os mange nye muligheder og en langt mere stabil forretning, så jeg synes ikke, at det er noget, vi skal være kedede af i branchen, siger Jan Ruberg Kjelgaard.

Stordriftsfordelene giver langt flere fordele end ulemper hos den nordjyske virksomhed.

– Vi har ikke oplevet chaufførmangel på noget tidspunkt. Vi har valgt selv at uddanne de chauffører, vi skal bruge, og give dem en god arbejdsplads, så vi faktisk er selvforsynende, som det er nu. Nogle gange oplever vi, at enkelte chauffører efter endt uddannelse gerne vil prøve andre græsange og derfor siger op. Heldigvis oplever vi, at tidligere chauffører vender tilbage efter at have været hos andre vognmænd, hvilket, vi håber, er et tegn på, at vi formår at skabe en god og stabil arbejdsplads.

Vi har meget at være stolte af

AVAS har rødder, som går mange år tilbage, hvilket giver virksomheden erfaring, som er uundværlig i det daglige. Samtidig har en virksomhed som AVAS i dag også behov for en vis portion

nytænkning for at fortsætte sin udvikling. Jan Ruberg Kjelgaard er glad for den virksomhed, som han driver sammen med de øvrige medejere og medarbejderne, og han lægger ikke skjul på, at det er en forretning, han driver, og ikke et filantropisk foretagende.

– Generelt synes jeg faktisk, at vi skal være meget bedre til at tale om det, der går godt. Vi har gennem en årrække i branchen fået nedbragt højresvingsulykkerne væsentligt. Chaufførerne er blevet langt bedre uddannede, og de er rigtig gode til at være opmærksomme på de risici, der er. Selvom vi er i et fag, som forurener, så er vi blevet rigtig gode til at køre brændstoføkonomisk. Jeg vil skyde på, at alle biler i dag kører 600-800 meter længere på en liter brændstof, end de gjorde for år tilbage, fordi chaufførerne kører bedre.

– Og vi kører stort set aldrig med tomme vogne. Jeg synes, at branchen er rigtig god til at gøre en indsats for mange af de ting, som betyder noget i samfundet, men jeg synes desværre ikke altid, at vi er gode nok til at gøre opmærksom på det. Hvor mange almindelige mennesker ved, at der findes vognmænd, som sidder og planlægger ruter, så der er færrest mulige højresving for at passe på cyklisten? Det synes jeg, at vi skal blive bedre til at fortælle. Det er ikke, fordi jeg forventer, at folk skal komme hen og sige tak, men jeg synes, vi skal være stolte af vores fag, for vi gør det godt på mange punkter.



FAKTA:

Aalborg Vognmandsforretning A/S er resultatet af en fusion mellem vognmandsvirksomhederne Nielsen & Klitgaard A/S, Hvorupgaard Transport A/S og I. K. Rask Lund A/S. Den 1. januar 2017 fusionerede AVAS desuden med Niels Pedersen & Sønner A/S. AVAS råder i dag over 80 vogne og beskæftiger 105 medarbejdere.

ITD

ARBEJDSMARKED

Arbejdsmarkedspolitikken og målrettet rådgivning til medlemmerne om personale- og ansættelsesforhold, uddannelse og kompetenceudvikling samt rekruttering fylder meget for ITD's medlemsvirksomheder.

Personale og ansættelsesforhold

Der har i 2018 været et stort træk på ITD Arbejdsmarkeds rådgivning om ansættelsesret. Det arbejds- og ansættelsesretlige område bliver stadig mere reguleret og mere komplekst, hvorfor der er et naturligt behov for rådgivning på dette område.

I 2018 har ITD Arbejdsmarked ydet rådgivning inden for mange grene af det ansættelsesretlige område, hvor særligt spørgsmål om sygeløn og rådgivning om håndtering af syge medarbejdere har fyldt meget. Spørgsmål til udarbejdelse og gennemgang af ansættelseskontrakter topper sammen med rådgivning i afskedigelses-sager fortsat listen over medlemshenvendelser.

ITD Arbejdsmarked har ligeledes oplevet et stigende fokus på reglerne om forskelsbehandling og ligebehandling, ligesom spørgsmål om rekrutteringsudfordringer og elever har været på dagsordenen i 2018.

2018 har for ITD Arbejdsmarked også stået i den nye ferielovs tegn. Selvom den nye ferielov først træder i kraft 1. september 2020 skal medlemmerne allerede nu begynde at forberede sig på de kommende ændringer. I maj måned 2018 inviterede ITD Arbejdsmarked således medlemmerne til informationsmøder om den nye ferielov, hvor der ved samme lejlighed også blev sat fokus på den særlige afskedigelsesbeskyttelse ved sygdom/ handicap.

2018 var igen et år, hvor mange medlemsvirksomheder kontaktede ITD Arbejdsmarked med spørgsmål om reglerne for social sikring i en række europæiske lande. En del transportvirksomheder er ikke bekendt med reglerne om social sikring og er derfor heller ikke bekendt med konsekvenserne for manglende iagttagelse. Det kan nemlig hurtigt blive en dyr affære, hvis trans-

portvirksomhederne ikke kender de nationale og internationale regler om social sikring, når chauffører eller andre medarbejdere skal arbejde i udlandet. Mange virksomheder har ikke styr på dokumentation, herunder søgt den såkaldte A1-attest, og overholdes reglerne ikke, kan transportvirksomhederne risikere at blive mødt med krav fra udenlandske myndigheder om betaling af både arbejdstager- og arbejdsgiverbidrag til social sikring i udlandet.

Reglerne for udbetaling af skattefrie rejsegodtgørelse har også givet travlhed hos ITD Arbejdsmarked i 2018. Ikke mindst fordi Skattestyrelsen har haft fokus på transportbranchen i det for-gangne år for at se, om virksomhederne overholder reglerne for udbetaling af skattefri rejsegodtgørelse.

God arbejdslyst

I 2018 har ITD arbejdet videre på den temperaturmåling på arbejdslysten i vejgodstransporten, som er lavet i samarbejde med Krifas Videncenter. Rapporten viste, at der var stor arbejdstilfredshed: ITD-medlemmernes medarbejdere er glade for deres arbejde.

ITD har i 2018 startet et pilotprojekt for at inspirere medlemmerne til at arbejde med at højne arbejdslysten endnu mere i egen virksomhed. Seks virksomheder deltager i projektet. Her er de med det gratis værktøj, GAIS, som Krifa Erhverv har udviklet, gået i gang med at tage temperaturen på arbejdslysten og trivselen hos virksomhedens medarbejdere. Pilotprojektet vil munde ud i inspirationshistorier fra dette arbejde til resten af medlemskredsen.

Alternativ rekruttering

I vejgodstransportbranchen er rekrutteringsudfordringerne – både nu og i fremtiden – en af de allerstørste forhindringer for fremtidig vækst. For at imødegå branchens udfordringer i forhold til at skaffe kvalificeret arbejdskraft – på kort sigt især på chaufførsiden, men på længere sigt også i forhold til rekruttering til branchen bredt set – har ITD i 2018 arbejdet med systematisk at afsøge yderligere muligheder for alternativ rekruttering til branchen.

Sammen med Hedensted Kommune har ITD og flere medlemsvirksomheder i foråret gennem CYK18-projektet arbejdet på at få unge kontanthjælpsmodtagere i job eller i gang med uddannelse inden for vejgodstransporten.

I 2018 satte ITD gang i et kvindepænel. Med den indsats ønsker ITD at sætte fokus på rekruttering af kvinder til branchen. I samarbejde med eksterne aktører og folk fra branchen vil der blive arbejdet på at afdække barriererne for at tiltrække kvinderne til især chaufførjobbet og på tiltag til at få gjort flere kvinder interesserede i at tilvælge job i transportbranchen.

ITD er medlem i det landsdækkende vidensnetværk Cabi, som er en selvejende institution under Beskæftigelsesministeriet. Cabi har i 2018



igangsat et fireårigt projekt, Fra brændpunkt til beskæftigelse, som skal bygge bro mellem virksomheder og krigsveteraner, så flere veteraner får lettere ved at komme i job. ITD er gået med i dette projekt.

Uddannelse og kompetenceudvikling

ITD tilbyder en række virksomhedsrettede kurser, hvor medlemmerne blandt andet kan trække på skræddersyede forløb. Eksempelvis har sammenlagt 125 medarbejdere hos transport- og logistikvirksomheder deltaget i disponentefteruddannelsen i 2018. Som noget nyt afholdt ITD i 2018 et virksomhedsrettet kursus i medarbejderudviklingssamtalen (MUS) hos en medlemsvirksomhed. Her blev virksomhedens ledere og mellemledere inspireret til, hvad den gode MUS-proces består af og fik konkrete værktøjer til at afholde en MUS.

ITD tilbyder også vognmandskursus til kommende vognmænd, hvor ITD tilbyder et forløb vekslende med klasseundervisning og hjemmeopgaver med fuld vejledning. Hos ITD handler det om, at kursusedtagerne oplever så meget kvalitet i forløbet, at det gør kursisterne i stand til at starte egen vognmandsvirksomhed med de bedste forudsætninger.



MØD ET
ITD-MEDLEM

VORES CHAUFFØRER
SKAL VÆRE VORES
AMBASSADØRER I
HELE VERDEN...



Contrans A/S vil være chaufførernes foretrukne arbejdsplads, uanset om det er med udgangspunkt i virksomhedens hovedkontor i Kolding eller fra en af afdelingerne i Polen, Letland eller Rumænien.

2018 blev året, hvor Contrans A/S kunne indvie deres nye velfærdshus. Et velfærdshus, hvor de chauffører, der kommer langvejs fra, kan lave mad, tage bad og Skype med familien derhjemme. – Det er flere år siden, vi kunne se, at efterspørgslen på chauffører bliver en udfordring for branchen. Derfor tog vi den strategiske beslutning, at vi vil være en god arbejdsplads, så vi både kan tiltrække og fastholde chauffører fra Danmark, Europa og resten af verden, siger direktør Axel Junker.

2018 blev året, hvor den strategi for alvor blev implementeret i virksomhedens hverdag og mindset med eksempelvis indførelsen af et obligatorisk todageskursus til alle chauffører og kvartalsvise teammøder.

Tiltrækker både kunder og medarbejdere

Inspirationen kommer fra USA og employer branding, som det altså hedder på nydansk, når virksomheder arbejder målrettet på at brande sig selv over for og gennem medarbejderne.

– Vi havde på et tidspunkt en chauffør, som besluttede sig for at sige op øjeblikkeligt og efterlod vores lastbil med nøglen i i München. På grund af chaufførmanglen så er det ikke et problem for sådan en mand at finde arbejde igen ugen efter, men det er ikke den slags chauffører, vi ønsker at basere vores forretning på, forklarer direktør og ejer Henrik Holger Hansen og tilføjer: – Vi får helt sikkert også kunder på det. Når man kan se, at vores chauffører har det godt og opfører sig pænt ude ved kunderne, så er det godt for hele virksomheden. Det gør alle-rede en forskel i dag, og det kommer til at gøre en endnu større forskel i fremtiden.

Vækst i 2018 – og den fortsætter i 2019

Mens foråret 2018 ikke imponerede med nye omsætningsrekorder, så har Contrans A/S til gengæld tre gange i efteråret slået sin egen rekord på antal transporterede containere i løbet af en måned.

– Vi er nok vækstet med 20-25 procent i efteråret. Det tempo fortsætter ikke i 2019, men vi forventer at forretningen samlet set også vækster i år. Formentligt kommer vi til at opleve lidt tilbagegang på trailerkørsel, mens vi til gengæld vækster en del på containertransport, siger Axel Junker.

En af de ting, som dog vil kunne forpurre planerne, er, hvis der sker ændringer i lovgivningen, som modarbejder branchen.

– Vi er stolte af vores virksomhed og branchen. Det er blandt andet derfor, vi har valgt at være så synlige med vores blå lastbiler. Man må gerne kunne genkende os på vejene. Men vi har en oplevelse af at både politikere, journalister og omverden ser lidt skævt til vognmandsbranchen. Det giver et vakuum, når enkeltsager og pludselige indfald kan være udgangspunktet for, at der bliver indført en ny lovgivning. Det kan hurtigt koste flere millioner, når nye regler skal implementeres, siger Henrik Holger Hansen og peger på, at det er svært at investere klogt, når fremtiden er så usikker.

– Vi er meget opmærksomme på at overholde alle regler og gør som sagt meget ud af at være en god arbejdsplads for både funktionærer og chauffører, men lige nu oplever vi, at det ikke nødvendigvis er nok. Det virker som om, at ét billede af enkelte chauffører taget med telelinse kan betyde, at hele virksomheder og branchen generelt bliver lagt for had, og politikerne bliver villige til at indføre særregler, siger Axel Junker og fortsætter: – Vi har behov for ensartede, sammenhængende og forudsigelige regler i Europa, så vi herfra Danmark kan konkurrere på lige vilkår med alle de andre vognmænd i Europa.

Han og Henrik Holger Hansen understreger, at de generelt set ikke har de stærke holdninger til, hvilke regler der indføres – bare de er ens for alle i Europa og håndhæves ensartet.

– Når reglerne og kontrollen med dem er de samme for alle, så kan vi konkurrere på lige vilkår.

Ny afdeling åbnet i Polen

Udover det politiske vakuum så ser de to direktører også en tendens til, at chauffører skal rekrutteres fra hele verden, mens vognmændene skal være stadig tættere på kunderne og speditørvirksomhederne. Blandt andet derfor har Contrans A/S i 2018 åbnet endnu en afdeling. Denne gang er det i den polske hovedstad Warszawa.

– Vi har lært meget, siden vi åbnede vores første udenlandske selskab. Selvom det er dyrere at oprette et kontor i en hovedstad, så giver det mange fordele. Det er nemmere at komme til og fra, at få hjælp fra den danske ambassade og rekruttere medarbejdere, siger Henrik Holger Hansen.

Også i Polen forventer de to direktører, at virksomheden vil vækste, og derfor har de etableret afdelingen i et kontorhotel med mulighed for at leje ekstra plads, når de bliver flere medarbejdere på kontoret.



FAKTA:

Contrans A/S har eksisteret siden 2004. I dag råder virksomheden over ca. 20 danske og 200 udenlandske biler, og et sted mellem 350 og 400 chauffører fordelt på de fire afdelinger i henholdsvis Danmark, Rumænien, Letland og Polen. Omkring 80% af omsætningen kommer fra virksomhedens internationale aktiviteter.

POLITISKE MÆRKESAGER

INTERNATIONAL POLITIK

En stor del af transporten på Europas veje er grænseoverskridende. EU's indre marked og varenes fri bevægelighed medfører stor samhandel mellem landene, som betyder, at store mængder gods og varer fragtes med lastbiler på de europæiske veje. Derfor er lovgivningen, der fastlægges i Bruxelles, også meget vigtig for danske transport- og logistikvirksomheder. Det gælder både for dem, der opererer nationalt, men i høj grad også for de virksomheder, der konkurrerer på det europæiske marked. ITD's politiske afdeling benytter alle muligheder for at få taletid og øve indflydelse i væsentlige EU-spørgsmål. I 2018 har især arbejdet med EU's Vejpakke fyldt meget både i Bruxelles og herhjemme. Udfaldet af EU-Kommissionens Vejpakkeudspil, der forhåbentlig landes i 2019, vil få stor betydning for Europas vejgodstransport og forhåbentlig gøre op med EU-medlemslandenes forskellige fortolkninger af reglerne.

EU's Vejpakke

Forhandlingerne om EU's Vejpakke har været højt prioriteret i ITD's politiske afdeling i 2018. Vejpakken har naturligvis også haft stor bevågenhed hos ITD's medlemsvirksomheder, og rigtig mange medlemsvirksomheder deltog i ITD's orienteringsmøder og webinarer om Vejpakken i 2018.

Forhandlingerne har gennem hele 2018 primært handlet om EU-Kommissionens første Vejpakkeudspil fra maj 2017 med anbefalinger til nye fælles spilleregler på især det sociale område og omkring adgangen til markedet for den europæiske transportsektor.

I forhold til cabotage og kombineret transport har ITD længe set et behov for større klarhed om reglerne, ens fortolkning og implementering i EU-medlemslandene samt øget håndhævelse og kontrol. Når der udføres national transport med en udenlandsk registreret lastbil, det vil sige cabotage eller det nationale vejben i en kombineret transport, er den udenlandske virksomhed i direkte konkurrence med nationale virksomheder.



ITD støttede derfor i sit arbejde i 2018 Kommissionens oprindelige forslag om, at cabotage omfattes af udstationeringsreglerne, samt at kontrollen med cabotagekørsel øges betragteligt.

EU-Kommissionen foreslog oprindeligt at betragte eksportchauffører som udstationerede efter at have opholdt sig tre dage i et andet EU-medlemsland inden for en kalendermåned. Mens ITD støtter, at cabotage- og kombikørsel underlægges udstationeringsreglerne, fordi en transport foregår inden for ét land og samtidig er i direkte konkurrence med de nationale transportører, har ITD fra starten været imod at anse international transport som udstationering. Præmissen for udstationering passer ikke for eksportchaufførerne. Transportmønstret ændrer sig hastigt, og international transport udføres naturligt på tværs af flere landegrænser på daglig basis. Samme princip gælder ikke for en udstationering, hvor arbejdstagerne udstationeres fast i et andet medlemsland i en længere periode. At underlægge internationale chauffører udstationeringsreglerne, vil betyde en meget stor administrativ byrde for virksomhederne. Samtidig vil det være nærmest umuligt for myndighederne at kontrollere og håndhæve. Når transportvirksomhederne af naturlige årsager ikke kender transportmønstrene i forvejen, vil mange virksomheder være nødt til at helgardere sig og anmelde deres chauffører som udstationerede i samtlige lande, som de opererer i.

Hele anmeldelsessystemet er uhyre tungt, og det kræver samtidig, at virksomhederne skal have styr på nationale lønninger og overenskomster i samtlige lande, de opererer i – og nogle lande har endda forskellige nationale lønsatser. I forhold til kontrol og håndhævelse af, at den korrekte løn er udbetalt, vil det kræve, at myndighederne kender det præcise transportmønster for hver enkelt eksportchauffør i hele EU. De må også gennemgå enorme mængder af dokumentation. Forslaget rummer simpelthen uhensigtsmæssigt store praktiske udfordringer. Ved udgangen af 2018 havde over 50 store organisati-



oner fra 24 medlemslande skrevet under på ITD's deklaration for at understrege, at internationale grænseoverskridende transportører ikke bør omfattes af udstationeringsreglerne. ITD har ved mange lejligheder i 2018 tilkendegivet sin holdning i både dansk og europæisk regi.

ITD har arbejdet for, at der på køre- og hviletidsområdet skal opereres med en konsekvent fireugers ramme for så vidt angår kompensation og adgangen til at komme "hjem". Både af hensyn til balancen i chaufførens arbejdsliv, men også af hensyn til effektiv planlægning i transportvirksomhederne og fleksibilitet, naturligvis under hensyn til trafikikkerheden. Den holdning har ITD tilkendegivet over for politikere og andre organisationer i EU i 2018. I december 2018 fastlagde Rådet deres position, som indeholder mulighed for at holde to reducerede ugehvile efter hinanden. Derudover skal arbejdet tilrettelægges på en sådan måde, at chaufføren kan komme hjem hver fjerde uge. Hvis chaufføren holder to reducerede ugehvile i træk, er reglen, at han skal hjem med udgangen af tredje uge. ITD støtter Rådets position på køre- og hviletid dog med den tilføjelse, at den nuværende regel om, at en chauffør maksimalt må køre 90 timer i løbet af to uger bør tilpasses fireugers-rammen og ændres til 180 timer i løbet af fire uger. Ændringen er nødvendig for at chaufføren kan få glæde af muligheden for at afholde

reducerede ugehvile to uger i træk og dermed komme hurtigere hjem. Uden ændringen af 90-timersreglen vil forslaget om øget fleksibilitet omkring det reducerede hvil i praksis ikke få nogen effekt.

Der har været rigtig mange forhandlinger på kryds og tværs i EU i løbet af 2018, men den første reelle beslutning for at komme videre med selve indholdet i Vejpakken blev taget den 3. december 2018, da EU's transportministre endte med en fælles position, der omhandler de sociale vilkår for chaufførerne. Selvom det ikke er den endelige aftale, så er det et af de konkrete skridt i EU for at nå i mål med en endelig aftale.

Rådet blev i hovedtræk enige om følgende kompromisser: Alle typer kørsel, herunder cabotagekørsel, er som udgangspunkt omfattet af udstationering. Det gælder dog ikke de transportører, der udføres af selvkørende vognmænd. Transitkørsel og bilateral transport (transport mellem to lande, hvor lastbilen er indregistreret i det ene af landene) er dog undtaget fra udstationering. I forbindelse med en bilateral transport til eller fra hjemlandet må man foretage én aflæsning/pålæsning hver vej eller to på vejen hjem, forudsat der ikke er læsset/losset på vejen ud, uden at blive omfattet af udstationeringsreglerne. I forhold til cabotagekørsel fastholdes de nuværende tre ture på syv dage efter en international transport, og der bliver tilføjet en karensperiode på fem dage, før cabotagekørsel må udføres i samme værtsland. Derudover er der indført mindstekrav til medlemmernes kontrol af cabotagekørsel, og det er aftalt, at cabotagereglerne også skal anvendes på vejdelene af en kombineret transport. Transportministrene vedtog også at opretholde forbuddet mod hvil i førerhuset. Til gengæld bliver der nu mulighed for at holde to reducerede ugehvile efter hinanden. Derudover skal arbejdet tilrettelægges på en sådan måde, at chaufføren kan komme hjem hver fjerde uge. Hvis chaufføren holder to reducerede ugehvile i træk, er reglen, at han skal hjem med udgangen af tredje uge. Herudover bliver en kommende ny, intelligent tachograf obligatorisk ved alle internationale transportører fra 2024. Det sker for at sikre bedre kontrolmuligheder i forbindelse med cabotagekørsel og udstationering.



Brexit

Med Storbritanniens ønske om at forlade EU kom diskussionen om et sundt og velfungerende indre marked for alvor på dagsordenen i 2018, ikke mindst hos ITD og de medlemmer, der betjener det britiske marked. Storbritannien er Danmarks fjerdestørste eksportmarked, og naturligt kunne alle se udfordringer med grænsekontrol, mangel på transporttilladelser, tredjelandsregler for eksport og import af en lang række varegrupper. Udfordringerne vil øge ventetiden for transporter med store omkostninger for transportvirksomhederne og deres kunder.

ITD har derfor fulgt debatten og udviklingen tæt for bedst muligt at kunne rådgive medlemmerne, så de fortsat kan betjene deres kunder til og fra Storbritannien. ITD har deltaget i mange møder med medlemmer, myndigheder og samarbejdspartnere, samlet information om Brexit på ITD's hjemmeside og givet input til de hjemlige myndigheder omkring de praktiske udfordringer, branchen står over for.

Social sikring i EU

Ændringer af de nuværende regler om social sikring var også på tegnebrættet i EU i 2018 med præsentationen af Europa-Parlamentets position sidst på året, der lagde op til en række betydelige stramninger. Både politikerne herhjemme og danske EU-parlamentarikere har udtrykt bekymring for, hvad eventuelle ændringer kan komme til at betyde. ITD har fra starten stillet sig positiv over for tiltag som øget og mere effektiv kontrolindsats i Europa, men deler derudover generelt politikernes skepsis. Blandt andet kan Europa-Parlamentets forslag i nogle tilfælde betyde, at en international opererende chauffør skal skifte til-

hørsforhold for så vidt angår social sikring på ugebasis. Det er en helt unødigt administrativ byrde, som ikke kun bliver særdeles svær for virksomhederne at efterleve i praksis, men også umulig for myndighederne at håndhæve, ligesom chaufføren kommer til at stå over for en lang række store udfordringer, den dag han skal hente sin pension hjem, fra alle de lande han har kørt i og indbetalt til sin pension i. ITD vil fortsat arbejde for en sektorspecifik model, hvor eksportchauffører skal socialsikres i det medlemsland, hvor den virksomhed, de arbejder for, er registreret. ITD mener ikke, forordningen om social sikring i sin nuværende form passer til den hypermobile transportsektor. Forordningen mangler stadigvæk at blive forhandlet endeligt på plads.

Oprettelsen af en europæisk arbejdsmarkedsmyndighed

Institutionerne i EU har i løbet af 2018 behandlet lovforslaget om, at der skal oprettes en fælles europæisk arbejdsmarkedsmyndighed ved navn ELA, som har til formål at hjælpe arbejdstagere og arbejdsgivere med lettere at håndtere komplekse aspekter af arbejdskraftmobilitet på tværs af grænserne. ITD har under forhandlingerne bakket op om oprettelsen af myndigheden, da den vil kunne hjælpe vejgodstransportvirksomhederne med at løse en række administrative og sproglige barrierer, som branchen møder i dagligdagen. Det gælder ikke mindst at lette adgangen til oplysninger om rettigheder og pligter for arbejdsgiver og arbejdstager i forbindelse med transportarbejde på tværs af grænserne. Derudover ser ITD også positivt på, at ELA får mulighed for at støtte koordinationen medlemslandene imellem for at styrke en effektiv håndhævelse af europæisk lovgivning.

For ITD er det dog vigtigt, at ELA ikke får mulighed for selvstændigt at drive kontroller i eksempelvis Danmark. Herhjemme er og bør det være en opgave for arbejdsmarkedsparterne. ITD følger de fortsatte forhandlinger om oprettelsen af ELA, som forventes at blive afsluttet inden parlamentsvalget i 2019, tæt.

DTLF

EU's "Digital Transport and Logistics Forum" blev etableret af EU-Kommissionen i 2014, som skal føre til administrative

lettelser for erhvervet og ensartede digitale dokumenter på tværs af EU's grænser. Et vigtigt element i digitaliseringsarbejdet er standardisering og gensidig national anerkendelse af allerede eksisterende kørselsdokumenter samt godsrelaterede dokumenter, som for eksempel eCMR, da det er svært at lave fælles digitale løsninger uden ens standarder. DTLF har afsluttet sin første periode i 2018 og bidraget til Vejpakken omkring elektronisk dokumentation. Et arbejde, som ITD har været med til at påvirke, da foreningen har haft en repræsentant siddende med i det hidtidige arbejde. DTLF fortsætter sit arbejde, da de skal bruges som ekspertgruppe bag de videre tiltag, Kommissionen forventes at skulle komme med i forlængelse af Vejpakken. ITD har ansøgt om at deltage i det forlængede DTLF-mandat (fem år), og lige før årsskiftet fik ITD meddelelse om, at to af brancheorganisationens ansatte skal deltage i det fremtidige arbejde.

CO₂-standarder for lastbiler

I 2018 har transportbranchens klimaudfordringer været et af de store emner i EU, hvor særligt CO₂-standarder for lastbiler har spillet en helt central rolle. Standarderne fastsætter for første gang i Europa reduktionskrav til nyproducerede lastbiler, som fabrikkerne skal leve op til, hvis de vil undgå økonomiske sanktioner fra EU. ITD har ved mange lejligheder både herhjemme og i Bruxelles hilst fælles europæiske klimatiltag velkomne, da de respekterer virksomhedernes konkurrenceevne, samtidig med at eksempelvis standarderne kan være med til at drive den teknologiske udvikling fremad i en endnu mere positiv retning. I efteråret 2018 har der været mange forhandlinger i Bruxelles med forskellige tal for, hvor meget de forskellige myndigheder og institutioner mener, at nye lastbiler skal reducere drivhusgasudledning.

Der var ved årsskiftet ikke fundet et kompromis, men tallene for reduktionen i 2025 forventes at komme til at ligge omkring 15 procent, mens tallene for reduktionen i 2030 forventes at lande omkring 30 procent. Det har dog igennem hele processen været afgørende for ITD, at der er en fair balance mellem meromkostningerne for lastbilproducenterne og brændstofbesparelserne forbundet med standarderne, så udviklingen af mere effektive køretøjer på sigt kan bidrage positivt til både klimaet og økonomien i den enkelte virksomhed.

NATIONAL POLITIK

2018 har været et travlt år for ITD's politiske afdeling, fordi der har været en lang række danske lovforslag, der har stor betydning for transport- og logistikbranchen. Det har betydet, at ITD har haft travlt med at udarbejde høringsvar til de mange lovforslag. Samtidig har de politiske medarbejdere holdt mange samtaler og møder med folketingsmedlemmer, myndigheder og andre beslutningstagere for at sikre gode vækst- og konkurrencevilkår for medlemsvirksomhederne. Det har alt sammen betydet, at ITD fik sat en række politiske aftryk i 2018.

Parkeringsrestriktioner – ugehvil – kapacitet

I det tidlige forår 2018 kom det frem, at et flertal i Folketinget ville have parkeringsrestriktioner på danske rasteplasser. Derfor deltog ITD i mange møder omkring parkeringsrestriktioner på rasteplasserne med embedsmænd og politikere. ITD arbejdede for at gøre parkeringsbegrænsningerne så rimelige som muligt, så chaufførerne har mulighed for at overholde køre- og hviletidsreglerne. Begrænsningen landede i den politiske aftale på 25 timers tidsbegrænsning for parkering af lastbiler på de statslige motorvejrasteplasser. Loven trådte i kraft den 1. juli 2018. Fra den 1. januar 2019 koster det 2.040 kroner, hvis man overtræder gældende bestemmelser om parkering og standsning for køretøjer over 3.500 kilo.

Den nye takst er en firedobling af den nuværende afgift, og den nye afgift for overtrædelse af bestemmelserne om parkering og standsning gælder også på rasteplasserne langs motorvejene. Det vil sige, hvis man holder mere end 25 timer på rasteplassen eller holder uden for de afmærkede båse. Reglen betyder, at det lovpligtige reducerede ugehvil på minimum 24 timer godt kan afholdes på en dansk motorvejrasteplass, hvis det ikke overstiger 25 timer. Til gengæld er det ikke muligt at afholde længere reducerede hvil eller ordinære ugehvil, som skal være mindst 45 timer. Ordinære ugehvil skal alle lastvognschauffører afholde mindst en gang hver 14. dag. EU-Domstolen afsagde i december 2017 en dom, hvorefter det står klart, at et ordinært ugehvil på mindst 45 timer skal afholdes uden for lastbilen. Overnatningen kan for eksempel ske ved at benytte et hotel, motel eller anden form for godkendt overnatningssted.

Den nye regel fik en lidt rodet opstart. I august oplyste Parkeringskontrol Nord, at de indstillede kontrollen og uddeling af afgifter til lastbiler, der ikke overholder reglen om maksimum 25-timers parkering på de 90 statslige rasteplasser. Det skete på baggrund af en skrivelse til Danmark fra EU-Kommissionen i juli, hvor 25-timersreglen blev voldsomt kritiseret, og hvor Kommissionen "truede" med en retssag, hvis ikke Danmark retter ind og igen åbner op for muligheden for, at alle lastbilchauffører kan holde deres reducerede hvil, som kan vare op til 45 timer, på de danske statskontrollerede rasteplasser. Efter en hurtig udmelding fra ministeren rettede Parkeringskontrol Nord dog ind, og kontrollen blev genoprettet. Der herskede dog stor forvirring om de nye parkeringsregler, og det viste sig hurtigt, at langt de fleste bøder blev udskrevet, fordi lastbilerne parkerede uden for de opmærkede båse på rasteplasserne, fordi der mangler parkeringspladser.

I november drog tre af ITD's bestyrelsesmedlemmer, nemlig næstformand Niels Juel Nielsen, Christian S. Madsen og John A. Skovrup til Folketinget, hvor de mødtes med transportordførerne Kristian Pihl Lorentzen (V) og Kim Christiansen (DF) samt folketingsmedlem Henrik Dahl (LA) for at drøfte de højaktuelle udfordringer omkring kapacitet på rasteplasserne. De tre danske vognmænd beskrev over for politikerne, hvordan håndhævelsen af 25-timers-tidsbegrænsningen for parkering



på de statslige rasteplasser har gjort hverdagen vanskelig for deres chauffører, og at sanktioneringen af parkering uden for båsene har reduceret antallet af tilgængelige rasteplasser væsentligt. Alt sammen til gene og besvær for både chauffører og virksomheder. De forklarede, at der længe har været en underkapacitet, som de håbede ville løse sig i forbindelse med 25-timers-begrænsningen, men tværtimod har de oplevet færre pladser og øget pladsmangel. Grundet den nye praksis med at sanktionere parkering uden for de afmærkede båse gives der bøder til chaufførerne, som skal holde deres lovpligtige hvil og pauser. Chaufførerne har i mange år "fundet plads" og udnyttet arealerne på rasteplasserne fuldt ud – netop grundet kapacitetsmangel på rasteplasserne langs motorvejene – men som en uventet følgevirkning i forbindelse med implementering af 25-timers-parkeringsbegrænsningen har myndighederne valgt også at kontrollere, om køretøjerne parkerer i de opmærkede båse.

For at løse problemet kom bestyrelsesmedlemmerne med et konkret forslag til politikerne om at gøre noget inden den 1. januar 2019, så danske vognmænd og chauffører ikke bliver ramt af de store urimelige afgifter for parkering uden for parkeringsbåsene. ITD's målsætning er, at der ikke bliver pålagt afgifter, så længe lastbilerne ikke holder til gene og i øvrigt holder inden for området beregnet til lastvognsparkering. For tiden er der ganske enkelt ikke båse nok, og arealerne kan ikke udnyttes optimalt grundet rigid håndhævelse af opmærkningen, men håbet er, at der snarest kan optimeres på udnyttelsen af parkerings-



arealerne, så der opmærkes flere båse – og at myndighederne slækker på den nuværende praksis, så ingen får bøder, så længe de ikke holder til gene for de øvrige trafikanter, og så længe de holder under 25 timer. Der er også en skjult kapacitet i måske at udnytte noget af området, som er reserveret til busser og privatbiler, som typisk ikke benytter rasteplasser i stor udstrækning om natten. Dette vil yderligere kunne give ekstra rasteplasser og kræver kun skiltning. Politikerne lovede at kigge på mulighederne for at udnytte arealerne på rasteplasserne bedre samt at vende forslaget med transportministeren. Ved udgangen af 2018 var der dog ikke kommet nogle løsninger fra Christianborg. Generelt er det en udfordring for mange vognmænd og deres chauffører at finde egnede muligheder for at parkere lastbilerne, og ITD arbejder derfor politisk fortsat stærkt på, at der på de kommende års finanslove afsættes tilstrækkelig økonomi til nyetablering og udvidelse af rasteplasskapaciteten i Danmark.

Styrket kontrol og overflytning af ressortområder

ITD har også i 2018 arbejdet for styrket kontrol. I dag gennemføres vejsidekontrollen, køreprøverne, køre- og førerkortadministrationen og behandlingen af særtransporttilladelserne af politiet, mens lovgivningen (Færdselsloven) hører under Færdselsstyrelsen. For at frigøre ressourcer hos politiet og samtidig sikre målet helhedsorienteret kontrol af erhvervstransporten har ITD gennem en årrække arbejdet for, at kontrolopgaven placeres hos den myndighed, der har ansvaret for den regulerende lovgivning.

I Tyskland er stort set al tilsyn og kontrol rettet mod godstransporten samlet under den tyske modpart til Færdselsstyrelsen – Bundesamt für Güterverkehr (BAG). I 2018 besøgte ITD BAG i Köln for at drøfte tyske erfaringer med deres samlede fokuserede indsats, ligesom det omfattende statistiske grundlag, BAG baserer indsatsen på, blev gennemgået. ITD henvendte sig i efteråret til de danske politikere i forbindelse med finanslovsforhandlingerne, hvor der fra flere sider var lydhørhed over for forslaget om at samle indsatsen på transportområdet under en styrelse. Det lykkes desværre ikke i 2018, men ITD fortsætter dialogen med de danske politikere og de øvrige organisationer, der støtter ideen.

Særtransport

ITD indledte i marts 2018 en dialog med Rigspolitiet og Færdselsstyrelsen om en ny skærpet tolkning af særtransportbekendtgørelsen, som ville betyde flere tusinde ekstra særtransportvogntog på de danske veje. ITD påpegede, at den nye fortolkning var helt skæv – og at den ville skabe store trængselsproblemer på vejnettet. Usikkerheden handlede især om anvendelsen af specialkøretøjer, der kan skrånstille eller transportere godset på højkant kontra transport af flere stykker liggende gods. På den baggrund lavede Færdselsstyrelsen i maj 2018 først en ny vejledning og senere et notat om transport af bredt og fladt udeleligt gods. Færdselsstyrelsen vurderede i det nye notat, at bredt og fladt udeleligt gods, der transporteres vandretliggende med en bredde over 2,55 meter, er lovlig og færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig, såfremt den del af godset, der overskrider køretøjets sidekanter, er forsvarligt afskærmet. Færdselsstyrelsen meddelte endvidere, at der vil komme en dialog om revision af særtransportbekendtgørelsen.



En anden situation omkring særtransport kom op i september 2018, hvor der i flere medier blev sat fokus på specialtransportassistenternes (STA) arbejde. Baggrunden var, at STA'erne oplever en stigende tendens til en aggressiv adfærd over for dem, når de regulerer færdsel, hvilket de fik lov til for fem år siden. Derfor efterlyste ITD kampagner, der oplyser om sikkerheden ved særtransporter, eller at man forpligter kørelærere til

at lære nye bilister, at specialtransportassistenterne faktisk har bemyndigelse til at dirigere trafikken.

Branchens miljøansvar

Både oppositionen og regeringen er i løbet af 2018 kommet med udspil, der skal skærpe miljøkravene, så lastbiler, der kører ind i de nuværende miljøzoner, skal leve op til de nyeste euronormer. Samtidigt har bekæmpelse af snyd med lastbilernes forureningsbegrænsende udstyr haft politikernes store bevågenhed på tværs af politiske skel. ITD har tidligt i forløbet givet fagligt input til skærpede miljøzonerregler. Det gælder ikke mindst en mere realistisk indfasningsperiode, så virksomhederne kan nå at omstille sig i tide, samt digital mærkningsordning, og at specielle køretøjer, der sjældent kører i byerne, får mulighed for dispensation fra eventuelt kommende regler. Heldigvis bidrager transport- og logistikvirksomhederne allerede i dag aktivt til den grønne omstilling ved en fokuseret indsats på at nedbringe lastbilernes negative påvirkning af miljøet. Det sker blandt andet ved løbende at omstille lastbilflåden, så de lever op til de nyeste og skrappeste miljøkrav. Det gælder især ITD's medlemmer, hvor mere end 65 procent af lastbilflåden allerede i dag består af Euro 6-køretøjer.

80 km/t på landeveje og motortrafikveje

Regeringen og Dansk Folkeparti blev i forbindelse med finanslovsforhandlingerne i december 2018 enige om at hæve hastighedsgrænsen fra 70 km/t til 80 km/t for lastbiler på landeveje og motortrafikveje. ITD har i mange år arbejdet med at få tilpasset hastighedsgrænserne for lastbilerne, da ensartede hastigheder skaber et mere roligt trafikflow og dermed færre hasarderede overhalinger. I 2016 fik lastbilerne lov til at følge personbilerne på omfartsveje, hvor hastigheden er højere end 50 km/t, og nu er turen så endelig kommet til landevejene og motortrafikvejene.

Forsyningsstrategien

Transportbranchen oplevede igen i 2018, hvordan kommunerne stort set kan skalte og forvalte, som de vil, på affaldsområdet, da Københavns Kommune besluttede at hjemtage affaldsindsamlingen fra private transportvirksomheder og i stedet overlade opgaven til kommunens eget affaldsselskab.

ITD har længe kæmpet for en seriøs og gennemgribende revision af de nuværende regler, der i al for vid udstrækning har givet det offentlige mulighed for at drive transportvirksomhed i unfair konkurrence med private, og støttede derfor op om regeringens udspil til en ny forsyningsstrategi, der lagde op til en generel konkurrenceudsættelse af sektoren. Desværre lykkedes det ikke politikerne at finde frem til et kompromis i 2018. ITD vil kæmpe videre for fair forhold for transportvirksomheder, der byder ind på opgaver for det offentlige.

Højderestriktioner

ITD har igennem nogle år sammen med en del medlemmer drøftet muligheden for at få indført lempeligere højdebestemmelser for lastbiler. I adskillige år har højdebegrænsningen i Danmark udgjort 4,00 meter, men mange transportvirksomheder i national trafik har efterspurgt en forhøjelse af højden til for eksempel 4,20 meter. Det gælder for eksempel en del danske svinetransportører, der med de hidtidige regler har vanskeligt med at overholde 4,00 meter-grænsen. Det skyldes især, at mange svin i dag er større og vejer mere inden de køres til slagteri – set i forhold til tidligere. ITD har i 2018 sammen med en række medlemmer samt Landbrug og Fødevarer landet en principaftale med Færdselsstyrelsen. Der ligger herefter et forslag på bordet om, at maksimalhøjden for lastbiler fra den 1. januar 2020 bør udgøre 4,10 meter. Forslaget skal dog først vedtages af Folketinget, før det kan træde i kraft. Netop højdebestemmelserne kan Danmark godt sætte op for så vidt angår nationale transportører. Derfor gælder forøgelsen med de 10 cm da også alene for lastbiler i national transport internt



i Danmark. For grænseoverskridende transporter inden for EU gælder fortsat en maksimum højde på 4,0 meter.

Klager over PostNord

PostNord fyldte også en del i det politiske arbejde i 2018. I maj 2018 fik ITD besked om, at EU-Kommissionen har godkendt, at den danske stat gerne må skyde omkring 1,2 milliarder kroner i Post Danmark mellem 2017 og 2019 til varetagelse af postbefordringspligten. Derimod tog EU-Kommissionen ikke stilling til, om tidligere tilført kapital til selskabet, momsfrigørelsen, statsgarantien og kompensation for tjenestemandforpligtelser kan betragtes som ulovlig statsstøtte. Dermed var ITD's klage til EU-Kommissionen endnu ikke afsluttet.

ITD's klage over Post Danmark omhandlede blandt andet overkompensation til afskedigelse af tjenestemænd i Post Danmark samt kapitaltilskud til den befordringspligtige del og til dækning af PostNord's løbende underskud. Herudover klagede ITD over tidligere tildelt støtte til Post Danmark i form af statsgaranti til omkostninger for afskedigelse af tjenestemænd, Post Danmarks tidligere momsfrigørelse, flere kapitalindskud fra PostNord til Post Danmark, en statsgaranti samt krydssubsidiering på grundlag af, at omkostningerne for befordringsforpligtelse og konkurrenceudsatte aktiviteter ikke var fordelt korrekt.

I september 2018 valgte ITD sammen med Danske Fragtmænd A/S at tage EU-Kommissionens afgørelse af 28. maj 2018 om ny statsstøtte til Post Danmark videre til EU-Domstolen. ITD og Danske Fragtmænd A/S fandt ikke, at EU-Kommissionen i tilstrækkelig grad har påvist, at den påtænkte statsstøtte ikke vil forvride konkurrencen med de private vognmænd, og derfor ønskes sagen prøvet ved EU-Domstolen.

ITD bad også i efteråret 2018 EU-Kommissionen om at vurdere lovligheden af kapitalindskud til PostNord Logistics, og ITD sendte en klage afsted til Kommissionen, fordi ITD mener, at kapitalindskuddet til det underskudgivende selskab er ulovlig statsstøtte, der strider mod EU's regler. Baggrunden er, at PostNord Logistics i seneste regnskabsår led et tab på 91 millioner kroner og tabte hele aktiekapitalen. Ikke desto mindre meldte

moderselskabet, PostNord Group, ud i 2018, at man ville løse driftsproblemerne med kapitalindskud til PostNord Logistics. Den løsning klagede ITD over til EU-Kommissionen, da et kapitalindskud ikke blev givet på markedsvilkår. Et kapitalindskud fra PostNord Group til datterselskabet vil derfor give PostNord Logistics en stor fordel og kunstigt holde selskabet i live på det private stykgodsmarked, hvor der er stor konkurrence, og hvor kapitalindskuddet blandt andet vil ramme ITD-medlemsvirksomheder. Den anden væsentlige del i klagen over kapitalindskuddet til PostNord Logistics handler om, at selv om det er PostNord, som tildeler kapitaltilskuddet, så er det ejerne, som har besluttet det. Dermed indeholder kapitaltilskuddet statsstøtte, som ITD mener er ulovlig statsstøtte.

I december 2018 deltog ITD i et møde med EU's Konkurrencekommission. Mødet med Konkurrencekommissionen handlede dels om den stævning, som ITD har sendt til EU-Domstolen over EU-Kommissionens afgørelse fra maj 2018, hvor Kommissionen godkendte, at den danske stat må sende omkring 1,2 milliarder kroner i statsstøtte til Post Danmark.

Herudover var også ITD's og Danske Fragtmænds klage til EU-Kommissionen over kapitalindskud til PostNord Logistics på dagsordenen. På mødet med Konkurrencekommissionen fik ITD mulighed for at uddybe de forskellige punkter i vores klager og underbygge den bekymring, som medlemmerne i transporterhvervet deler i forhold til konkurrencesituationen fra et statsstøttet PostNord.



MØD ET
ITD-MEDLEM

BRANCHEN KAN
BLIVE MERE **GRØN**
OG BÆREDYGTIG

Palle Staal Transport ApS er en af de virksomheder, som er gode til at se muligheder, hvor andre ser begrænsninger, og det har skabt et solidt fundament for forretningen. Men det kræver også et skarpt strategisk øje på virksomhedens forskellige forretningsområder.

2018 blev året, hvor Palle Staal ApS udbyggede driften af grusgrave, hvilket allerede nu giver pote.

– Det tør jeg godt kalde en succes allerede nu. Og jeg forventer mig endnu mere af det i årene, der kommer, siger han.

Det er også et af de steder, hvor han mener, der er mulighed for at gøre branchen mere miljøvenlig, men det kræver en regional eller national indsats.

– I dag er reglerne sådan, at den jord, vi graver ud på byggegrunde, ikke må genplaceres i udgravede grusgrave. I stedet skal vi køre jorden ud på landbrugsjord eller mere miljøfølsomme områder rundt omkring i landet. Det giver mange unødvendige kilometer på vejene, hvor vores lastvogne forurener til ingen verdens nytte. I dag ved vi, takket være de jordprøver vi tager, at jorden er ren, og at det er det beskyttende lerlag mellem overfladen og grundvandet, der er det vigtige. Reglerne er bare ikke blevet ændret i takt med, at vi er blevet klogere.

Behovet for, at branchen får lov til at bidrage til politikerne med viden om mere effektive løsninger, er en af grundene til, at Palle Staal er glad for at være medlem af ITD.

– Jeg synes, at det er vigtigt, at vi har en stærk brancheorganisation, som bakker op med viden til gavn for hele samfundet og branchen. Og der synes jeg, at ITD har en intelligent og konstruktiv

tilgang til omverdenen. Det handler ikke om den enkelte vognmand, men om at regulere hele branchen på en måde, som giver fair vilkår og ensartede betingelser, siger han og kommer med et eksempel:

– De nye udbud af saltruter for Vejdirektoratet til saltning af statsvejene om vinteren giver meget ekstra og unødigt kørsel med det dertilhørende ekstra forbrug af fossile brændstoffer og udledning af CO₂. Der kunne et bedre samarbejde mellem myndighederne og branchen betyde, at arbejdet både kunne udføres mere miljøvenligt og hensigtsmæssigt for vognmanden.

Skarpt strategisk øje styrker forretningen

Palle Staal har hele tiden fokus på virksomhedens forskellige forretningsområder, og om de udvikler sig tilfredsstillende. I 2018 har dette forretningsfokus betydet, at Palle Staal ApS har sagt farvel til 14 medarbejdere, i forbindelse med at virksomheden solgte den landsdækkende maskintransportservice, som 12 år tidligere var købt ind.

– Det er ikke lykkedes os at opnå de synergieffekter, som jeg havde håbet på, da vi overtog virksomheden i sin tid, på trods af at vi er lykkedes med at erobre markedsandele og udbygge virksomheden fra to til 14 medarbejdere, så er det ikke lykkedes at skabe en indtjening, som stod mål med omsætningen og indsatsen, fortæller Palle Staal og fortsætter:

– Det er en af de beslutninger, som vi har været et stykke tid om at træffe. Selv om vi på papiret kunne se, at vi ikke fik det ud af det, som vi havde regnet med, så skal man indimellem også lige have følelserne med. Nu er jeg rigtig glad for, at vi tog beslutningen, og Poul Schou A/S, som har overtaget det, kunne nærmest fra den første dag få værdi ud af det, så det var det rigtige at gøre, siger Palle Staal.

Ruster sig til fremtiden

Det er mange år siden, at Palle Staal blev opmærksom på, at en strategisk tilgang til både virksomhedsdrift, udvikling og ledelse er en forudsætning for at skabe en sund forretning.

– For år tilbage, da myndighederne blev opmærksomme på problemerne omkring jordforurening, valgte vi hos os at specialisere os i håndteringen og dokumentationen af jordprøver. I dag er det et selvstændigt forretningsområde, hvor vi også betjener andre vognmænd, som ikke har den samme ekspertise. Det er bare ét eksempel på, hvordan udfordringer kan vendes til muligheder, men det kræver en indsats, og der er det godt at have en stærk spiller i ryggen. ITD hjælper os med at komme ud af hamsterhjulet og se det store billede.

Lige nu er det ifølge Palle Staal vigtigt at overveje, hvordan man ruster sin virksomhed til at kunne håndtere en afmatning i markedet. Han er sikker på, at vi kan se begyndelsen på en afmatning, allerede når regnskaberne for 2018 gøres op.

– Vi har valgt at øge egenkapitalen i virksomheden, så vi er klar, for jeg er sikker på, at det er et spørgsmål om tid, før vi kan mærke en nedgang, selvom jeg ikke tror, at det bliver lige så voldsomt som finanskrisen i 2008 og 2009.



FAKTA:

Palle Staal grundlagde sin virksomhed 1. marts i 1987. I de første år var det primært en maskinstation med særligt fokus på maskiner til landbrugsdrift, senere kom mere entreprenørmateriel og lastbiler til, hvilket i dag er det primære forretningsområde – dog stadig med et særligt fokus på grusgrave. Virksomheden har i dag 12 lastvogne og 8 entreprenørmaskiner i daglig drift samt 26 medarbejdere, hvoraf de otte er funktionærer på kontoret.

FORSIKRINGER HOS ITD



Gode forsikringsforhold er essentielle for driften hos vognmændene og transport- og logistikvirksomhederne, da skader, uheld, tyveri og lignende ellers kan bringe økonomien på glatis.

Ny ordning med Tryg

ITD har i samarbejde med Tryg oparbejdet en portefølje på knap 25 procent af de danske vognmænd via ITD Forsikrings-service, og med næsten 30-års erfaring inden for forsikringsbranchen gør det ITD Forsikrings-service til en kompetent sparringspartner inden for rådgivning, håndtering af præmieopkrævning og meget mere i Danmark.

I begyndelsen af 2018 ændrede Tryg på vores forsikringskoncept, hvilket resulterede i en del uro. ITD tog kundernes frustrationer meget alvorligt, og efter hårdt arbejde og mange forhandlinger kunne ITD i efteråret 2018 præsentere et nyt og forbedret forsikringskoncept i ITD-ordningen.

ITD er meget tilfredse med den nye ordning, der blandt andet indeholder vigtige tillægsdækninger som standard, når man er kunde via ITD. Derudover er der blandt de mest centrale ændringer i den nye aftale med Tryg en række nye og forbedrede produkter, som er tilpasset i forhold til kundernes behov.



Det er blandt andet:

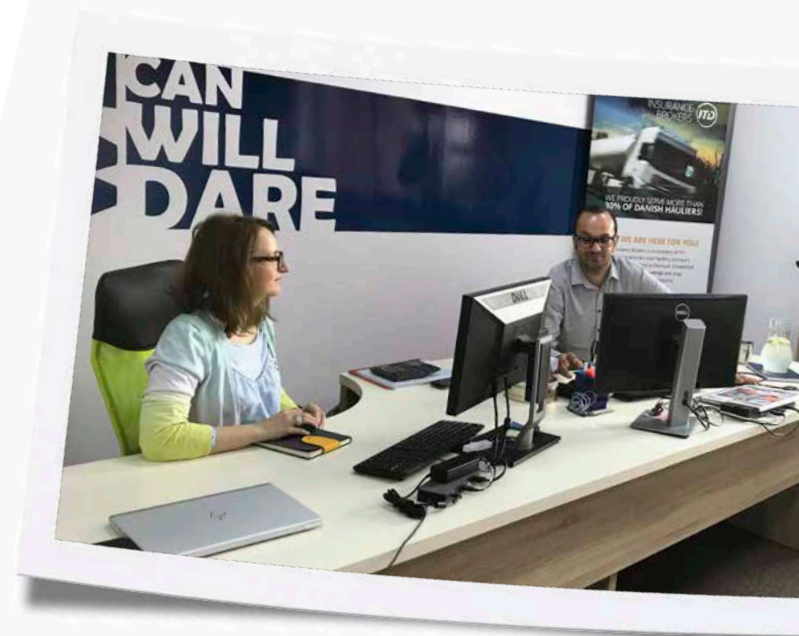
- Samme priser på trækere/trailere ved samme risiko
- Forsikringsdækning for efterspændt trailer
- Ansvarsdækning for alle trailere forsikret i ITD-ordningen
- Pris på arbejdsskade fastsættes fremover på markedsvilkår og efter skadeforløb
- Mulighed for tryghedsbonus (5-8 procent). Denne gælder uanset skadeforløb
- Automatisk dækning i Grønt kort-landene samt rabat ved kørsel kun i Danmark
- Valgfri selvrisiko
- Kun én selvrisiko ved skade, hvor flere produkter er involveret
- Forbedret digitalt overblik over policer, dækninger og betingelser
- Månedlig opkrævning via ITD

Behovene ændrer sig, og forsikringsaftalen skal følge med. Derfor er det en on going proces, hvor der hele tiden skal optimeres på forsikringsaftalen, så den er tilpasset udviklingen

Vejhjælp med Viking

ITD Forsikrings-service og Viking forlængede i 2018 samarbejdet og forhandlede favorable priser, som alle er tilgængelig via ITD's hjemmeside. For når uheldet er ude, er det afgørende, at der er styr på rekvirering af autohjælpen, så køretøjet hurtigt kan komme retur på landevejene. Viking udfører 120.000 assistancer årligt og har med 60 år i branchen sikret en høj ekspertise inden for service og effektiv indsats.

ITD og Viking lavede en ny aftale om vejhjælp i Danmark, Sverige og Norge, og en af fordelene ved aftalen er, at man som kunde ikke forpligter dig til et fast abonnement, men blot faktureres fra gang til gang.



Forsikring i udlandet

2018 var ligeledes året, hvor ITD blev etableret som mægler lokalt i både Polen og Rumænien. Det betyder, at ITD nu i endnu højere grad kan skræddersy fleksible løsninger til vognmænd uden for Danmarks grænser. Dette værende inden for både tilbud, skadehåndtering, sparring og meget mere. Etableringen af lokale afdelinger med nationalt kendte mæglere styrker grundlaget og dermed også muligheden for at sikre de bedste rammer for danske og lokale vognmænd i de pågældende lande.

Derudover har ITD Forsikrings-service gennem mere end 50 år opbygget et stærkt og professionelt samarbejde med det tyske mæglerselskab Oskar Schunck om forsikringer i resten af Europa.

MØD ET
ITD-MEDLEM

MANGEL PÅ
CHAUFFØRER ER EN
STOR UDFORDRING



I Greve på Sjælland driver Johnny Schirmacher vognmandsvirksomheden J.O. Rasmussen & Co. A/S. Her, godt 20 kilometer syd for København, ligger virksomheden strategisk godt placeret, tæt på motorvejen og med gode muligheder for at betjene kunderne i København, på Amager og i de sydlige forstæder. Johnny Schirmacher betegner 2018 som et anderledes og underligt år – både arbejdsmæssigt og beskæftigelsesmæssigt.

I 2018 faldt temperaturen i årets første måneder til et sjældent set lavpunkt. Påsken faldt tidligt, og her, hvor det ellers plejer at gå helt grassat i transportbranchen, var det stadig så koldt, at al initiativ og virkelyst syntes fastfrosset. – Det var næsten lige så slemt som i 2007, da finanskrisen kom. De første tre måneder af 2018, var der ikke ret meget at lave på grund af det kolde vejr, men så steg temperaturen lige med fem grader, og så var vi simpelthen ved at drukne i arbejde, og sådan fortsatte det, til vi nåede sommerferien, fortæller Johnny Schirmacher.

Og så var det ellers bare om at køre

Transportbranchen er lige som så mange andre brancher meget konjunkturafhængig og sæsonbetonet. Op til jul går det over stok og sten, og sådan er det normalt også i forårsmånederne, hvor der skal fragtes havemøbler, materialer til byggepladserne, og alt hvad man ellers kan forestille sig. Men i de seneste år er mønstret ved at ændre sig, oplever Johnny Schirmacher: – De seneste år er det blevet mere udbredt, at enten er der rigtig meget at lave, eller også er der ikke så meget at lave. Tirsdag og onsdag kan der være masser at lave, og så er det ellers bare om at køre, men mandag og fredag er der ikke noget. Det kører lige som sammen i spidser, og når jeg taler med andre kollegaer, kan de fortælle samme historie.

Før i tiden kunne man godt finde noget andet at lave i de mindre travle perioder, men sådan er det ikke mere. Verden er i det hele taget blevet mindre, og kunderne er blevet mere krævende, fortæller Johnny Schirmacher: – Det hele skal foregå her og nu, og det er ikke kun ét sted, det er alle steder. Der er ingen tålmodighed mere, vi skulle jo have haft det i går, vi bestilte det jo i går, hvorfor har vi det så ikke lige med det samme. Der oplever vi oftere end før, at det kniber med forståelsen og tålmodigheden.

Hos Johnny Schirmacher kører man omkring 1.000 forsendelser om dagen, og selvom det kun er et fåtal af kunderne, der brokker sig, så er tonen blevet mere barsk. Og det fylder i hverdagen, når man forsøger at få transporterne til at glide og medarbejderne til at leve op til alle de krav, der stilles.

Kvalificerede chauffører er virkelig en mangelvare

I de senere år har Johnny Schirmacher oplevet en eklatant mangel på chauffører, der er kvalificerede til at varetage jobbet. – At få en chauffør med erfaring, og som har prøvet, hvad det vil sige at være chauffør, det er noget op ad bakke. Hvis der er én, der henvender sig, eller man hører om én, der har erfaring, så er det bare om at skynde sig at antage vedkommende. Men i 99 procent af tilfældene, så er de ansøgere, der kommer ind gennem jobannoncer, jobopslag og gennem jobcentre nogen, der ikke har prøvet det før, og det er altså ikke nemt at have med at gøre, siger Johnny Schirmacher.

Herudover er der en udfordring med alderen. Syv af Johnny Schirmachers medarbejdere runder meget snart de 60 år, og mange har problemer med knæ og ryg, for chaufførjobbet er ikke bare at køre lastbilen fra den ene destination til den anden. Der skal også læsses og losses, og det kræver, at man har fysikken i orden. Derfor tror Johnny Schirmacher ikke, at det nytter meget at forsøge at få de ældre chauffører til at blive længere på arbejdsmarkedet.

Men et eller andet skal der gøres, for det sjællandske marked for chauffører, der har de kvalifikationer, der skal til, er stort set støvsuget. Transportmarkedet skriger på nyt mandskab, der har interesse for at lære faget at kende, og som har lyst og vilje til at udvide deres viden om det.

PostNord fylder i dagligdagen

Den evige trussel om, at PostNord kommer farende ind ad bagdøren, fylder en hel del i Johnny Schirmachers dagligdag. Markedet er slemt presset, og konkurrencen er i forvejen hård vognmændene imellem. Johnny Schirmacher har ikke noget imod en fair og lige konkurrence fra andre fragtfirmaer, men konkurrence fra en statsstøttet virksomhed finder han dybt bekymrende. Det er der blevet talt en hel del om i branchen i 2018, og Johnny Schirmacher håber, at der i det nye år bliver lukket ned for den uvished og usikkerhed, som selskabet forvolder hos vognmændene.

Sønnen i lære som vognmandsaspirant

I 2018 er Johnny Schirmachers søn, Christoffer Schirmacher, trådt ind i virksomheden. Christoffer Schirmacher har arbejdet i syv år som chauffør, og nu er han lige så stille ved at blive kørt ind i firmaet og sidder på kontoret sammen med faderen, så de kan finde ud af, om vognmandsfaget er noget for ham. Endnu er et generationsskifte ikke helt på trapperne, men Johnny Schirmacher er glad for, at sønnen nu kan hjælpe til med at passe butikken. – Det er godt, at Christoffer er kommet til. Han kan se på det hele med friske øjne og ny energi, for når hverdagen buldrer derudad, kan det være vanskeligt at få tid til de mere langsigtede prioriteringer. Og det er nødvendigt, for ellers kommer det hele jo let til at handle om de daglige udfordringer i stedet for de visioner, som vi også gerne vil have, så vi kan være på forkant med udviklingen, slutter Johnny Schirmacher.



FAKTA:

Vognmandsvirksomheden J.O. Rasmussen & Co. i Greve beskæftiger 49 medarbejdere, hvoraf de 37 arbejder som chauffører. Virksomheden har eksisteret siden 1981 og kører omkring 1.000 forsendelser hver dag.



ITD MEDLEMSMØDE

150 medlemmer skabte god stemning

Til tonerne af sangene fra Lastbilkaravanen mødte medlemmerne ind til årets medlemsmøde på Hindsgavl Slot ved Middelfart. Magda, som er frontfigur i Lastbilkaravanen, sang og spillede, mens medlemmerne indfandt sig og faldt i snak, inden programmet for alvor gik i gang.

En helt ny koncernfilm blev vist for første gang nogensinde på mødet. Den fortæller kort historien bag ITD, FDE og VIALTIS. Videoen modtog klapsalver fra salen.

Gode oplæg og spørgsmål

Traditionen tro var der en række oplægsholdere til inspiration. Nynne Bjerre Christensen, journalist og studievært, sørgede for den gode introduktion af oplægsholderne og spurgte nysgerrigt ind til deres oplæg.

Vejgodstransportens store bidrag til den danske økonomi blev gennemgået af Martin Hvidt Thelle fra Copenhagen Economics. At branchen som helhed bidrager med 60 milliarder kroner til det danske bruttonationalprodukt var et overraskende stort tal for de fremmødte.

NTG Groups Jørgen Hansen fortalte, hvordan det var muligt at holde eksplosive vækstrater år efter år, og det gav anledning til en del snak efterfølgende.

Digitalisering fyldte også

Fra den tyske fragtbørs, TimoCom, forklarede Maria Toft Madsen, hvordan de udvidede deres forretningsmodel i en øget digitalisering, mens Martin C. Hansen fra Mover forklarede, hvordan hans virksomhed bruger et digitalt omdrejningspunkt i en ny forretningsmodel.

De største grin fra salen kom, da Michael Christiansen, politisk kommentator, sluttede aftenen af. Han kom med forudsigelser og tanker om det kommende valg, og han lagde ikke fingrene imellem, når han malende beskrev både venner og fjender fra Borgen.

Medlemsmødet er en tradition, som medlemmerne sætter stor pris på, og det viser evalueringerne også år efter år.



DANISH TRANSPORT AWARD 2018



Det blev vognmandsvirksomheden Thortrans i Randers og Laila H. Petersen fra IAT A/S i Kolding, der løb med Danish Transport Award 2018.

Begge blev hædret i forbindelse med festmiddagen i forlængelse af ITD's generalforsamling på Odeon i Odense lørdag den 14. april 2018.

Det lønner sig at fokusere på gode løsninger til kunderne og samtidig have skarpt blik for de tendenser, der rører sig i samfundet. Det har familievirksomheden Thortrans i Randers forstået, og derfor fik den Danish Transport Award 2018 virksomhedsprisen.

– **Thortrans** er et fremragende eksempel på en transportvirksomhed, der har forstået at give kunderne det, de har brug for. Virksomheden skal være, hvor kunderne er, og den skal have tænkt løsningen, så kunderne ikke skal bruge tid på det. Det er god og fremsynet service, når det er bedst, og det virker hver gang, sagde Martin Thorborg, formand for juryen i Danish Transport Award.

Danish Transport Award 2018 medarbejderprisen gik til Laila H. Petersen fra IAT A/S i Kolding. Hendes kundetilgang har helt konkret betydet, at virksomheden har udvidet forretningen med 17 biler og 22 chauffører i forbindelse med overtagelsen af al gastankvognskørsel for Air Liquide i Danmark. Og det har sat gang i væksten hos IAT A/S.

– **Laila H. Petersen** er en medarbejder, der træder i karakter og kører en opgave helt hjem. Hvis hun har besluttet sig for noget, så går hun efter det og finder en løsning, der dækker for kunden. Laila har forstået, at det handler om at opfylde kundens behov. Hun handler, og for en virksomhed er det guld værd at have medarbejdere, der går målrettet efter en god forretningside, sagde Martin Thorborg i sin begrundelse.

Vækst i fokus

Thortrans har skabt vækst ved at specialisere sig i sit kerneområde møbeltransport. Ejerne Lars og Henrik Kristensen spottede hurtigt, at kunderne i stigende omfang handler på nettet, og den trafik var virksomheden skarp til at få lavet en rigtig god forretning ud af. Thortrans har udviklet en unik IT-plattform, som er designet specifikt til B2C-levering. Løsningen gør det muligt for kunderne at booke deres møbeltransport direkte på nettet, når de handler. Årets vækstvirksomhed modtog 40.000 kroner.

– Vi er så utroligt stolte og glade over, at vi har gjort os fortjente til denne pris. For os er Thortrans ikke bare en virksomhed, det er vores passion, og vi arbejder hårdt for at levere kvalitet og god service, sagde Lars Kristensen efter prisoverrækkelsen.

Laila H. Petersen fra IAT A/S er daglig leder for 45 medarbejdere, og hun kan både køre lastbil og disponere.

– Jeg er da både glad og taknemmelig over at modtage årets medarbejderpris i en branche med så utroligt mange dygtige medarbejdere. Jeg har gjort mit bedste for at prioritere nærhed og forståelse for kundernes behov, og det kan godt altså rigtig godt betale sig, sagde hun.

Med Danish Transport Awards medarbejderpris følger 20.000 kroner til vinderen.



DANISH TRANSPORT AWARD 2018

Danish Transport Award uddeles af ITD, og prisen uddeles hvert andet år i forbindelse med ITD's generalforsamling og festaften.

Danish Transport Award 2018 ledte efter transport- og logistikvirksomheder, der går foran og bidrager til at skabe vækst og arbejdspladser i Danmark. Danish Transport Award hyldede virksomheder og medarbejdere, der var i fuld gang med eller har omstillet sig, så virksomheden har fået vækst og på den måde er med til at skabe et innovativt transporterhverv i Danmark.

Juryen bestod af 6 personer:

- Juryformand var direktør og serieiværksætter Martin Thorborg
- Direktør for Erhvervsstyrelsen, Katrine Winding
- Administrerende direktør for Mobile Industrial Robots ApS, Thomas Visti Jensen
- Direktør i Fogtmann Logistik A/S, Klaus Fogtmann
- ITD's formand, Gert Jakobsen
- ITD's administrerende direktør, Carina Christensen

Juryen fandt frem til de i alt seks nominerede, der blev fordelt på to kategorier.

Hos virksomhederne var de tre nominerede:

AVAS – Aalborg Vognmandsforretning A/S, Aalborg
Skaks Specialtransport A/S, Rødekrø
Thortrans Randers A/S, Randers

Hos medarbejderne var de tre nominerede:

Disponent Laila H. Petersen, IAT A/S, Kolding
Chauffør Flemming Nielsen, Vognmand Jan Hedevang Jensen, Sevel
Driftschef Flemming Radoor, H.P. Therkelsen A/S, Padborg

Virksomhedsvinderen modtog 40.000 kroner, mens vinderen af medarbejderprisen modtog 20.000 kroner.





LASTBILKARAVANEN LÆRTE STORE OG SMÅ OM TRAFIKSIKKERHED

ITD's landsdækkende trafikikkerhedskampagne "Lastbilkaravanen" kørte i september sidste år landet rundt for at lære elever i 0.-2. klasse, hvordan de undgår at komme i karambolage med lastbiler, og hvorfor lastbilerne kører på vejene.

30 vognmandsvirksomheder stillede lastbiler og chauffører til rådighed. 40 lastbiler var med. Over 125 klasser deltog i kampagnen. Ved hvert show deltog gennemsnitligt otte lastbiler.

Iført limegrønne refleksveste sang og dansede elever og lærere i Frederikshavn, Varde, Haderslev, Nyborg og København og lærte om trafikikkerhed og lastbiler.

"Væk fra det dæk, hvis dine knogler ikke skal sige knæk"

Magda er hovedfiguren i Lastbilkaravanen. Hun er professionel sanger. Når hun ikke er på danmarksturné med ITD's trafikikkerhedskampagne, turnerer hun med Tina Dickow. På rim og remser lærer hun eleverne, hvordan de skal opføre sig ude i trafikken.

Der er ingen løftede pegefingre, selvom det er et utroligt vigtigt emne. Tilgangen er, at eleverne skal tillære sig de gode trafikvaner gennem dans, leg og dialog. Målet er, at de kan huske rimene og remserne omkring trafikikkerhed og lastbiler, når de er ude i trafikken sammen med deres forældre. Nogle af rimene er for eksempel "Væk fra det dæk, hvis dine knogler ikke skal sige knæk", "Det er meget meget sjovere, hvis man ikke bliver kørt over" og "Det er nemmere at spise chips, hvis man ikke er pakket ind i gips".

Studerende fra Aalborg Universitet besøgte Lastbilkaravanen

Studerende fra Aalborg Universitet besøgte også Lastbilkaravanen. Her prøvede de VR-briller og fik lov til at være chauffører for en stund og oplevede, hvordan det er at sidde bag rattet.

Som et nyt forsøg var der to åbne arrangementer i Varde og København, hvor offentligheden kunne komme og opleve det samme, som eleverne tidligere på dagen havde oplevet.

Branchen har et socialt ansvar

Som brancheorganisation for den danske vejgodstransport har ITD et socialt ansvar. Når lastbilerne transporterer varer og gods på vejene, så fylder de, og derfor er det organisationens pligt at holde fokus på lastbiler og de kritiske zoner foran højre forhjul. Statistikkerne viser, at fokus på emnet er med til at redde liv.

Et andet ønske med kampagnen er, at eleverne og deres forældre vil tænke over, hvorfor lastbilerne fylder på vejene. At varerne bliver transporteret på ladet af lastbilerne, så supermarkederne kan fylde computere, remulade og slik på hyldeerne.

Succes kommer ikke af sig selv

Politi, pressen, kommuner, skoler, lærer, forældre og elever roste Lastbilkaravanen. Det var ITD's medlemmer, der stillede lastbiler og chauffører til rådighed i kampagnen. Uden dem var Lastbilkaravanen ikke muligt. Så stor tak til alle, der var med i Lastbilkaravanen.



Stort tak til alle, der var med til at gøre Lastbilkaravanen 2018 til en kæmpe succes:

- Alex Andersen, Ølund A/S
- Anker Christensen A/S
- Asger Sørensen, Varde A/S
- B.T.B. Olie A/S
- Billum Vognmandsforretning ApS
- Bn Transport A/S
- Brians Renovation ApS
- Bruun & Nielsen A/S
- Comet-Transport ApS
- DSV Road A/S
- Dansk Transport Kompagni A/S
- Erik Jørgensen Eftf. A/S
- Eurobulk Logistics A/S
- Haderslev Slamsuger-service A/S
- Hans Juel Jensen ApS
- Henrik Skov Christensen A/S
- J.O. Rasmussen & Co. A/S
- Johannesen Kran & Maskintransport ApS
- Poul Schou A/S
- Poul Pedersen & Søn ApS
- Rudbeck Transport ApS
- Skagen Cementstøberi A/S
- Snave Vognmandsforretning ApS
- Stockholm Transport A/S
- Team Relocations ApS
- Transportdanmark A/S
- Vognmand Hans Skov Christensen
- Vognmand Ernst Jacobsen A/S
- Vendelbo Spedition A/S
- Viking Assistance

FAKTA:

- Lastbilkaravanen så første gang dagen lys i 2013, hvor én lastbil besøgte én skole. Siden har ITD's trafikikkerhedskampagne udviklet sig fra år til år til den succes, den er i dag
- Al materiale så som sange, bogen Brumbassen i trafikken, undervisningsmateriale og videoer er tilgængeligt på www.lastbilkaravanen.dk. Så har alle mulighed for at arbejde med det vigtige budskab
- ITD står bag Lastbilkaravanen, og FDE Fonden støtter økonomisk



70 ÅR MED ITD-KONCERNEN

2018 var året, hvor ITD-koncernen kunne fejre sin 70 års fødselsdag

Den 19. juni 1948 blev det daværende "Foreningen af Danske Eksportvognmænd" dannet ved en stiftende generalforsamling i Fredericia i overværelse af 250 gode jyske vognmænd.

I dag hedder foreningen ITD og rummer historien om den internationale landevejstransports udvikling, og koncernen er også en kommerciel koncern med FDE og Vialtis.

Fødselsdagen blev markeret med en koncerndag i september, hvor alle medarbejdere fra hele Europa var samlet i ITD Huset til en faglig og festlig dag. Det var første gang i organisationens historie, at det er sket.

Selv om 70 år er mange år, så har ITD's bestyrelse valgt, at foreningen venter med den helt store jubilæumsfejring til 75-årsdagen i juni 2023.

Koncernfilm

ITD er en af Europas stærkeste transportorganisationer med en unik kombination af forening og forretning. Foreningen repræsenterer i dag danske transport- og logistikvirksomheder, der kører både internationalt og nationalt. De kommercielle selskaber FDE og Vialtis udbyder blandt andet momsrefusion og betalingsløsninger til transportvirksomheder i hele Europa.

I ITD-koncernen har "foreningen" og "forretningen" altid suppleret hinanden, og den synergieffekt har gjort os til så vigtig en transportorganisation, som den er i dag.

Nyd filmen på dette link:

<http://itd.dk/om-itd/vores-profil/>



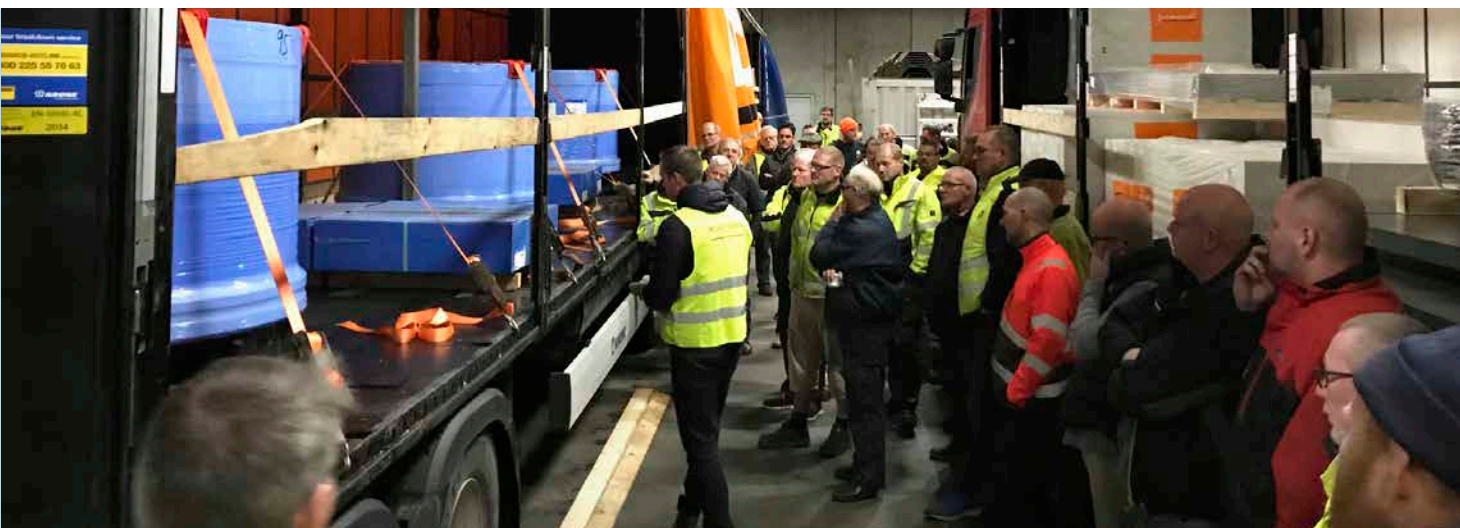
A group of people in business attire are talking and holding coffee cups. The scene is a close-up of several individuals engaged in conversation, suggesting a networking or social event.





ÅRET I BILLEDER...









ÅRET I BILLEDER...



Her kan du møde
ITD-koncernen:



● ITD ● FDE ● VIALTIS



Lyren 1, 6330 Padborg
T: +45 7467 1233 | itd@itd.dk

www.itd.dk