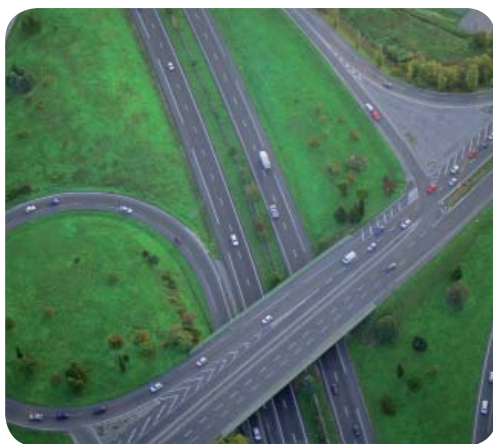


ITD  
Brancheorganisation for den  
danske vejgodstransport



# ITD Årsrapport



***”Der er hårdt brug for en langsigtet strategi, der har som målsætning at gøre transporterhvervet konkurrencedygtigt. Danmark bør give samme forhold til danske vognmænd, som tyske vognmænd får i Tyskland.”***

Medlem af Europaparlamentet Bendt Bendtsen,  
Det Konservative Folkeparti



Udgivet af ITD  
– brancheorganisation for  
den danske vejgodstransport

Ansv. redaktør: Nikolaj Stig Nielsen

Journalist: Jens J. Eriksen

Sats og layout: ITD

Tryk: Silkeborg Bogtryk

Redaktionen afsluttet 18. april 2012

Citat er tilladt mod behørig kildeangivelse

©ITD 2012

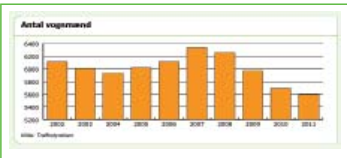
# Indholdsfortegnelse



Professionalisme er vejen frem..... 6

Her er ITD ..... 8

► Formanden siger farvel..... 12



► Nøgletal fra branchen ..... 16

Interview med transportministeren:  
"Branchen er under pres" ..... 28

Styr på køre-hvile-tiden..... 32

Mission grøn transport..... 34

Det indre marked for transport skal balancere ..... 38



► Holder DK Kørende: Skønhed kommer indefra..... 42

2011 – Året der gik ..... 44



Foto: Kurt Lauritsen

# Transportbranchens telepartner

Hvor får du præcis den teleløsning,  
der passer til din virksomhed  
– til den helt rigtige pris?

Svaret er ITD Servicepartner®!

ADSL  
Fastnettelefoni  
Mobil telefoni  
Mobilt bredbånd  
Rene mobil løsninger  
Udlandstelefoni  
IP Telefoni

Vi kender transportbranchens behov og har attraktive foreningsaftaler med de største og bedste teleselskaber. Det sikrer dig den helt rigtige teleaftale til den rigtige pris. Og vi slipper dig ikke, når vi har lavet din løsning; du kan altid ringe eller maile direkte til os, hvis der er problemer med fakturaen, hvis der er ændringer til et nummer, eller du har andre spørgsmål.

Ring til Tele  
på tlf. 7467 1233,  
og spørg efter Anne,  
Rikke eller Morten



## Hvilket sikkerhedsnet har din virksomhed?

**Stor erfaring.** Vi har gennem mange år oparbejdet en omfattende viden om danske virksomheder.

**Unikt rådgivningskoncept.** Vi afdækker virksomhedens risici og leverer skræddersyede løsninger.

**Dit eget kundeteam.** Du bliver serviceret af dit eget kundeteam, med bred erfaring og stor kompetence.

**Kontakt** salgschef Jan Mikkelsen på 30 54 00 11 eller [jan.mikkelsen@tryg.dk](mailto:jan.mikkelsen@tryg.dk)

Det handler om at være

**Tryg** | 

# Professionalisme er vejen frem!

Af Jacob Chr. Nielsen, adm. direktør for ITD

6

## **Bedre rammevilkår, professionalisme og ansvarlighed er tre faste pejlemærker i ITD's arbejde for et stærkere vejtransporterhverv i Danmark.**

Der er bevægelse i dansk vejtransport - der er bevægelse i ITD. En nylig medlemsundersøgelse i ITD viste, at under ti procent af ITD's medlemmer i dag er rene eksportvognmænd. Langt hovedparten kører både nationale og internationale ture, mens 25 procent af ITD-medlemmerne udelukkende kører nationale ture i Danmark. ITD's medlemmer findes over hele landet, og vi er noget så sjældent som en brancheorganisation med medlemsfremgang - sidste år på 16 procent.

Det betyder, at den tid, hvor ITD blot var en lokal Padborg-forening for eksportvognmænd, er endegyldigt forbi! I dag arbejder ITD for hele det danske vejtransporterhverv, og det er baggrunden for, at vi nu konsekvent kalder os "ITD - brancheorganisation for den danske vejgodstransport".

### **Unikke ressourcer i ITD**

ITD har en slagkraftig organisation og en særdeles sund økonomi. Den har vi opbygget via vores datterselskab FDE A/S, der opererer med stor succes på det euro-

pæiske marked for bl.a. momsrefusion. Intet er mere naturligt, end at vi stiller ITD's unikke ressourcer til rådighed for at styrke dansk vejtransport over en bred kam. Store vognmænd, små vognmænd, internationale såvel som lokale, jyske som sjællandske - ITD er til for dem alle i dag og i fremtiden!

### **Dansk vejtransport i et hægedynd**

Og fakta er, at der er god brug for ITD og den nytænkning, vi står for. Det danske erhverv hænger p.t. fast i et hægedynd af forældede danske særregler. Dagsordenen styres desværre ofte af vanetænkning og af organisationer, som synes mere fokuseret på egen overlevelse end branchens. I januar offentliggjorde konsulentvirksomheden Copenhagen Economics en rapport, der dokumenterede, at vejtransporterhvervets produktivitet er faldet med ca. 30 procent over de sidste ti år. Samtidig er lønningerne steget med 20 procent på kun fem år. Det vil sige, at ydelsen fra den danske vognmand generelt bliver mindre effektiv, samtidig med at omkostningerne stiger.

Det er en udvikling, der i sig selv er uholdbar for ethvert erhverv, men oveni det bliver lastbiltransporten også udsat for en stigende international konkurrence. Det betyder, at erhvervet ganske enkelt er truet på sin eksistens i Danmark. Det skal vi gøre noget ved - og det haster! En væsentlig forklaring på den triste tilstand er, at danske vognmænd sinkes af regler og love, der ikke

Fotos: ITD



er tilpasset virkeligheden i EU's indre marked. For EU danner scenen for dagens vejtransportbranche, uanset om vi kan lide det eller ej.

Ca. 90 procent af alle godstransporter i Danmark foretages i dag af lastbiler. De brugbare alternativer er ikke lige ved hånden, så derfor vil der også i fremtiden køre mange lastbiler på de danske veje. Men færre og færre af dem bliver danske, og den udvikling vil accelerere yderligere, hvis ikke vi straks begynder at tænke i helt nye baner i og omkring det danske vejtransporterhverv.

***"Store vognmænd, små vognmænd, internationale såvel som lokale, jyske som sjællandske – ITD er til for dem alle i dag og i fremtiden!"***

### **Europas førende vejtransportnation**

Her går ITD forrest. Bedre rammevilkår, professionalisme og ansvarlighed er tre faste pejlemærker i ITD's arbejde for et stærkere og mere konkurrencedygtigt vejtransporterhverv i Danmark.

ITD ønsker og tror, at Danmark om ti år kan være en af Europas førende nationer inden for vejtransport. Det vil sikre arbejdspladser og være et aktiv for dansk erhvervsliv og økonomi. Men en forudsætning for succes er, at vi gentænker erhvervets danske rammevilkår fuldstændigt.

ITD har foreslået den danske regering at nedsætte et hurtigt-arbejdende udvalg, som skal se på, hvordan regler og love kan indrettes, så de understøtter vejtransportbranchen i Danmark i stedet for at sinke og hæmme den. Og der er desværre nok at tage fat på. Overenskomsttvang og stive og uflexible tolkninger af køre-hvile-tids-reglerne er to af de vigtigste områder at gribe fat i.

### **Branchens stærkeste servicepakke**

Men det handler ikke kun om lovgivning og politik. Vejen til at løfte produktiviteten og konkurrenceevnen starter hos erhvervet selv. Og et rigtigt godt afsæt er et medlemskab af ITD. For ITD har løsninger. Vi har services til rådighed, som gør en forskel i medlemmernes hverdag og hjælper dem helt frem i det professionelle førerfelt, når der skal konkurreres.

Det kan fx være vores gratis køre-hvile-tids-service, som minimerer vognmandens bøvvl og besvær med at holde styr på de kringlede regler. Eller det kan være gratis sikkerhedsrådgivning om transport af farligt gods. To eksempler, hvor loven stiller skrappe krav til vognmanden, men hvor ITD gør det nemmere at leve op til kravene og løfte den professionelle overligger.

ITD er til for enhver vejtransportvirksomhed, der vil og kan. Det er ikke fra ITD, der lyder klynk og jammer over de ulykker, "de andre" laver. Vi fokuserer på, hvad der skal til for at bringe den danske vognmandsbranche frem i førerfeltet, og vi giver vores medlemmer de værktøjer, der skal til for at drive moderne og professionelle transportvirksomheder. Professionalisme er vejen frem for dansk vejtransport! ■



# Her er ITD

8



ITD er brancheorganisation for den danske vejgodstransport. Medlemmerne er overvejende vognmandsvirksomheder inden for alle godssegmenter. Ca. 25 procent kører kun nationalt, 10 procent kører kun internationalt, og 65 procent kører både nationalt og internationalt. ITD arbejder for at sikre de bedst mulige rammebetingelser for medlemsvirksomhederne på et frit og åbent

transportmarked. Medlemmerne får også en række praktiske værktøjer stillet til rådighed af ITD og bliver dermed hjulpet yderligere frem i førerfeltet.

ITD tror på de danske vognmænd og har som målsætning, at Danmark nu og i fremtiden skal være en førende transportnation i Europa.

Foto: Kurt Lauritsen





## Fakta

- 510 medlemsvirksomheder (april 2012)
- Mere end 2.500 danske vognmandsvirksomheder som kunder hos ITD Servicepartner®
- Regional tilstedeværelse over hele landet via distriktskonsulenter
- Fast repræsentation i Bruxelles
- Datterselskab: FDE A/S – blandt Europas førende momsagenturer og formidler af betaling til motorveje, tunneller og færger. 16.000 erhvervskunder i 43 lande
- Hovedkvarter i Padborg med mere end 150 medarbejdere.

## Adresse og CVR

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

9

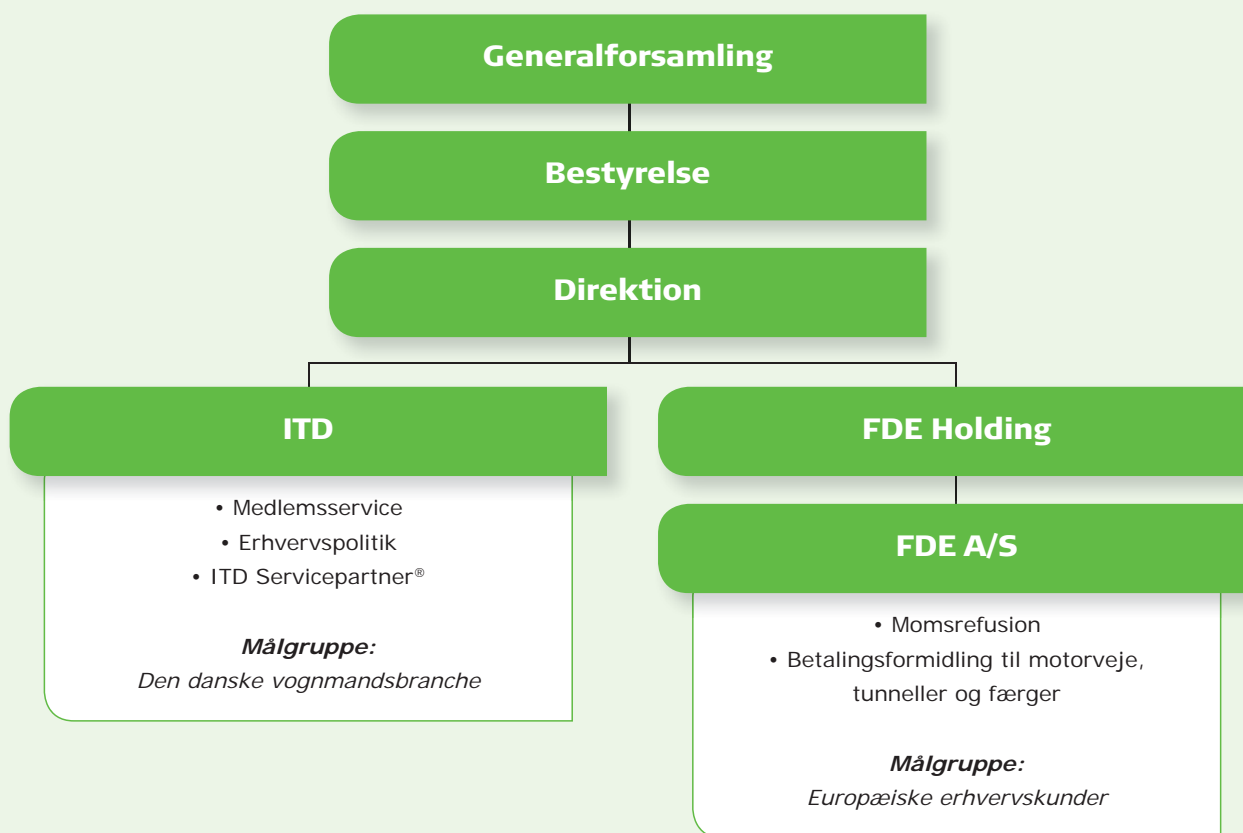


## Spørgsmål fra presse og offentlighed

– kontakt kommunikationschef Nikolaj Stig Nielsen,  
tlf. 2374 1071, nsn@itd.dk



## Organisationsstruktur – ITD koncernen



## ITD's bestyrelse

– efter generalforsamlingen 31. marts 2012. Fra venstre: Torben Rafn, Inge-Merete Koch, Gert Andersen, Peter Provstgaard (formand), Georg Anneberg, Gert Ja-

kobsen, Jacob Chr. Nielsen (Adm. direktør). Poul Henrik Schou var ikke til stede ved fotograferingen.



## ITD koncernens regnskab 2011

ITD kunne på generalforsamlingen 2012 præsentere det bedste regnskab i foreningens 64-årige historie. Overskuddet blev på 113,6 mio. kr., hvilket var en fremgang på 42,6 mio. i forhold til året før.

Fremgangen sker primært som følge af øget omsætning i FDE A/S. ITD's primære indtægter kommer derudover

dels fra medlemskontingenter og dels fra renteindtægter på et lån, som FDE A/S har oprettet hos moderforeningen.

Med en soliditetsgrad på 99,2 og en egenkapital på 533 mio. kr. ser fremtidsudsigterne særdeles lyse ud for ITD. Der budgetteres for 2012 med et overskud på omkring 90 mio. kr.

### Resultatopgørelse

	2011, kr	2010, tkr
Indtægter	7.337.115	6.787
Udgifter	-19.917.285	-17.890
Finansielle poster	14.799.969	13.811
<b>Foreningsdrift total</b>	<b>2.219.799</b>	<b>2.708</b>
Resultat af dattervirksomhed og associeret virksomhed	111.345.737	68.268
<b>ITD koncernresultat</b>	<b>113.565.536</b>	<b>70.976</b>

### Balance

	2011, kr	2010, tkr
<b>Aktiver</b>		
Anlægsaktiver	421.740.443	395.923
Omsætningsaktiver	111.162.796	46.016
	<b>532.903.239</b>	<b>441.939</b>
<b>Passiver</b>		
Foreningskapital	528.753.604	435.203
Gæld og hensættelser	4.149.635	6.736
	<b>532.903.239</b>	<b>441.939</b>
<b>Soliditet</b>	<b>99,2%</b>	<b>98,5%</b>



Foto: Kurt Lauritsen

# Formanden siger farvel

12

***På ITD's generalforsamling 31. marts 2012 gik Mogens Therkelsen af efter otte år som formand og før det seks år som menigt bestyrelsesmedlem. Her gør han status over årene med ITD samt over branchens nutid og den udfordrende fremtid.***

*Otte år som formand for ITD er forbi.*

*Hvilke mål og tanker havde du, da du satte dig i formandsstolen?*

Jeg havde kendskab til huset i forvejen, for jeg var menigt medlem af bestyrelsen i seks år, før jeg blev formand.

Mit afgørende mål var at fortsætte organisationens seriøse linje. ITD og også FDE skulle gøres endnu mere professionelle og være til endnu større gavn for medlemmerne. Samtidig var det et afgørende mål at få bredt det politiske arbejde ud, så det dækkede flere områder. Det fremgår tydeligt af de høringssvar og den rådgivning, som ITD giver, at vi er blevet styrket i bredden på den politiske scene. Igennem årene er organisationen også blevet styrket internt på de områder, og det er jeg glad for.

*Synes du, du har nået dine mål?*

Jeg synes, målene er nået. Derfor satte jeg mig hele tiden nye mål, og det ville jeg også have gjort, hvis jeg var fortsat som formand. Det lykkedes at nå målene takket være den professionelle ledelse og de dygtige medarbejdere hos ITD. Samtidig var det afgørende at have en bestyrelse, som var motiveret til at gøre ITD til Danmarks stærkeste organisation inden for landevejstransport både på det faglige og på det økonomiske plan.

***”De danske faner bliver holdt højt på udviklingsområdet, hvor jeg mener, at vi ofte er et skridt foran andre lande.”***

*Hvilke politiske succeser vil du fremhæve?*

Der har været rigtig mange succeser, men hvis jeg skal fremhæve en enkelt, så er det arbejdet med bødekatologet fra 2005. Det skød virkelig benene væk under vognmandsbranchen med høje bøder og manglende proportionalitet. Her er det siden lykket at få blødt en del op, selvom vi stadig ikke er i mål. Men det politiske arbejde tager ofte lang tid med mange små nøk, og vi er nået et godt stykke af vejen.

Samtidig har vi fået modereret og ændret flere ting i en del transportforlig over tiden, som jeg er meget tilfreds med.

*Klapsalverne rungede i salen, da Mogens Therkelsen (siddende) gik af som formand. Til venstre for Mogens Therkelsen ses ITD's nye formand, Peter Provstgaard.*

Fotos: Nils Rosenbold





*Mogens Therkelsen holder den sidste af otte formandsberetninger for ITD*

### **Hvordan har erhvervet udviklet sig?**

Set med danske øjne ligger Danmark foran med nyudviklinger som eksempelvis it, ny teknologi til lastbiler og modulvogn tog. De danske faner bliver holdt højt på udviklingsområdet, hvor jeg mener, at vi ofte er et skridt foran andre lande.

Desværre sker der en trist udvikling med udflagning på grund af de dårlige rammevilkår i Danmark. Jeg har altid ment, at der er to former for udflagning: En positiv, hvor danske virksomheder går målrettet efter nye for-

retningsmuligheder i udlandet. Og så en negativ, hvor virksomhederne udflager af ren flugt fra de danske rammevilkår.

Den udvikling har jeg set på med blandede følelser. Jeg ser gerne biler på danske nummerplader og med danske chauffører, men på grund af danske særregler er det svært. Hvad angår udflagning gør vi egentlig ikke andet end industrien, når den outsourcer. Men udviklingen ærgrer mig som dansker.

### **Hvad er de største udfordringer for branchen i dag?**

Det er rammevilkårene. Som ITD har vist i en rapport, truer "dødens gab" transportbranchen. Lønningerne stiger, mens effektiviteten falder. Det er helt afgørende at få forbedret rammevilkårene.

### **Hvordan bliver udfordringerne løst?**

Det er altid godt at følge med i, hvad der sker uden for Danmarks grænser. Der er store forretningsmuligheder for danske vognmænd.

Som eksempel vil mange danske industrivirksomheder, der flytter produktionen til udlandet, gerne have deres danske logistikpartner med. Det er en god mulighed for danske vognmænd til at få gang i udlandsforretningen. Samtidig er et mere fleksibelt lønsystem nødvendigt. Jeg tror, det er afgørende for transportbranchen at kunne få individuelle lønvilkår, som der er i industrien. Den smidighed er nødvendig.

Endelig er det generelle arbejde med regelforenkling og harmonisering af love afgørende for at sikre konkurrenceevnen.

*Fortsættes ...*



*Salen var fyldt til bristepunktet på ITD's generalforsamling 2012 på Hotel Cornwell i Kolding*



## Politisk pingpong

Kristian Pihl Lorentzen, MF  
og trafikpolitisk ordfører for Venstre

**En dansk vognmand oplever en ordrenedgang og bliver derfor enig med sine chauffører om en lønreduktion i virksomheden på 10 procent i stedet for at sælge lastbiler og fyre folk. Skal han have lov til det, og hvorfor/hvorfor ikke?**



”Ja, vognmanden skal have frihed til at forhandle lokale vilkår med sine medarbejdere. Alternativet her er jo, at virksomheden skrumpes, lukker eller flager ud. I det

hele taget er det forkert, når lovgiverne blander sig i løn- og ansættelsesvilkår. Det er noget, der bør overlades til arbejdsmarkedets parter eller lokal forhandling.”

### **Hvor ser du dansk landevejstransport om ti år?**

Vi har helt klart en dansk landevejstransport om ti år – det er jeg fuldstændig sikker på. Spørgsmålet er så, hvad den består af.

Det glæder mig meget, at udvikling og administration foregår i Danmark og med dansk arbejdskraft. Det vil fortsætte, og her vil vi være blandt de førende i Europa.

Desværre må vi erkende, at med de betingelser, der er i Danmark lige nu, vil produktionsapparatet næppe være dansk-baseret i samme grad som i dag.

### **Hvad har været nogle af de knapt så gode oplevelser i din formandsperiode?**

Noget modvind kunne jeg selvfølgelig godt have været foruden, men det er i langt mindre målestok i forhold til det positive. En mindre del af pressen har efter nogle af mine udtalelser angrebet min person. Imidlertid er det værd at huske, at jeg ikke har udtalt mig for at gøre nogen ondt. Målet har altid været at hjælpe branchen. Samtidig er der nogle politiske sager, jeg godt kunne have tænkt mig at have løst anderledes. Men den politiske arena er nu engang sådan, at man vinder og taber fra tid til anden.

### **Hvad har været nogle af de bedste oplevelser?**

Samarbejdet med ledelsen i ITD og FDE, medarbejderne og de skiftende bestyrelsesmedlemmer har været fornøjeligt og lærerigt.

*Mogens Therkelsen bistår daværende transportminister Hans Chr. Schmidt i at åbne branchens fælles imagekampagne Holder DK Kørende på Københavns Rådhusplads august 2010*





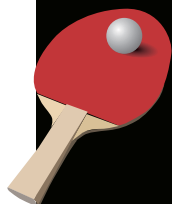
Foto: Nils Rosenvold

ITD's adm. direktør Jacob Chr. Nielsen (th.) siger farvel og tak til Mogens Therkelsen med en gave fra ITD

På det personlige plan er jeg rigtig glad for den udadvendte rolle, jeg fik lov til at have på ITD's vegne. Det betød, at jeg mødte mange danske og internationale politikere, og det var både spændende og frugtbart.

#### **Er der noget, du gerne vil sige på falderebet?**

Mit helt store håb for fremtiden er, at branchen får fælles talerør. Splittelse er skidt. Både i Danmark, og især i EU, er det afgørende, at den danske vejtransportbranche taler med én stemme. ■



## Politisk pingpong

Folketingsmedlem Henning Hyllested, trafikordfører, Enhedslisten

**En dansk vognmand oplever en ordredgang og bliver derfor enig med sine chauffører om en lønreduktion i virksomheden på 10 procent i stedet for at sælge lastbiler og fyre folk. Skal han have lov til det, og hvorfor/hvorfor ikke?**



”Nej, det skal han ikke have lov til, og medarbejdere skal ikke lade sig overtale til det. Jeg ved godt, at det er en meget benyttet metode i nedgangstider, men det fører ingen steder hen, ligegyldigt om det er for chauffører, slagteriarbejdere, SAS-ansatte eller andre. Alle erfaringer viser, at det på sigt ikke reducerer arbejdspladser”.

# Nøgletal fra branchen

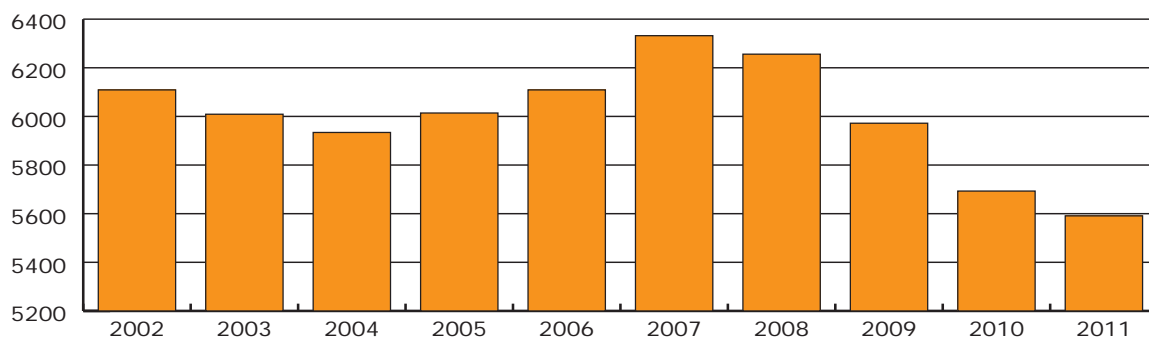
16

Dansk lastbiltransport er en afgørende brik i den danske økonomi. Tæller man alt fra chauffører til dem, der leverer varer og tjenester til erhvervet med, arbejder over 38.000 på en eller anden led med lastbiltransport i Danmark. Det er mere end beskæftigelsen i vindmøllebranchen. Sammen med følgeerhverv bidrager lastbiltransporten med 1,3 procent til Danmarks bruttona-

tionalprodukt. Imidlertid er lastbilbranchen stadig såret efter finanskrisen, og branchen lider under faldende produktivitet. Siden 2008 er 8.000 arbejdspladser forsvundet i branchen. Der er hårdt brug for reformer, som kan skabe bedre rammevilkår og forbedre vognmændenes konkurrenceevne.

## Den danske vognmandsbranches størrelse

### Antal vognmænd



Kilde: Trafikstyrelsen

Finanskrisen har fra efteråret 2008 været hård ved antallet af danske virksomheder, som beskæftiger sig med

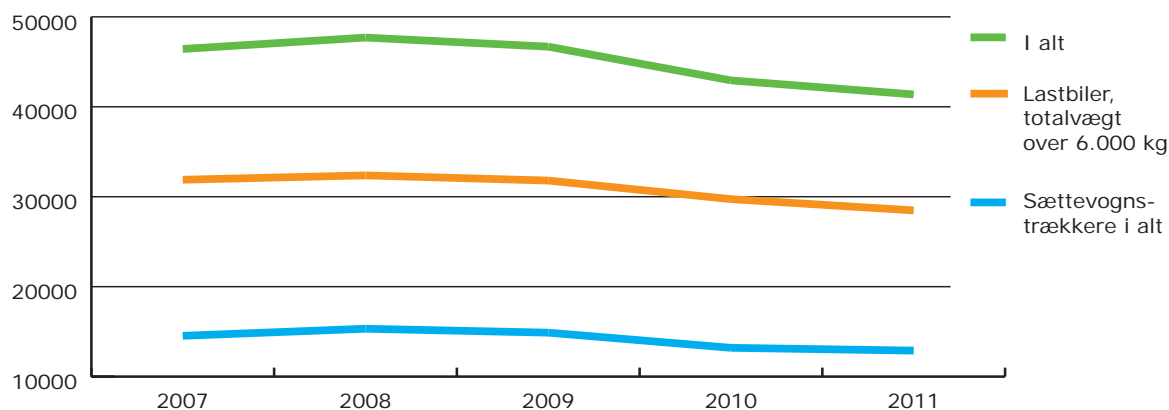
vejgodstransport. Fra 6.256 firmaer i 2008 dykkede tallet i 2011 til 5.591 virksomheder.

Foto: Colourbox



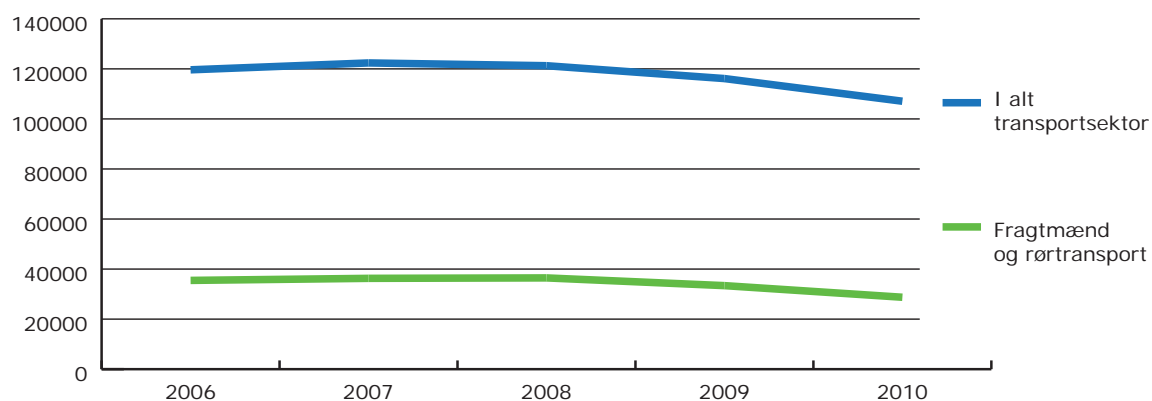


## Antal lastbiler



Kilde: Danmarks Statistik. "Lastbiler" dækker over vogntog med en totalvægt på over 6.000 kg. "Sættevognstrækkere" er lastbiler, som man kan koble en bestemt type anhænger (en sættevogn) til.

## Antal beskæftigede



Kilde: Danmarks Statistik

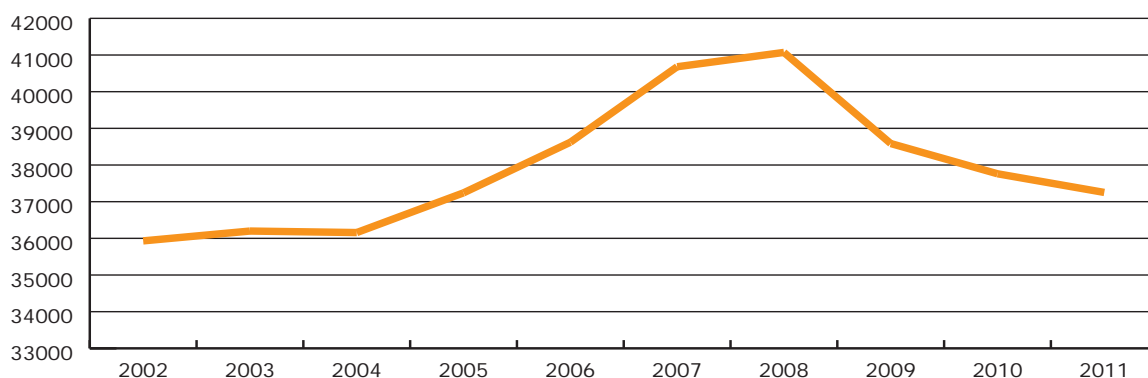
## Antal lastbiler

Krisen afspejler sig i antallet af lastbiler, som de danske virksomheder kan sende ud på veje og stræder. Der er forsvundet omkring 4.000 lastbiler og lidt under 2.500 sættevogne siden højdepunktet i 2008. Den samlede bestand af lastbiler var 1. januar 2011 41.371.

## Antal beskæftigede

Når krisen kradser, og lastbilerne på vejene bliver færre, tynder det også ud i antal ansatte i vognmandsbranchen. Ifølge Danmarks Statistik faldt antallet af beskæftigede i vognmandsbranchen fra 36.471 i 2008 til 28.741 i 2010. Det betyder, at der i 2010 var 21 procent færre ansatte i vognmandsbranchen, og at der på to år var gået 8.000 arbejdspladser tabt.

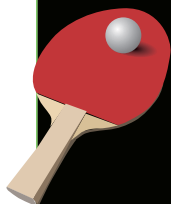
## Antal godstilladelser



Kilde: Danmarks Statistik. En vognmand skal have en godskørselstilladelse for hvert køretøj, han bruger.

Den danske vognmandsbranche er kendetegnet ved, at de fleste er små eller mellemstore transportvirksomheder. I gennemsnit har hver vognmand 6,7 tilladelser. Over de seneste ti år er de danske transportvirksomhe-

der blevet en smule større. I 2002 havde en vognmand i gennemsnit 5,9 godskørselstilladelser. I alt havde 5.591 vognmænd 37.252 godskørselstilladelser i 2011.



## Politisk pingpong

Medlem af Europa-Parlamentet Bendt Bendtsen, Det Konservative Folkeparti

**Analysen viser, at produktiviteten er faldet drastisk i dansk vejtransport over de sidste ti år. Hvordan får vi løftet produktiviteten i erhvervet?**



”Det er vigtigt for transport-erhvervet, at rammebetingelserne er i orden – og det er de ikke for tiden. Der er alt for meget bureaukrati, som koster tid og penge. Der er hårdt brug for en langsigtet strategi, der har som målsætning at gøre transport-erhvervet konkurrencedygtigt. Danmark bør give samme forhold til danske vognmænd, som tyske vognmænd får i Tyskland”.

Foto: Colourbox



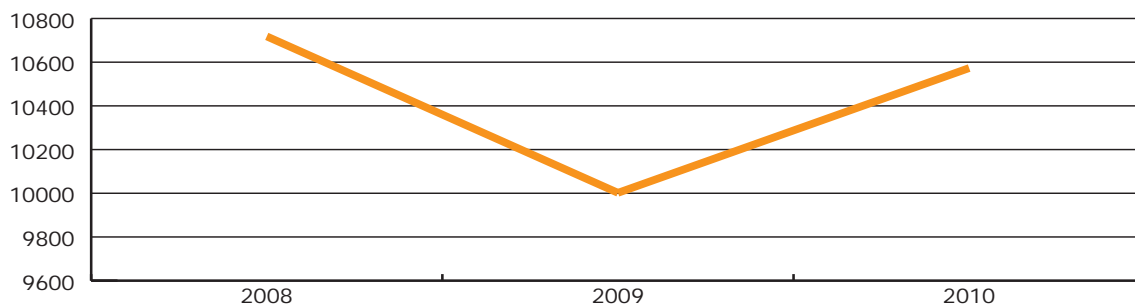
# Godsmængder

## National godsmængde, i 1.000 ton



Kilde: Danmarks Statistik.

## Nationalt transportarbejde, i mio. tonkm



Kilde: Danmarks Statistik. Tonkilometer er den samlede godsmængdes vægt ganget med den afstand, godset er flyttet.

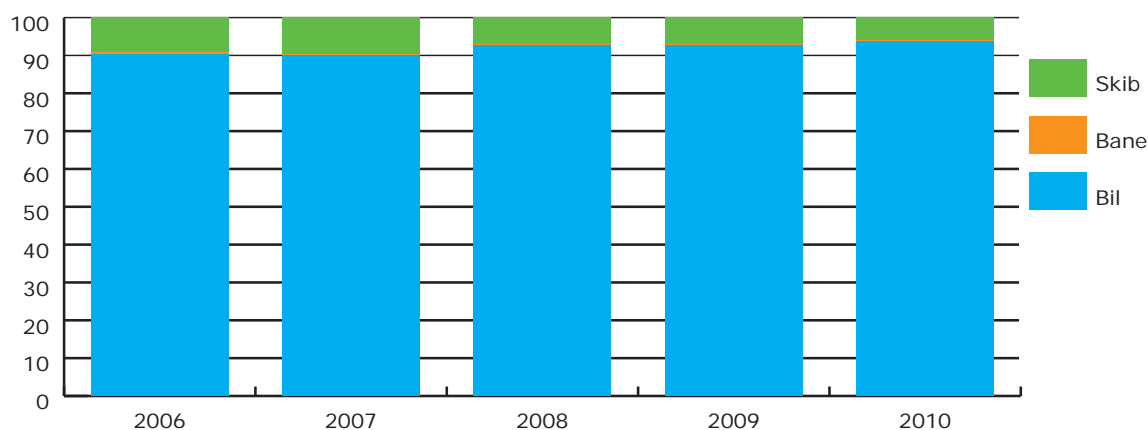
Finanskrisen satte også sit spor i den mængde gods, som skulle ud til fabrikker, supermarkeder og havne. 2009 viser et kraftigt dyk i transporterne. Allerede i

2010 viser det svage opsving sig i tallene, men der er stadig lang vej til situationen før krisen.



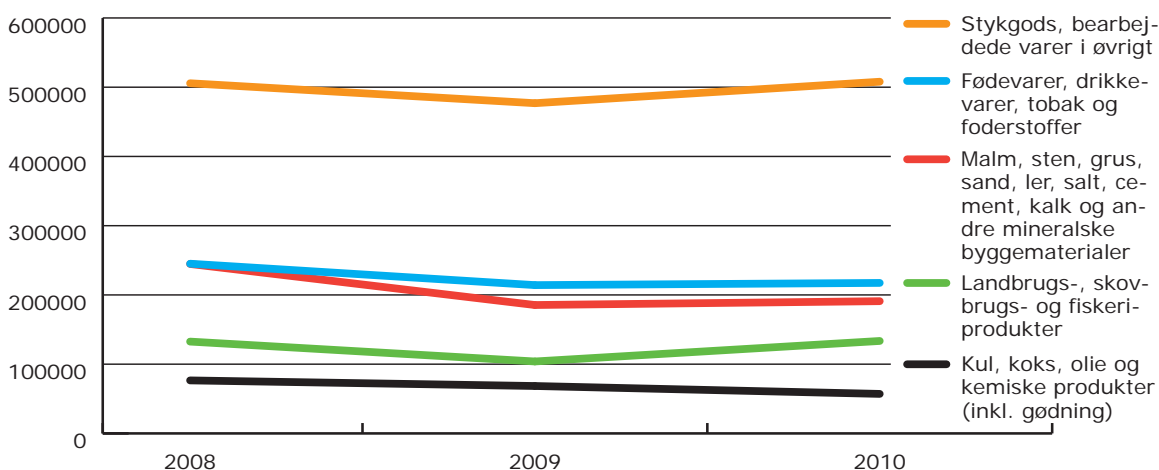
Foto: Colourbox

### Fordeling bil/skib/bane, i pct.



Kilde: Danmarks Statistik. Opgørelsen over godsmængde på skib inkluderer færgefarter. Opgørelsen over godsmængde på bane omfatter transporter på offentlig og privat bane.

### Godstyper, kørte km med læs i 1.000 km



Kilde: Danmarks Statistik

## Fordeling bil/skib/bane

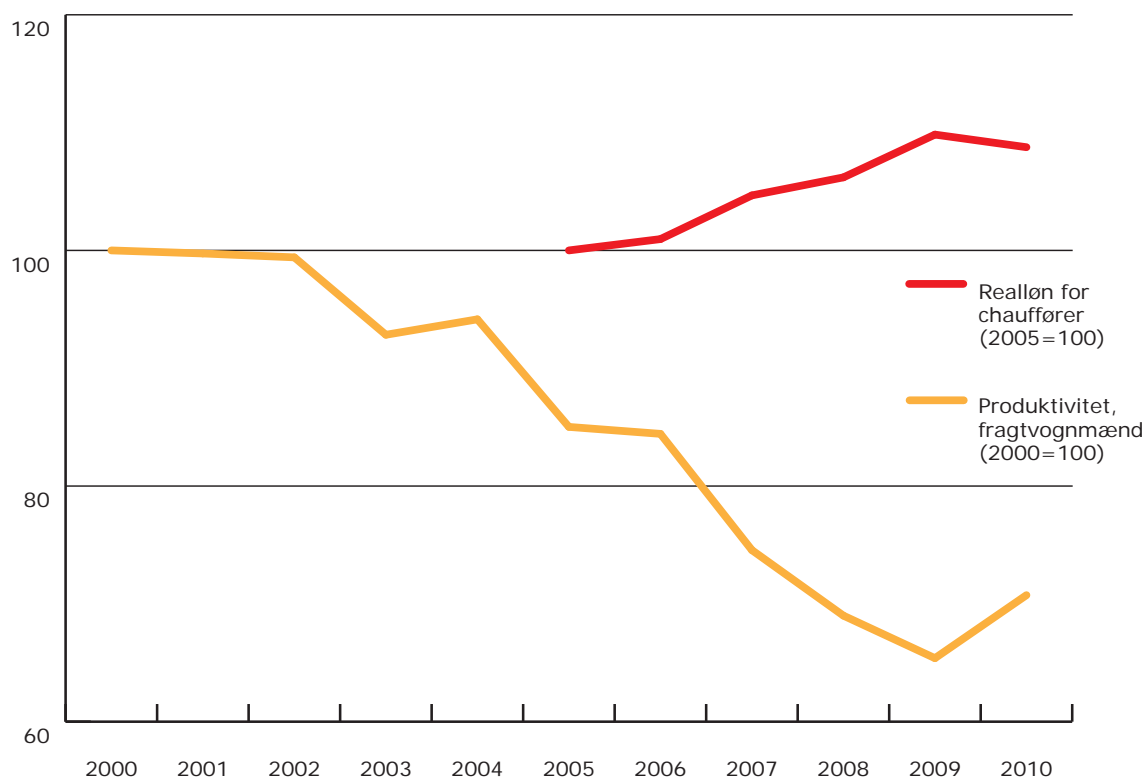
Meget gods kommer ind og ud af Danmark via havnene, men når godset skal rundt i landet, er lastbiler uundværlige. I 2010 foregik 93,6 procent af al national godstransport på lastbiler. Det understreger behovet for investeringer i veje og udnyttelse af ny teknologi, modulvogntog og godsleveringer i ydertimerne, så infrastrukturen bliver udnyttet så effektivt som muligt.

## Godstyper

Stykgods og bearbejdede varer er den godstype, som fylder mest i lastbilerne. Landbrugs-, skovbrugs- og fiskeriprodukter tager dog stadig mere plads i lastbilerne.

# Konkurrencesituationen

## Produktivitetsudvikling, indeks



Kilde: Copenhagen Economics

"Dødens gab" truer med at sluge den danske vognmandsbranche. Reallønnen for chauffører stiger, men produktiviteten falder. Det stadig større gab mellem de to kurver er livstruende for branchen. Produktivitetsfaldet betyder, at det arbejde, der i 2000 kunne klares af tre mand, i dag kræver fire mand – vel at mærke til

en væsentligt højere løn. Derfor har ITD kæmpet for et branchepolitisk udvalgsarbejde, der skal komme med bud på, hvordan lastbiltransportens danske rammevilkår kan blive bedre, så vognmændene kan kæmpe sig ud af "dødens gab".

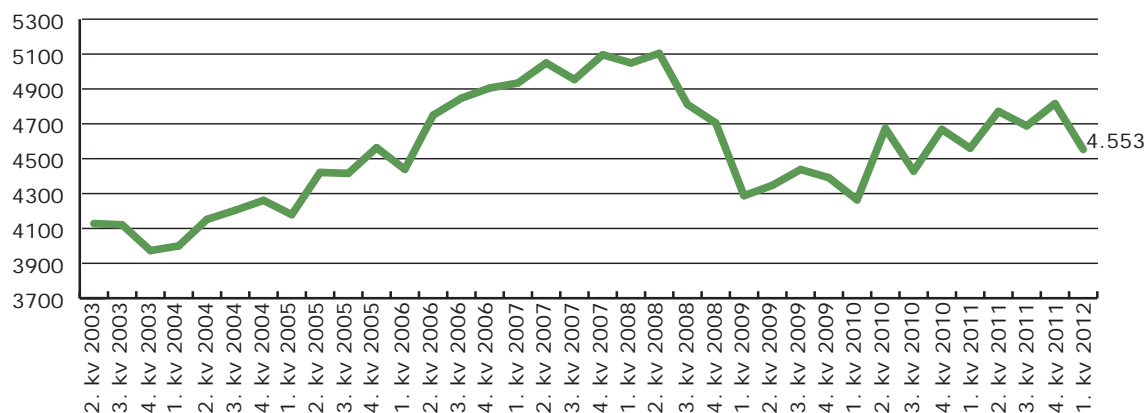


Foto: Colourbox

## Grænsetællinger

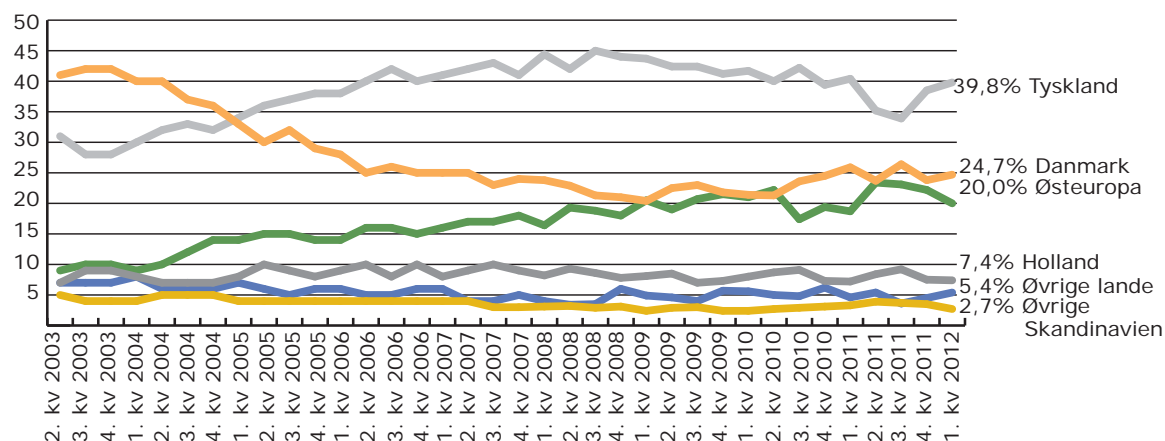
22

### Grænsetælling – Lastbiler ind i Danmark



Kilde: ITD

### Grænsetælling – Nationalitetsfordeling, i pct.



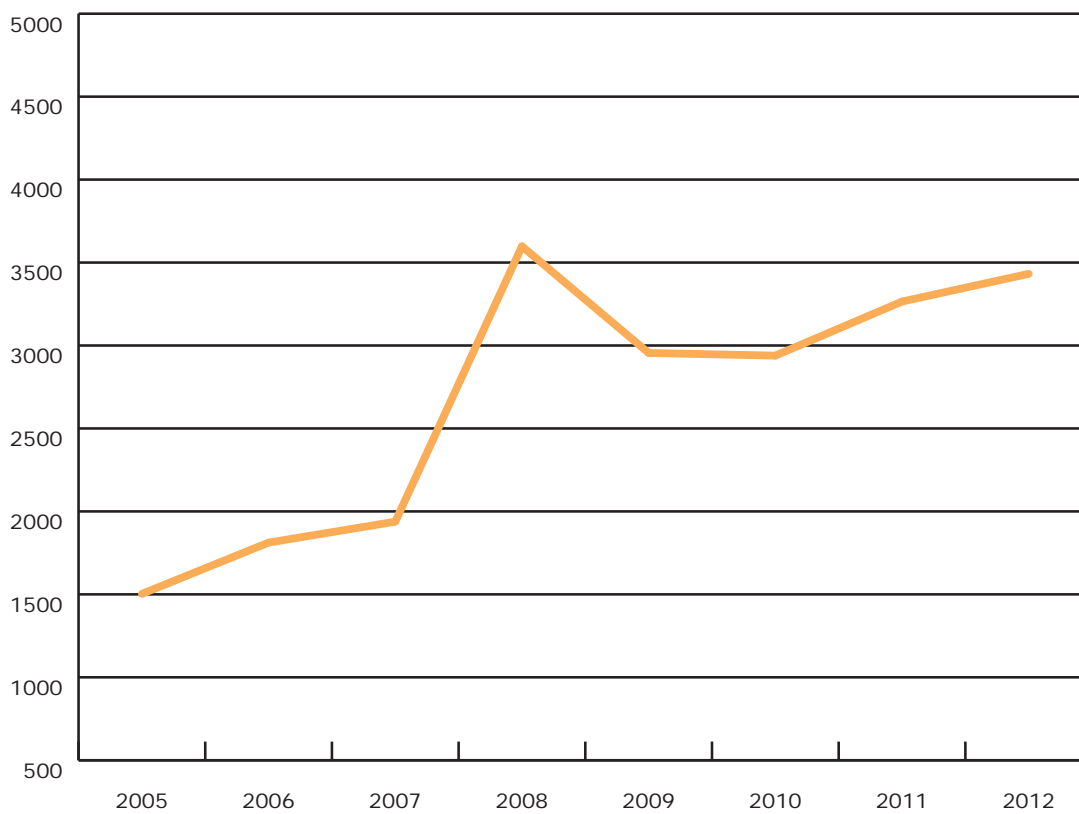
Kilde: ITD

ITD's grænsetællinger viser, at det gennemsnitlige tal for lastbiltrafikken ind i landet i 2011 var 4.708 lastbiler pr. døgn. Dermed ligger året på niveau med 2006. Rekordåret var 2007, hvor 5.008 lastbiler krydsede grænsen hvert døgn. De friske tal for første kvartal 2012 viser, at her rullede 4.553 lastbiler over grænsen hvert døgn. Det er på niveau med samme kvartal året før. Tallene indikerer, at der langsomt, men sikkert, er ved at komme gang i udenrigshandlen igen efter finanskrisen.

Lastbilernes nummerplader fordeler sig fortsat stabilt. 24,7 procent af de lastbiler, der kørte ind i landet i første kvartal 2012, var dansk indregistrerede.

Andre tal i grænsetællingen viser, at der ikke er tegn på, at de danske transportvirksomheder reelt mister markedsandele på det danske marked. Af de udenlandsk indregistrerede lastbiler, der kørte ind i landet i første kvartal 2012, var 28 procent ejet af en dansk transportvirksomhed. Der er tale om en markant fremgang i forhold til første kvartal i 2010, hvor kun 18 procent af de udenlandsk indregistrerede lastbiler på de danske veje var danskejede.

## Særtælling – antal danskejede lastbiler på udenlandsk nummerplade



Kilde: ITD

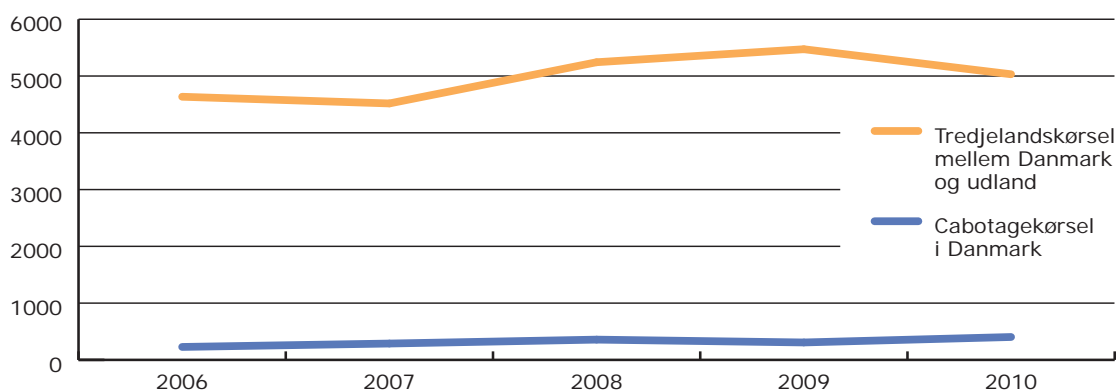
Udflagningen af danske lastbiler fortsætter. Siden 2011 er antallet af danskejede lastbiler på udenlandske nummerplader vokset med fem procent til i alt 3432 lastbiler. Der er tale om en stigning på 17 procent siden 2010. Den positive side af historien er, at de danske transportvirksomheder er blevet dygtige til at orientere sig

internationalt og tage konkurrencen op på internationale vilkår. Men tallene vidner desværre også om, at de hjemlige rammevilkår for transportvirksomheder ikke er konkurrencedygtige i forhold til landene omkring os. Der er et stærkt behov for reformer af rammevilkårene for transportbranchen.



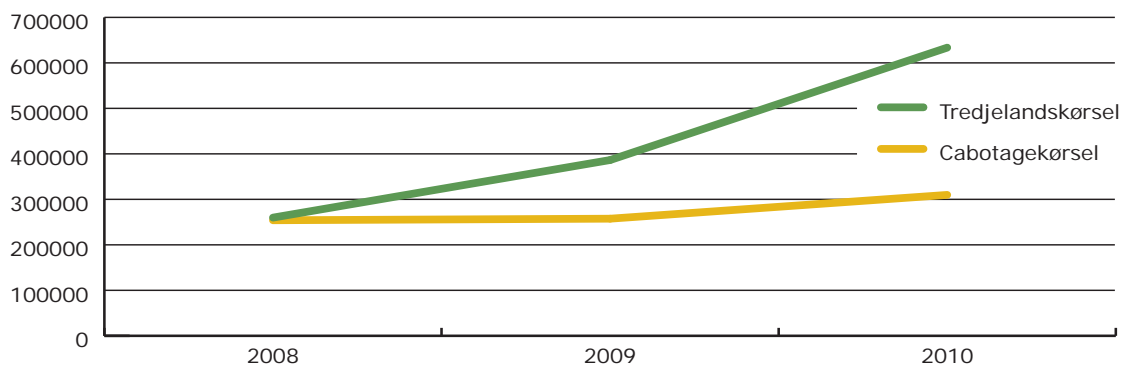
Foto: Colourbox

### Cabotage + 3. lands kørsel med udenlandske lastbiler i DK, i mio. tonkm



Kilde: Danmarks Statistik

### Cabotage + 3. lands kørsel med danske lastbiler, i 1.000 tonkm



Kilde: Danmarks Statistik

Cabotagekørselns andel af det samlede danske nationale transportarbejde er lille, men svagt stigende. I 2010 var fire procent af transportarbejdet cabotagekørsel

mod tre procent i 2009. I udlandet kørte danske lastbiler ligeledes en større mængde gods på cabotageture i 2010 i forhold til 2009.



## Politisk pingpong

Folketingsmedlem Flemming Damgaard Larsen, næstformand for Transportudvalget, Venstre

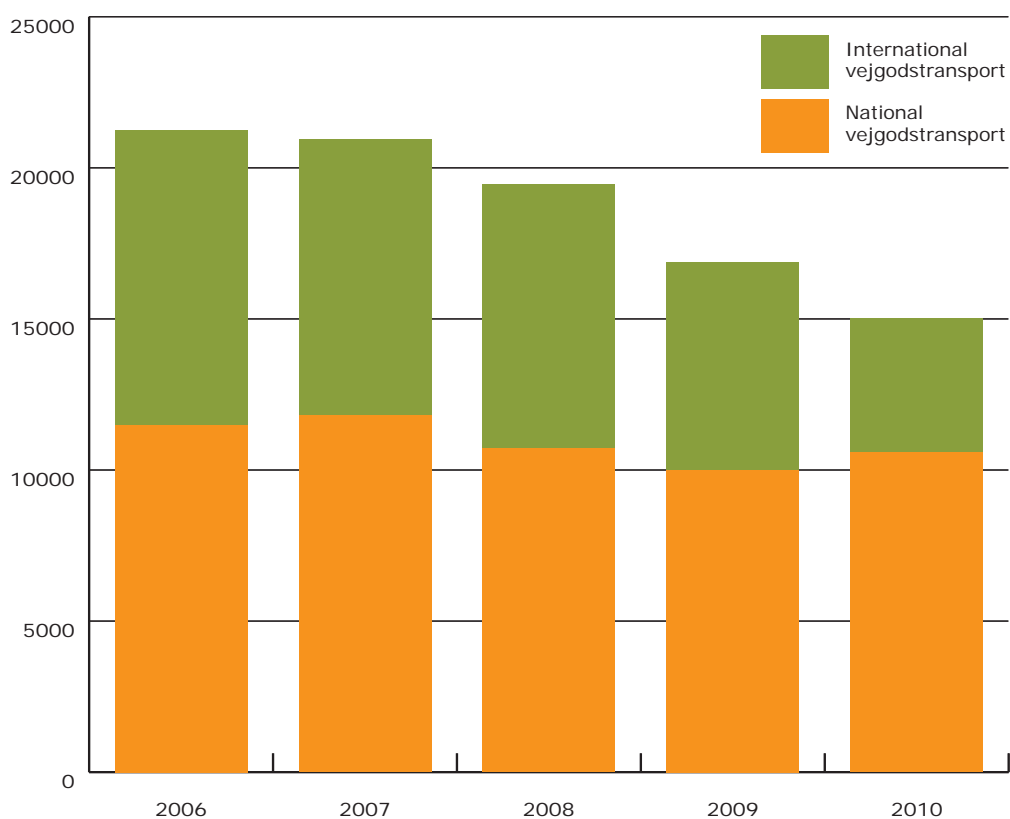
**Analyser viser, at produktiviteten er faldet drastisk i dansk vejtransport over de sidste ti år. Hvordan får vi løftet produktiviteten i erhvervet?**



”Vi kan fx fremme udbygningen af den danske infrastruktur, så der ikke spildes så megen tid på trængsel og kødannelse på landevejene. Hertil kommer bedre rastepladsforhold m.v. Vi skal også reducere omkostningsniveauet for danske vognmænd ved at minimere de administrative byrder, så danske vognmænd og chauffører kan fokusere på at skabe værdi på landevejen”.



## Udvikling i international godstransport med danske biler, i mio. tonkm



Kilde: Danmarks Statistik. International godstransport er eksempelvis en tur fra Kolding til Paris.

Dansk indregistrerede lastbiler er pressede i den internationale konkurrence. Danske lastbilers internationale transportarbejde har taget et gevaldigt dyk siden 2006, mens danske lastbiler kører nogenlunde samme mæng-

de gods rundt i Danmark. Tallene understreger behovet for at forbedre danske vognmænds konkurrenceevne, så danske vognmænd kan gå ud og få deres bid af det europæiske marked. ■



Foto: Colourbox



Bruger du også  
fordelene i ITDs  
aftale med Tryg?

Hos ITD kan du sikre dig og din familie  
med **pension og sundhedsforsikring.**

Tjek de gode medlemstilbud på [www.itd.dk](http://www.itd.dk)

Det handler om at være



# Brug tiden på at flytte godset

Ring  
7467 1233

– og hør, hvor meget tid vores bogførings-service kan spare for dig

Lad ITD Servicepartner® klare besværet med bogføring og lønkørsel

**Træt af voksende bilagsbunker og tidsrøvende lønadministration?**

Hos ITD Servicepartner® kan du få en total løsning, som er skræddersyet til dine behov. Vi kender vognmandsbranchen og giver dig lige præcis den service, du har brug for.

Med ITD Servicepartner® i ryggen kan du bruge tiden på at flytte gods – vi sørger for, at dine regnskaber og lønkørsler også foregår til tiden.

# Transportministeren: Branchen er under pres

28

***Vi fangede transportminister Henrik Dam Kristensen (S) til en snak om transportbranchens udfordringer i forbindelse med ITD's generalforsamling, der fandt sted i slutningen af marts 2012.***

***Hvad er dit indtryk af den danske vejtransportbranche efter et halvt år som ansvarlig minister for området?***

Vejtransportbranchen er meget velorganiseret med troværdige organisationer, som har en dagsorden. Det er altid godt.

På den anden side er det helt tydeligt, at vi er i en eller anden form for brydningstid, hvor branchen er under pres. Der er ingen tvivl om, at den krise, vi har haft, først er slået igennem på hele transportområdet. Til gengæld kan man også håbe, at transportbranchen er et af de steder, hjulene først kommer i gang igen, når det vender.


***Analyser viser, at produktiviteten er faldet drastisk i dansk vejtransport over de seneste ti år. Hvad er vejen til at løfte produktiviteten i erhvervet?***

Noget af det – måske oven i købet det meste af det – skal den enkelte vognmand selv finde ud af. Jeg skal ikke gøre mig klog på, hvor løsningen ligger. Men selvfølgelig har jeg som minister det politiske ansvar for nogle forhold. Det gælder eksempelvis ved at se på, hvordan forskellige transportmåder kan spille bedre sammen.

Jeg synes, der er mange store udfordringer i, hvordan vi som forbrugere kan få varer så billigt og så effektivt frem som muligt. Det er vigtigt for virksomheder at få råvarer ind på fabrikkerne og komme af med deres færdige produkter på den nemmeste måde. Vi skal finde ud af, hvordan vi udnytter skibe, jernbanen og vognmanden det sidste stykke ud til forbrugeren så effektivt som muligt.

Her skal vi som politikere være med til at lave nogle løsninger, eksempelvis ved at få mere af godset over på jernbaner og skibe – vel at mærke på markedsvilkår. Et eksempel kan være kombinationen af lastbiltransport og jernbaner via transportterminaler, eksempelvis i Padborg.

Løsningen på produktivitetsudfordringen er således gensidig. Fra politisk hold skylder vi noget, men den enkelte vognmand skal også optimere.



*“Der er en skærpet konkurrence-situation i Europa og derfor også i Danmark. Det er der ingen tvivl om”*

### **Hvad skal vognmanden konkret gøre?**

Først og fremmest er det op til den enkelte vognmand at effektivisere, blive bedre og optimere sin virksomhed.

Branchen bliver mere og mere konkurrenceudsat, men der er nogle regler, som er vigtige at overholde som fx cabotagekørsel.

Cabotagekørsel er der fordele ved. Kører en vognmand varer til Danmark, skal han ikke køre tom tilbage. Det er fornuftigt, og derfor er de nuværende regler om cabotage med til at sikre forbedringer af effektiviteten. Men det er klart, at hvis reglerne bliver misbrugt, som der har været antydninger af i medierne, så skal vi som politikere sige, at der er nogle regler, som er til for at blive holdt. Det må ikke blive alles kamp mod alle i Europa, så det bliver laveste fællesnævner. Det kan vi ikke være interesserede i.

***“Det må ikke blive alles kamp mod alle i Europa, så det bliver laveste fællesnævner. Det kan vi ikke være interesserede i.”***

### **Hvad ønsker du dig af konkrete resultater ud af EU-formandskabet på transportområdet?**

Lad mig sige det på den måde, at hvis du og jeg havde siddet og talt sammen i december måned og kigget på dagsordenen, så havde jeg ikke turdet tro på, at vi ved udgangen af marts stort set har flueben ved alle punkterne.

Jeg vil gerne understrege, at det ikke i særlig grad er min fortjeneste. Forklaringen er, at vi har investeret i nogle meget kompetente embedsmænd både i Bruxelles og herhjemme. Vi har taget EU-formandskabet alvorligt. Det betyder, at TEN-T nu er på plads (et transeuropæisk transportnetværk, der skal binde den europæiske infrastruktur sammen via en række "hovedpulsårer", red.). Vi kan simpelthen ikke komme længere på det område.

Også på de andre dagsordener er det gået godt. Det eneste, der er gået lidt kludder i lige her og nu, er modulvogntog. Jeg har været meget optaget af, at modulvogntog kan køre over grænserne, og det har EU's transportkommissær Siim Kallas udtalt sin principielle støtte til. Så skete der en misforståelse i diskussionenovre i Europa-Parlamentet, og vi har stadig ikke klarhed på området. Jeg har stadig modulvogntog på dagsordenen og håber at kunne levere en fornuftig løsning. Den skal være, at man selvfølgelig kan køre over grænserne med modulvogntog.

### ***Godstransporten på jernbane halter bagud i forhold til vejtransporten i Danmark og resten af Europa. Kan jernbanetransporten lære noget af vejtransporten?***

Der er ingen tvivl om, at jernbanen kan lære noget om konkurrence og noget om effektivitet fra vognmænd. Det er dog vigtigt at huske, at der både i Danmark og i mange andre lande er mange års forsømmelser på baneområdet. Kigger man på de moderne lastbiler, hvor al mulig ny teknologi er blevet taget i brug, og sammenligner det med vedligeholdelsen af jernbanespor, så er der store mangler ved banen. Vi har stadig steder i Danmark, hvor du skal ud og skifte spor med håndkraft. Investeringerne har manglet.

*Fortsættes ...*

Foto: Colourbox



Det er vi nu ved at ændre, og her spiller TEN-T og nye signalsystemer i Europa en stor rolle. Bare i Danmark investerer vi nu 18 milliarder kroner i nye signaler på jernbanestrækningerne. Vi er på vej ind på rette spor, men når du tænker over, hvor lille Danmark er i forhold til Tyskland, er det klart, at det kræver enorme investeringer at få jernbanerne op i standard i Europa.



Foto: POLFOTO

Samtidig er mange jernbaneselskaber statsejede, og det gør det svært at sammenligne jernbanetransport med vejtransport, fordi der ikke er konkurrence på samme måde som mellem private vognmænd. En sådan konkurrence vil skabe mere effektivitet.

### **Hvilken rolle ser du for lastbiltransport i fremtidens grønne økonomi?**

Ligegyldigt hvor du kommer hen, er der brug for lastbiler til begyndelsen og slutningen på ture med gods. Jernbaner kan ikke klare det hele vejen.

Jeg bor i Grindsted, og her kan et tog ikke komme med varer direkte til SuperBrugsen inde i byen. Samfundet kan ikke fungere uden lastbiltransport. Det er en del af effektiv transport.

**“Ligegyldigt hvor du kommer hen, er der brug for lastbiler til begyndelsen og slutningen på ture med gods. Jernbaner kan ikke klare det hele vejen.”**

For at sikre den grønne fremtid er fokus på motorernes ydeevne vigtigt. El er også en mulighed, men kun lokalt. Elmotorer duer ikke til lange ture. Biogas kan byde på store muligheder for vejtransporten i fremtiden.

Generelt er det mit indtryk, at transportbranchens organisationer gør meget for at fremme køreteknik, der sparer brændstof. Det og andre gode miljøtiltag fylder meget hos ITD, og det er jeg glad for.

Foto: Colourbox



**En dansk vognmand oplever en ordrenedgang og bliver derfor enig med sine chauffører om en lønreduktion i virksomheden på 10 procent i stedet for at sælge lastbiler og fyre folk. Skal han have lov til det, og hvorfor/hvorfor ikke?**

Det skal jeg som politiker heldigvis ikke blande mig i. Den danske model betyder, at det bliver aftalt mellem en arbejdsgiverforening og en fagforening. Den tradition skal vi være glade for.

**Men i dette tilfælde er kravet om overenskomst skrevet ind i godskørselslovens §6 stykke 4, og dermed er spørgsmålet blevet politisk behandlet. Giver det dig en holdning?**

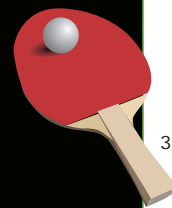
Det er rigtigt, at det står i loven, men det er afgørende at huske, at kravet er i lovgivningen, fordi det er aftalt i fællesskab mellem arbejdsmarkedets parter. Jeg skal ikke forhindre, hvad parterne aftaler. Den nuværende model gør det danske samfund stabilt.

**Har du andet på hjerte, ud over det vi har talt om?**

Politikere synes godt om troværdige organisationer. Jeg mener, ITD holder en ordentlig og sober tone. Det er jeg glad for, og det vil jeg gerne rose. ■

## Politisk pingpong

Folketingsmedlem Leif Mikkelsen,  
trafikordfører, Liberal Alliance



31

**En dansk vognmand oplever en ordrenedgang og bliver derfor enig med sine chauffører om en lønreduktion i virksomheden på 10 procent i stedet for at sælge lastbiler og fyre folk. Skal han have lov til det, og hvorfor/hvorfor ikke?**



”Hvis en dansk vognmand kan blive enig med sine chauffører om en lønreduktion på ca. 10 % i stedet for at sælge lastbiler og fyre folk, mener vi i Liberal Alliance selvfølgelig, at de skal have lov til at indgå denne aftale. Det er ikke et forhold, som skal styres herinde fra Christiansborg, men et forhold som er op til den enkelte vognmand og chaufførerne”.



Foto: Colourbox

# Styr på køre-hvile-tiden

32

## ***ITD har investeret et million-beløb i at hjælpe medlemsvirksomhederne med at holde styr på køre-hvile-tiden. Og det virker!***

Gratis download og opbevaring af alle digitale køre-hvile-tids-data har været ITD's tilbud til brancheorganisationens medlemmer siden efteråret 2011. Og ikke nok med det – på grundlag af de downloadede data laver ITD hver måned en oversigt over alle fejl og overtrædelser på køre-hvile-tids-området til hver virksomhed, så ledelsen og chaufførerne sammen kan arbejde målrettet på at forebygge overtrædelser.

For overtrædelserne skal væk – det er den klare melding fra underdirektør Kim Høi, der er ITD's daglige ansvarlige for den nye køre-hvile-tids-service. Erfaringen er, at langt de fleste overtrædelser skyldes fejl og manglende fokus i dagligdagen. Derfor er egenkontrol i virksomhederne vejen frem, og ITD's service er netop et værktøj dertil.

– Ansvar er vognmandens og chaufførernes eget, men vi stiller et værktøj til rådighed, som gør det nemt og overskueligt for virksomhederne, siger Kim Høi.

## **Uden løftede pegefingre**

Han understreger, at ITD ikke kommer med løftede pegefingre. Hvis en vognmandsvirksomhed bliver ved med at have mange fejl og overtrædelser, er der et stående tilbud om rådgivning fra ITD, der stiller en fast kontaktperson til rådighed for alle virksomhederne på ordningen.

– Gensidig tillid mellem ITD og vognmanden er helt essentiel, for at konceptet virker. Men vi har eksperter med mange års erfaring, som forstår vognmændenes dagligdag, og derfor oplever vi en god og konstruktiv dialog med de medlemsvirksomheder, der bruger ordningen, siger Kim Høi.

## **35.000 kr. sparet årligt**

Foreløbigt har godt halvdelen af ITD's medlemmer tilsluttet sig, og Kim Høi forventer, at tallet kan komme endnu højere op. Det bygger han ikke mindst på, at der er penge at spare for ITD-medlemmerne i at bruge brancheorganisationens køre-hvile-tids-service.

– Det er lovpligtigt at have sine køre-hvile-tids-data forsvarligt opbevaret. Så alternativet til vores service er at købe den ude i byen eller bøvle med det selv, og det løber nemt op, hvis man også vil have rapporter og rådgivning oveni, siger Kim Høi.

Foto: Colourbox





Han anslår, at en vognmand med eksempelvis 25 biler kan spare over 35.000 kroner årligt ved at bruge ITD's køre-hvile-tids-service.

## Vilje hos vognmænd

Hertil kommer sparede bøder for både chauffører og vognmænd, den dag Rigspolitiet banker på døren og laver en virksomhedskontrol af køre-hvile-tids-data. Virksomhedskontrollen foregår ved, at politiet udbeder sig alle køre-hvile-tids-data for en vilkårlig måned. Og selv den mindste uregelmæssighed eller fejl her resulterer i kontante bøder.

– De bødegivende overtrædelser kan være banale fejl eller forglemmelser, som fx at chaufføren glemmer at trykke på en knap på kontrolapparatet før eller efter kørsel. Men som systemet er i dag, langer de danske myndigheder bøder ud for enhver svips, siger Kim Høi, der kender eksempler på virksomheder, der var overbeviste om, at de havde styr på køre-hvile-tiden, men er blevet præsenteret for bøder i hundredetusinde-kroners klassen efter en virksomhedskontrol.

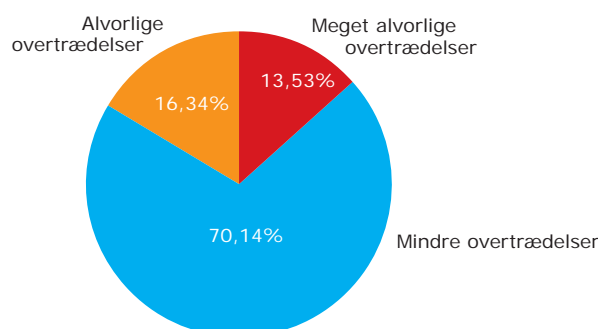
Generelt mener han dog, at de danske vognmænd er langt bedre end deres rygte omkring køre-hvile-tid, omend evnen ikke altid står mål med den udbredte vilje til at holde styr på de mange kringlede regler.

– Vi oplever en enormt positiv vilje hos medlemmerne til at holde fejlene og overtrædelserne nede. Og de foreløbige erfaringer med vores service er, at fejlene reduceres kraftigt, så snart vognmændene har de rigtige værktøjer til at styre køre-hvile-tiden, siger Kim Høi. ■

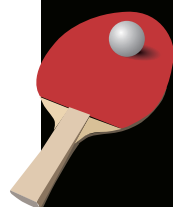
## Mennesket tilbage i centrum for køre-hvile-tiden

Det langsigtede mål med ITD's køre-hvile-tids-service er at skabe mulighed for en mere smidig håndhævelse af køre-hvile-tiden hos de mange virksomheder, der gør en indsats for at overholde reglerne.

– Der er alt for meget bureaukrati og mistænkeliggørelse af vognmændene på køre-hvile-tids-området. Vi vil have mennesket tilbage i centrum. Men hvis det skal ske, må vi selv gå forrest i branchen, så lovgiverne kan få øje på branchens vilje til at holde styr på reglerne. Det er filosofien bag vores køre-hvile-tids-service, forklarer ITD's adm. direktør Jacob Chr. Nielsen.



Et samlet overblik over ITD-virksomhedernes overtrædelser af køre-hvile-tid i dec. 2011. Fejl og mindre svipsere dominerer billedet. Kategorierne er defineret af EU.



## Politisk pingpong

Folketingsmedlem Kim Christiansen, trafikordfører, Dansk Folkeparti

**Analysen viser, at produktiviteten er faldet drastisk i dansk vejtransport over de sidste ti år. Hvordan får vi løftet produktiviteten i erhvervet?**



“Først og fremmest skal vognmænd og speditører sammen blive mere effektive og eksempelvis undgå at køre med halvtomme lastbiler. Samtidig mener jeg, at bedre og flere kontroller af ulovlig cabotagekørsel vil kunne hjælpe erhvervet. En fair og lige konkurrence vil gøre branchen mere effektiv. Jeg vil gerne understrege, at jeg her mener, at det er den ulovlige cabotagekørsel, der skal slås ned på. Det er vigtigt at huske, at op til tre cabotage-ture pr. uge i dag er lovligt”.

# Mission grøn transport

34

***Klima og miljø er ikke uforenlige med lastbiltransport. Her gør vi status over branchens bestræbelser på at tilpasse sig fremtidens grønne økonomi.***

Transport fylder meget i klima- og miljødebatten – og ikke uden grund.

Løbende teknologisk udvikling samt optimeringer og effektiviseringer af logistikken har ført til markante fremskridt. Men med et stigende transportbehov, øget fokus på transportens påvirkninger af klima, miljø og sundhed samt et dansk politisk mål om at dække hele energiforsyningen til transport med vedvarende energi i 2050, venter der fortsat branchen store udfordringer.

## **Færre ultrafine partikler med Euro 6**

Udslippet af miljø- og sundhedsskadelige stoffer fra lastbiltransporten er her faldet betragteligt de sidste 20-25 år trods stadigt stigende trafik, omend udslippet af NO<sub>x</sub> og partikler stadig udgør et sundhedsmæssigt problem i byerne. Den positive udvikling kan overvejende tilskrives indførelsen af Euro-normen.

Siden starten af 1990'erne har der i Europa været krav om, at nye lastbiler over en vis totalvægt ved første registrering skulle overholde grænseværdier for udslip af forurenende og sundhedsskadelige stoffer – de såkaldte Euro-normer. Således er der med Euro-normerne fastlagt grænseværdier for udslip af partikler, kvælstofilte (NO<sub>x</sub>), kulbrinte (HC) og kulilte (HC) i forhold til det arbejde, som motoren udfører i en given periode.

Siden Euro 0-normen fra før 1990 er Euro-normerne løbende blevet skærpet, og i 2014 træder Euro 6-normen endegyldigt i kraft. Udslippet af partikler og NO<sub>x</sub> bliver reduceret med henholdsvis 66% og 80% i forhold til forgængeren Euro 5. Og med Euro 6 vil udslippet af partikler ikke alene blive reguleret i forhold til vægt som hidtil, men også i forhold til antallet, dvs. at udslippet af de meget omtalte og skadelige ultrafine partikler vil reduceres kraftigt.

I foråret 2012 er de første Euro 6 lastbiler begyndt at rulle ud på gaden – et år før normen træder i kraft.

Euro-normen er inden for de senere år kommet til at spille en central rolle i forbindelse med indførelsen af miljøzoner i flere af de større europæiske byer, herunder også i Danmark. I disse zoner, hvor målet er at nedbringe udslippet af miljø- og sundhedsskadelige stoffer til under EU's grænseværdier, må typisk kun køre biler, der lever op til de nyeste Euro-normer eller biler ud-

Foto: Colourbox





Foto: ITD

Modulvogn tog bidrager til mere grøn transport ved at transportere mere gods med samme mængde brændstof

styret med partikelfilter. Det må dog desværre tilføjes, at der i dag gælder forskellige miljøzoner og krav fra land til land, som for den enkelte transportør betyder øget administration og øgede udgifter. En gensidig anerkendelse af miljømærker og partikelfiltre på tværs af landegrænserne står derfor højt på branchens ønskeliste.

Vender vi blikket mod vores nabolande, ser vi, at fx Tyskland fremmer investeringer i miljøvenlige lastbiler, herunder lastbiler med de nyeste Euro-normer, med miljøtilskud. I Danmark ydes der ikke tilsvarende tilskud, og det er naturligvis med til at skade de danske vognmænds konkurrenceevne i forhold til udlandet.

## Effektiviseringer og bedre udnyttelse af infrastrukturen

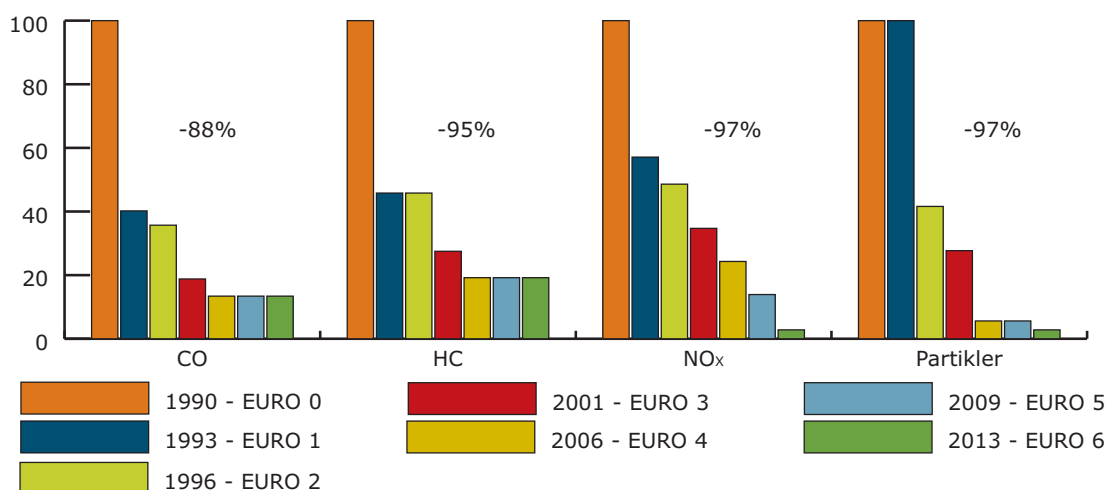
I bestræbelserne på at reducere transportbranchens klima- og miljøpåvirkninger er effektiviseringer og bedre udnyttelse af den eksisterende infrastruktur fortsat vigtige brikker.

### Modulvogn tog og højere vægte

På effektiviserings-fronten har vi senest set danske tilpasninger af vægt- og dimensionsreglerne, hvor totalvægtene på en række køretøjer er blevet hævet. Herved bliver det nu i højere grad muligt at udnytte lastbilernes egentlige kapacitet og transportere mere gods med det samme brændstof.

Fortsættes ...

## Skærpelse af Euro-normen har medført markante reduktioner i lastbilernes udledninger af CO, HC, NO<sub>x</sub> og partikler



En lignende gevinst ligger der i udnyttelsen af modulvogntog. En midtvejsevaluering af det danske forsøg med modulvogntog viser, at modulvogntogene øger effektiviteten i logistikken og sparer diesel og CO<sub>2</sub>-udledning, uden at det går ud over trafikikkerheden.

Nu forestår der at få de gode danske erfaringer med modulvogntogene udbredt til resten af Europa. Hidtil har EU-regler blokeret for grænseoverskridende kørsler med modulvogntog, men der ser nu ud til at ske en opblødning af denne forhindring. Tyskland, som er et af de mest interessante lande for de danske modulvogntog, er så småt begyndt at åbne op for et forsøg. Dog lægger de tyske myndigheder foreløbigt op til meget skrappe tekniske krav og restriktioner for modulvogntogene.

### **Distribution i ydertimerne**

Den stigende trængsel på de danske og europæiske veje koster i CO<sub>2</sub>-regnskabet. CO<sub>2</sub>-mæssigt ligger der et væsentligt besparelsespotentiale i at undgå kø-dannelser, tomgang og omvejskørsel. For at sikre en mere jævn afvikling af trafikken er det derfor vigtigt, at vores infrastruktur udbygges, vedligeholdes og udnyttes bedre. En mulighed er at sprede varetransporterne ud på alle døgnet 24 timer. Det mindsker kø-kørsel i myldretiderne og får varerne langt mere effektivt frem til hylderne. Internationale erfaringer peger på, at der potentielt er betydelige gevinster ved at øge andelen af varedistribution uden for myldretiderne. I Danmark har et projekt i region Syddanmark, hvor ITD er tæt involveret, i 2012 fået en ekstrabevilling fra Trafikstyrelsen til at fortsætte et forsøg med at sprede varedistributionen over hele døgnet. Også et par andre projekter med samme sigte har fået bevillinger.

## **Alternative brændstoffer og motorteknologier et must!**

Alternative brændstoffer og motorteknologier kommer også til at spille en afgørende rolle, når fremtidens CO<sub>2</sub>-udslip skal reduceres, og når vi taler om en fremtidig fossilfri transportbranche. En forbedring af eksisterende teknologier og effektiviseringer af logistikken alene kan ikke gøre det.

Der forskes derfor intensivt i flere typer alternative brændstoffer og motorteknologier til lastbiltransporten såvel i Danmark som internationalt. Det er lige fra biobrændstoffer baseret på vegetabiliske olier, animalsk fedt, syntetiske olier og gas til udviklingen af hybrid- og el-lastbiler samt brint og brændselsceller. Fordele og ulemper ved de alternative brændstoffer og motorteknologier diskuteres ihærdigt blandt transportfolk, forskere og politikere. Ikke desto mindre er det vigtigt, at vi allerede nu kommer i gang og får banet vejen for et marked for mere bæredygtige alternativer i forhold til dagens dieselt teknologi.

I EU har man en målsætning om at fremme anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (VE-direktivet). Det foreløbige mål for transportsektoren er, at ti procent af energibehovet skal dækkes af vedvarende energi i 2020.

EU's VE-direktiv er i Danmark gennemført ved lov om bæredygtige biobrændstoffer og bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed mv. Det betyder, at olieselskaberne fra 2010 har været forpligtiget til at iblande biobrændstof i de brændstoffer, der afsættes



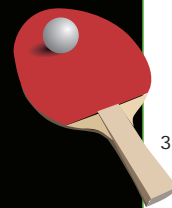
på det danske marked. Den diesel, der sælges fra de danske tankstationer, indeholder i dag en 7% biodiesel iblanding. Der er dog rejst alvorlige spørgsmål om bæredygtigheden ved anvendelse af biobrændstoffer.

Med den danske regerings seneste energiaftale for 2012-2020 lægges der op til at fremme energieffektive køretøjer som hybrid plug-in, el-køretøjer og gasdrevne køretøjer gennem blandt andet investeringer i udrulning af ladestandere, infrastruktur til brint og infrastruktur til gas. Hermed anes en opblødning af den tidligere politiske favorisering af el-køretøjer. El-drift er relevant, men kun for transport med begrænset aktionsradius. For den tunge godstransport over længere afstande er det imidlertid nødvendigt at orientere sig mod andre alternativer. Et reelt alternativ i øjeblikket er gas, herunder naturgas og på sigt biogas og andre VE-gasser. Allerede i dag er der lande, som satser på gasdrevne køretøjer, herunder vore nabolande Tyskland og Sverige.

I de videre bestræbelser på at opnå et fossilfrit samfund finder ITD det vigtigt, at politikerne ikke på forhånd udelukker den ene teknologi frem for den anden, men at der arbejdes på at sikre neutrale rammevilkår/metodefrihed, som kan være med til at stimulere en fortsat udvikling og innovation af effektive og holdbare alternativer. ■

## Politisk pingpong

Mike Legarth, skatte- og finanspolitisk ordfører, Det Konservative Folkeparti



37

**En dansk vognmand oplever en ordnede-gang og bliver derfor enig med sine chauffører om en lønreduktion i virksomheden på 10 procent i stedet for at sælge lastbiler og fyre folk. Skal han have lov til det, og hvorfor/hvorfor ikke?**



“Der er behov for at fastholde folk på det danske arbejdsmarked – ikke fyre dem! Selvom det aldrig er morsomt at gå ned i løn, så er det trods alt bedre end at

miste sit job. Derfor synes jeg også helt generelt, at det er en fordel, hvis arbejdsgivere kan indgå en fornuftig aftale med de ansatte i krisetider. Alternativet er meget værre, og det er jo i sidste ende op til de ansatte, om de vil blive på de nye lønvilkår eller forsøge at finde et andet job. Der kan naturligvis være situationer, hvor lønnedgang ikke længere er rimeligt, og hvor man burde overveje nogle andre omkostningsreduktioner, men for at vende tilbage til spørgsmålet: Selvfølgelig skal en vognmand have lov til at tilbyde sine chauffører noget andet og bedre end en fyreseddel.”

Foto: Colourbox



# Det indre marked for transport skal balancere

38

***Finanskrisen og gældskrisen viser, at et effektivt indre marked er afgørende for den europæiske økonomis fremtid. Men der er stadig et stykke vej til et balanceret og velfungerende transportmarked på tværs af Europa.***

Finanskrisen ramte fra 2008 de europæiske økonomier hårdt. Kort efter begyndte gældskrisen, hvor sydeuropæiske lande vaklede under underskuddet.

I dag er den europæiske økonomi igen ved at vise væksttegn, men slagene har været hårde. I februar 2012 nåede den gennemsnitlige arbejdsløshed i Europa 10,8 procent. Det er det højeste niveau siden indførelse af euroen i 1999.

## **Vækst og beskæftigelse**

En af nøglerne til at hindre fremtidige kriser og komme ud af den nuværende er et velfungerende indre marked. Fungerer det indre marked, vil det bidrage til at sikre væksten og beskæftigelsen i alle EU's 27 medlemslande.



EU's transporthvidbog lægger op til et helt frit vejtransportmarked i EU – eller fri cabotagekørsel – fra 2014. Imidlertid er det klart, at overgangsordninger er nødvendige. Store forskelle i løn- og ansættelsesforhold på tværs af EU betyder, at de nuværende cabotagebegrænsninger på maksimalt tre indenrigsture for udenlandske lastbiler i et fremmed EU-land er fornuftige.

Konsekvensen af fremskyndede liberaliseringer vil være, at danske vognmænd bliver blæst omkuld af udenlandske konkurrenter, der ikke er bundet af samme omkostninger og særregler som de danske. Der stilles da også fra flere sider spørgsmålstegn ved, om den frie konkurrence kan realiseres allerede i 2014. ITD arbejder i mellemtiden målrettet på at få afskaffet danske særregler, så de danske vognmænd er klar til at tage den frie konkurrence op, så snart den kommer. For en realistisk vurdering er, at fri cabotagekørsel kommer til os en gang i fremtiden, uanset hvad ITD og andre nationale vognmandsorganisationer mener, og uanset om det bliver i 2014 eller et eller flere år derefter.

Foto: Colourbox



***"Konsekvensen af frem-skyndede liberaliseringer vil være, at danske vognmænd bliver blæst omkuld af udenlandske konkurrenter, der ikke er bundet af samme omkostninger og særregler som de danske."***

### **Afgørende dom**

Indimellem kan det kræve domstolenes mellemkomst at få reglerne afklaret og nationale særregler jævnet ud. I februar 2012 afsagde EU-domstolen dom i den såkaldte Urban-sag om en ungarsk chauffør, som mente, at han fik en uretfærdig bøde for en simpel forglemmelse i sine papirer til myndighederne. I dommen erklærer EU-domstolen, at det er i orden at give sanktioner for mindre overtrædelser. Men det er ikke i orden at give en stor bøde uden at tage hensyn til eventuelle formildende omstændigheder. Chaufføren vandt dermed sagen, mens myndighedernes stramme fortolkning tabte.

I dag kan EU-landenes forskellige fortolkninger af en vognmands objektive ansvar koste dyrt, fordi virksomhederne ikke bliver behandlet ens i EU. Derfor kan Urban-dommen vise sig meget afgørende på sigt ved at skabe et mere ensartet syn på overtrædelser og sanktioner i Europa.

Danmark og Tjekkiet kører eksempelvis en langt mere restriktiv linje end eksempelvis England og Bulgarien.

Det betyder, at virksomheder i Danmark kan få en stor bøde for en chaufførs overtrædelse på grund af det objektive ansvar. Imens kan en britisk vognmand muligvis slippe uden at skulle have et eneste pund op af lommen. Både chauffører og virksomheder lever en usikker tilværelse under danske vilkår, og det er uacceptabelt.

ITD og flere andre brancheorganisationer arbejdede i 2011 for at få has på de problemer, EU's indførelse af den digitale tachograf gav. I begyndelsen var den digitale tachograf en tidsrøver og kostede branchen mange milliarder kroner, men EU erkendte problemerne, og fra oktober 2011 var børnesygdommene udryddet.

### **Effektiviseringer af logistikken**

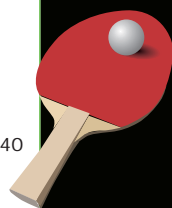
Den eksisterende infrastruktur skal udnyttes bedre. Modulvogntog er en mulighed, som ikke mindst det danske EU-formandskab har slået et fint slag for i foråret 2012. Og det ser nu ud til, at der langt om længe åbnes op for grænseoverskridende kørsler med modulvogntog i EU.

Et endnu større potentiale ligger i at hæve vægtgrænserne, så det bliver muligt at udnytte køretøjernes egentlige lasteevne. Det sparer brændstof og er med til at reducere køerne på vejene. Her har Danmark taget et vigtigt skridt ved i 2010-11 at hæve vægtgrænserne for en række køretøjer. Og selvom Danmark i første omgang alene valgte at hæve vogntogsvægten for de 7-akslede, og ikke de 5 og 6-akslede vogntog, viser de danske beregninger og erfaringer, at de positive gevinster for miljø og effektivitet langt opvejer det øgede vejslid. Set i et europæisk perspektiv vil øgede vogntogsvægte på eksempelvis sættevogntog virkelig rykke!

*Fortsættes ...*

Foto: Colourbox





## Politisk pingpong

Anne E. Jensen, medlem af Europa-Parlamentet, Venstre

### Hvilken rolle spiller lastbiltransport i fremtidens grønne økonomi?



"Lastbiltransporten er og vil fortsætte med at være helt central for godstransporten i EU. Derfor skal fokus være på at sikre miljørigtige lastbiler. Den miljøgevinst,

der ligger i at anvende modulvogntog, er helt oplagt.

Vi kan ikke erstatte lastbiler med tog. Det er forskellige transportformer med forskellige styrker. Kun ved at satse på miljørigtige løsninger for lastbiler - herunder modulvogntog - kan vi opnå reelle miljøgevinster i transportsektoren."

En tredje mulighed er at få fjernet nogle af de stopklodser i Europa, der spænder ben for effektiv transport på de allerede bestående veje.

Højt på ønskelisten hos de europæiske brancheorganisationer står et opgør med kørselsforbuddene rundt om i Europa. Særligt weekendforbuddet mod lastbilkørsel i Tyskland er et gevaldigt benspænd for effektiv europæisk godstransport.

Forsøg med levering af gods i ydertimerne i Danmark giver forhåbentligt erfaringer, som kan bruges på europæisk plan. Forbud mod kørsel i nattetimerne kan næppe afvikles helt, men forbuddene skal udfordres dér, hvor det er muligt, som det p.t. sker i Danmark via en række spændende forsøgsordninger.

Endelig fik det danske EU-formandskab i foråret 2012 landet en aftale om medfinansiering af det transeuropæiske transportnetværk, TEN-T. Med TEN-T vil EU fokusere på et såkaldt "core network" – et hovednet, som skal have betydning for hele Europa. Frem mod 2030 skal EU og medlemslandene binde infrastrukturen sammen via en række "hovedpulsårer."

Her er det afgørende, at vejinfrastruktur bliver tilgode-set i samme grad som jernbanetransport og vandveje. Effektiv lastbiltransport er en forudsætning for en vel-fungerende godstransport, men samtidig skal jernba-nen udbygges til at kunne tage mere gods. Ellers vil vejene sande til i de kommende år.





## Eftersyn af konkurrencen

EU har sparket gang i en såkaldt "high-level gruppe." Det er en samling af eksperter, som i 2013 skal aflevere en rapport om sundhedstilstanden for konkurrencen i den europæiske vejgodstransport. Gruppen skal blandt andet vurdere, om og hvornår cabotagereglerne kan liberaliseres yderligere i EU.

Gruppen har flere fokusområder ud over cabotage. Også håndhævelser af regler og love, effektivitet, klimavenlighed og især den stigende chaufførmangel er i søgelyset.

Det kan være svært at tiltrække nye chauffører til branchen. Chauffører risikerer med de nuværende regler store bøder og at miste kørekortet for menneskelige fejl og små forglemmelser. Det skal EU også være med til at ændre på.

## Fælles regler for dyretransporter

EU er i fuld gang med at skabe fælles regler for dyretransporterne. I dag er reglerne meget forskellige i de 27 medlemslande. ITD's mål er at få afviklet danske særregler og få alle lande til at leve op til de fælles europæiske regler, inden man i Bruxelles tænker på at indføre skrapere regler. Det vil sikre, at danske virksomheder kan konkurrere på området på lige fod med tyske, portugisiske eller tjekkiske vognmænd.

## En slagkraftig fremtid

En organisation som ITD hverken kan eller skal stå alene i EU. Derfor har ITD mere end én indgang til arbejdet på europæisk plan. Den internationale transportorganisation IRU er en vigtig adgang til indflydelse. ITD's holdninger om digitale tachografer og dyretransporter flugter med IRUs, og derfor er samarbejdet mellem de to organisationer stærkt. Hvad angår fødevarertransporter arbejder ITD tæt sammen med Transfrigoroute International. ■

## ITD har kontor i Bruxelles

ITD har i løbet af det forgangne år etableret egen repræsentation i Bruxelles for at optimere indflydelsen. Den internationale transportorganisation IRU varetager 27 landes interesser, og på nogle områder ønsker ITD en skarpere kant og en mere selvstændig profil. Den selvstændige repræsentation betyder, at ITD kan få indflydelse i Bruxelles alene eller sammen med andre organisationer afhængig af, hvad der er bedst i den enkelte situation.



Foto: Colourbox



Foto: Colourbox

# Skønhed kommer indefra

42

## *Filosofien bag branchens fælles imagekampagne "Holder DK Kørende" er, at målrettede adfærdsforbedringer skaber et varigt løft af branchens omdømme.*

Vognmandserhvervet er et af de mest gennemregulerede erhverv i dagens Danmark. At branchens generelt lave anseelse i befolkning er direkte medvirkende til den løbende strøm af bøvlende regler og paragraffer, er en er-

kendelse, der i 2008 førte til, at ITD's generalforsamling bevilligede 20 mio. kr. til en kampagne, der skulle løfte branchens image.

Første step var en utraditionel reklamespot, hvor lastbilchauffører og andet godtfolk fra transportbranchen rappede og sang sig igennem befolkningens løftede parader og skabte smil og sympati. Men det var kun begyndelsen.

– Ideen med vores reklamefilm var at skabe hul igennem til en mere konstruktiv dialog med danskerne om lastbiler og lastbiltransport. Og det lykkedes rigtig fint, siger ITD's kommunikationschef Nikolaj Stig Nielsen.

## HOLDER **DK** KØRENDE

- Fælles kampagneinitiativ for lastbiltransporten, iværksat af ITD og FDE i 2009
- Følgegruppe bestående af organisationerne ITD, DI Transport, ATL, DTL og Danske Speditører
- Officiel opbakning fra Transportministeriet og 3F
- Kampagnen fortsætter indtil videre til udgangen af 2013
- Website: [www.lastbiltransport.dk](http://www.lastbiltransport.dk).

## Kør dog ordentligt!

Efter at reklamefilmene løb henover tv-skærmene i efteråret 2010, fik Holder DK Kørende hundredevis af henvendelser fra danskere, der havde en mening om lastbiler.

– Langt de fleste var positive og glade kommentarer om vores lastbil-rap. Men der var også rigtig mange, der kommenterede, at hvis vi ønsker, at folk skal kunne lide lastbiler, så skal vi bare køre ordentligt ude på vejene, beretter Nikolaj Stig Nielsen.



Kritikken gik ifølge kommunikationschefen mest på de upopulære lastbiloverhalinger på motorvejene. Kampagnegruppen besluttede derfor at gribe fat i den problemstilling.

### Tolerance Tour

I foråret 2011 arrangerede Holder DK Kørende således en "Tolerance Tour", hvor kampagnemedarbejdere op søgte danske og udenlandske lastbilchauffører på veje og rastepladser over hele landet. Formålet var at diskutere principperne for smidige lastbiloverhalinger med chaufførerne.

– Vi havde i samarbejde med myndigheder og medtrafikanter defineret seks gode råd om, hvordan lastbiler kan undgå at genere medtrafikanterne, når de overhaler. Og dem tog chaufførerne godt imod, fortæller Nikolaj Stig Nielsen.

Undervejs interviewede Holder DK Kørende over 1.100 chauffører om de seks bud for smidige overhalinger. Initiativet blev flittigt omtalt i pressen. Og at branchens målrettede arbejde med trafikadfærd også skabte sympati i befolkningen, kunne i de følgende måneder aflæses direkte på det imagebarometer, som Holder DK Kørende laver hver måned i samarbejde med analyseinstituttet Voxmeter.

### Mere dialog

Derfor er kampagnens videre aktiviteter også i endnu højere grad fokuseret på ansvarlighed, adfærd og trafikikkerhed. På tegnebrættet er endnu en dialogkampagne, som skal promovere gensidigt hensyn i trafik-

ken, ikke bare over for lastbilchauffører, men også over for lastbilernes medtrafikanter. Ideen er, at dialog skaber fokus og dermed bedre adfærd på vejene.

– Sang, rap og dans kan bruges til at få befolkningen i tale. Men det, der skaber de varige forbedringer af vores omdømme, er dialog og ansvarlig adfærd fra branchens egen side. Skønhed kommer jo indefra, konkluderer Nikolaj Stig Nielsen. ■



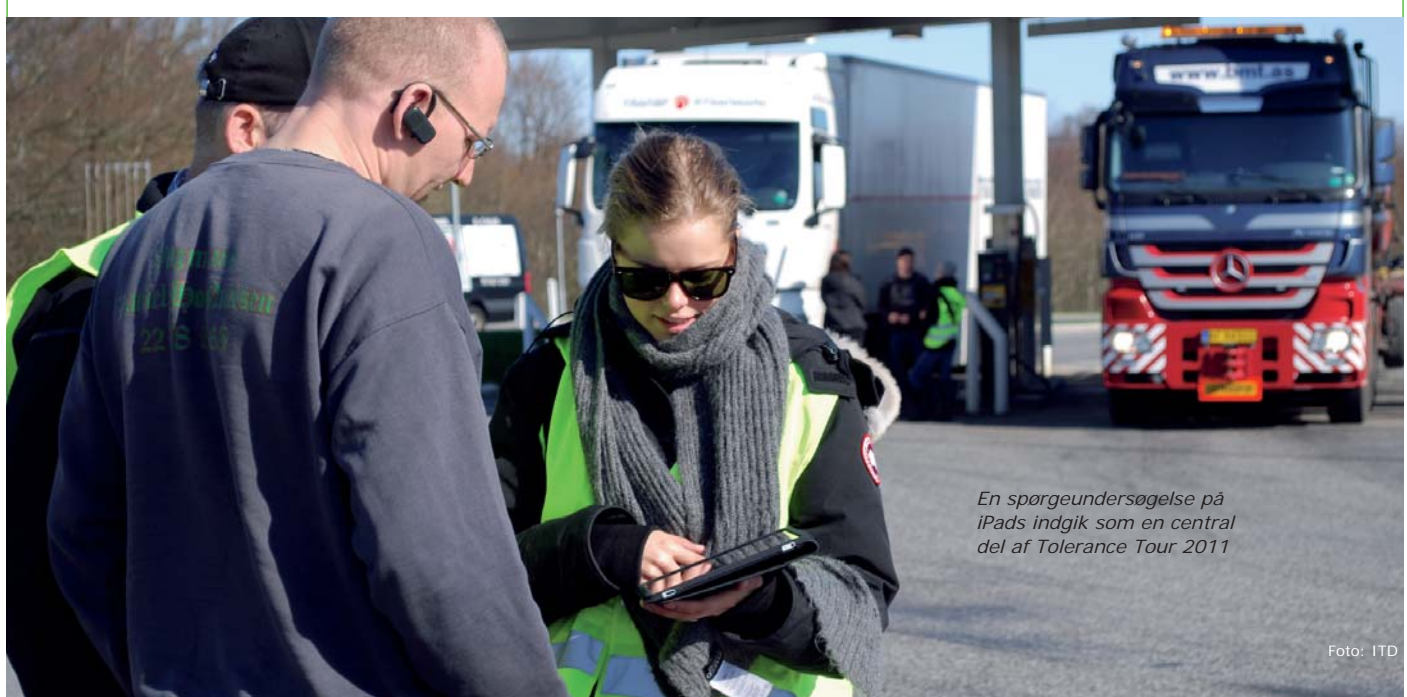
## Politisk pingpong

Folketingsmedlem Andreas Steenberg, trafikordfører, Det Radikale Venstre

### Hvilken rolle spiller lastbiltransport i fremtidens grønne økonomi?



"Lastbiltransport vil der altid være. Fra radikal side ser vi gerne, at mere gods kommer på skinner og skibe, men der vil stadig være meget lastbiltransport. Vi har derfor støttet modulvogntog, og vi ser gerne, at Danmark ligesom fx Tyskland begynder at have biler, der kører på gas frem for diesel".



En spørgeundersøgelse på iPads indgik som en central del af Tolerance Tour 2011

# 2011 – Året der gik

44

## Højdepunkter fra ITD's og transportbranchens verden i 2011.

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



Foto: Colourbox

### Køre-hvile-tids-debat

Starten af 2011 var præget af et intenst mediefokus på mistanker om køre-hvile-tids-svindel i transportbranchen. DR førte an med udsendelserne "Bag Facaden", der uden at bygge på særligt veldokumenterede fakta fik skabt stor debat i og omkring branchens håndtering af køre-hvile-tid. ITD-målinger viste, at branchens omdømme tog skade af den negative omtale, og brancheorganisationen svarede senere på året igen ved at lancere gratis køre-hvile-tids-service for alle ITD-medlemmer.

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



Foto: Colourbox

### EU Hvidbog

EU udsendte i slutningen af marts 2011 sin hvidbog "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem". Hvidbogen beskrev EU-Kommissionens visioner på transportområdet helt frem til 2050. Liberaliseringer og samtænkning af transportformerne indgik som hovedingredienserne i hvidbogen.

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



### Ny hjemmeside

ITD lancerede en ny hjemmeside i marts 2011. Ambitionen er at drive transportbranchens førende vidensportal med informationer og værktøjer til ITD's medlemmer og klar og tilgængelig information om branchen til resten af offentligheden.

## Transport 2011

I starten af april fandt Transport 2011 sted i Messecenter Herning. Ca. 17.500 personer besøgte messen, der havde 260 udstillere – heriblandt ITD og FDE, der bl.a. stillede skarpt på services inden for køre-hvile-tid.



45

## Tolerance Tour

Fra april til juni 2011 afviklede Holder DK Kørende-kampagnen et landsdækkende dialog-initiativ omkring smidige lastbiloverhalinger. Under mottoet "vi skal jo samme vej" var kampagnen til stede på veje og rastepladser for at komme i dialog med danske og udenlandske lastbilchauffører om gensidigt hensyn på vejene.



## Overhalingsforbud

Kort før efterårets folketingsvalg præsenterede transportminister Hans Chr. Schmidt et forslag om at indføre totalt overhalingsforbud for lastbiler på de danske motorveje. Via konstruktiv dialog med bl.a. ITD blev der dog besluttet et kompromis om at indføre forbud på udvalgte strækninger i myldretiderne om morgenen og om eftermiddagen. Denne løsning blev implementeret af den nye transportminister Henrik Dam Kristensen i december.



Fortsættes ...



Foto: Colourbox

## Højere totalvægte

Som led i Finansloven 2010 besluttede en bred kreds af partier at forhøje de tilladte vægtgrænser for en række køretøjer. I løbet af 2011 kom flere køretøjstyper med, så de danske lastbiler nu har videre rammer for at udnytte deres egentlige lastekapacitet. Det betyder mere gods fragtet med det samme brændstof, og det kommer miljøet og økonomien til gode.



Foto: ITD

## Medlemsmøder

ITD's medlemsmøder fandt som sædvanligt sted i starten af oktober over hele landet. På møderne præsenterede ITD's adm. direktør, Jacob Chr. Nielsen, bl.a. sin vision for fremtidens danske transportbranche og lagde op til debat om branchens rammevilkår og omdømme – samt samspillet imellem de to ting.



## Temaavisen Gods på Vej

I december udgav ITD temaavisen Gods på Vej, der blev distribueret bredt ud til såvel branchen, politikere som den brede befolkning. Avisen fortalte om de udfordringer, branchen står overfor og om den betydning, som moderne og effektiv logistik har for samfundskonomen.

## Politisk pingpong

Folketingsmedlem Anne Baastrup, trafikordfører, Socialistisk Folkeparti

**Analyser viser, at produktiviteten er faldet drastisk i dansk vejtransport over de sidste ti år. Hvordan får vi løftet produktiviteten i erhvervet?**



”Den tid, der spildes i trafikken, skal mindskes, og her er de generelle trængselsproblemer i sig selv med til at påvirke den danske vejtransport på en uheldig mæssig måde. Regeringen har, som de fleste nok har bemærket, valgt at nedsætte en kommission til at fremlægge løsninger på trængselsproblemerne. Her vil kikkerten også være rettet mod transporterhvervet, fordi vi allerede ved, at potentialet for produktivitetsstigninger alt andet lige vil være større, hvis varetransporter og lignende kan komme hurtigere frem”.

# Organisationen

## for alle danske vognmænd

*(På nær amatørerne!)*



ITD har medlemmer fra hele den danske vognmandsbranche. Store og små, nationale og internationale vognmænd. Vi arbejder for et enkelt mål: At det skal kunne betale sig at drive vognmandsforretning i Danmark – også i fremtiden!

Vi tror på, at professionalisme er vejen frem. Vores omfattende medlemspakke indeholder gratis køre-hvile-tids-service, som hjælper dig med at minimere de ærgerlige og dyre fejl. Du får også kompetent rådgivning, når du ønsker det, samt adgang til en masse nyttige værktøjer, der er med til at løfte din forretning.

Ring  
7467 1233  
– og hør,  
hvor hurtigt  
dit kontingent  
er tjent ind!



**Brancheorganisation  
for den danske vejgodstransport**  
[www.itd.dk](http://www.itd.dk)



**Brancheorganisation for  
den danske vejgodstransport**

Lyren 1 . DK-6330 Padborg

Tlf. +45 7467 1233

Fax +45 7467 4317

itd@itd.dk . [www.itd.dk](http://www.itd.dk)