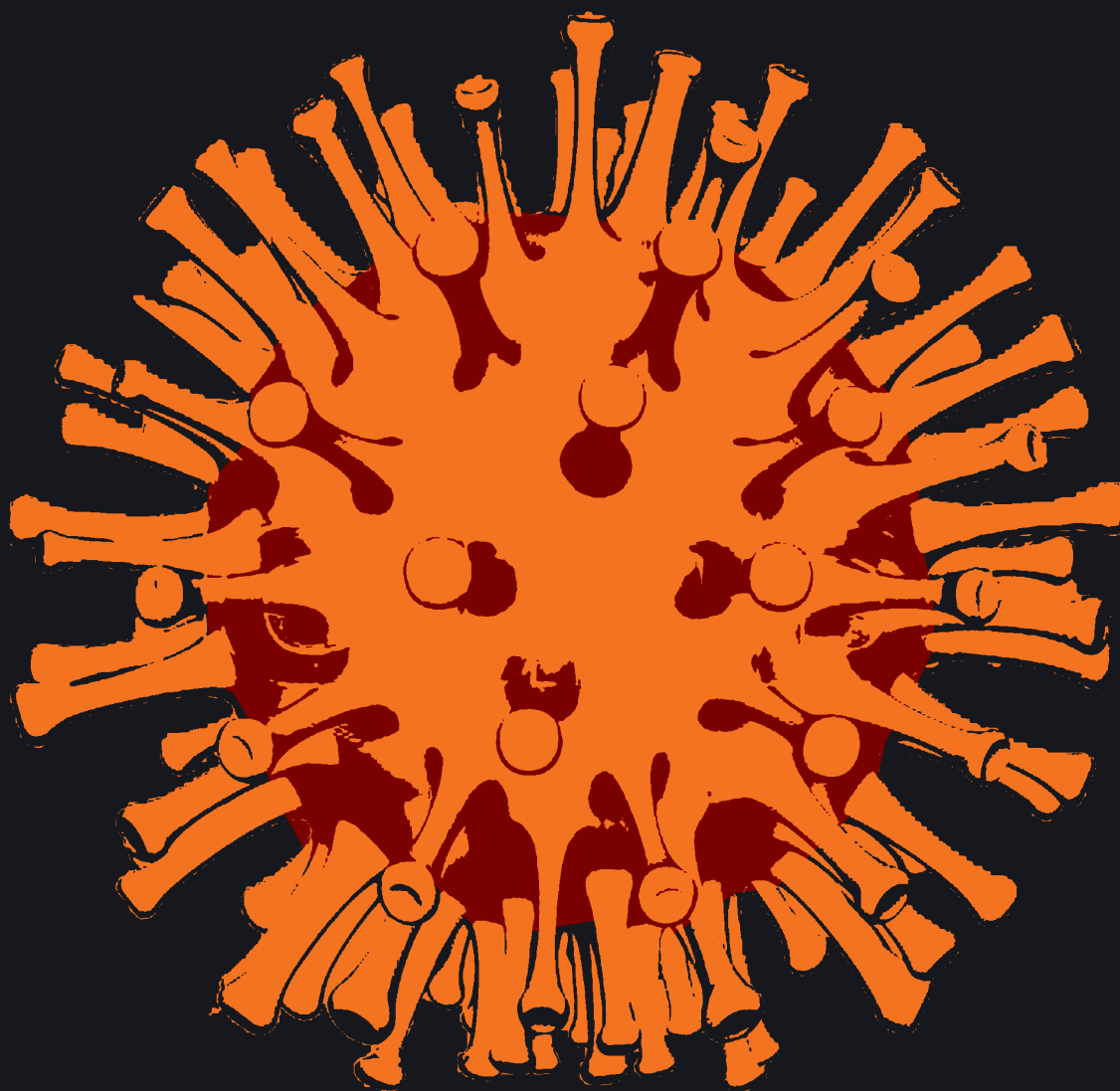


DTL-Magasinet

DANSKE VOGN MÆND

NR. 4 | 2020 | 22. ÅRGANG



CORONAKRISEN

**ØKONOMISK HJÆLP
TIL ERHVERVSLIVET**

**LEMPEDEREGLER
SKAL LETTE BYRDERNE**

**GODE RÅD OM AT
BREMSE SMITTEN**

8

"Tonen kan godt være hård indimellem. Min far, som også kører for firmaet, har været lidt skeptisk på grund af kunder, der kan råbe hårdt til én, men det har ikke påvirket mig."

Lastbilchauffør Denise Altenburg, Viggo Petersens Eftf. A/S.



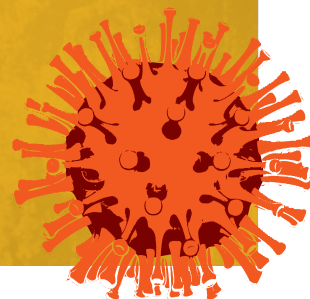
14

KLIMAET. Gradvis indførsel af alternative drivmidler, om-lægning af brændstofafgifterne, større lastekapacitet og levering i ydertimerne. Det er de centrale anbefalinger fra regeringens klimapartnerskab for landtransport.



18

TEMA: CORONAKRISEN. Tjek hvilke ordninger, der skal lette de økonomiske og praktiske byrder som følge af coronapandemien og få råd om, hvordan du og dine chauffører bør indrette jer for at mindske risikoen for at smitte eller selv blive smittet.



INDHOLD

4 DIGITALE GENERALFORSAMLINGER

DTL's og DTL-A's generalforsamlinger i maj kommer delvist til at foregå via nettet.

8 DENISE – EN AF DE SJÆLDNE FÅ

Chauffør Denise Altenburg er med til at skaffe flere kvinder til branchen.

12 NY FORMAND FOR DANAFFALD

Direktør Lars Sørensen fra Johs. Sørensen & Sønner A/S er ny formand for Danaffald.

14 TRANSPORTEN KOMMER IKKE HELT I MÅL

Klimapartnerskab: Ikke realistisk at reducere CO₂ med 70 procent inden 2030.

18 OVERSIGT OVER HJÆLPEN MOD CORONA

Tjek nogle af de initiativer, som skal afbøde coronakrisens økonomiske følger.

20 REGLER PÅ STAND BY

En række regler på transportområdet er ophævet som følge af coronakrisen.

22 SÅDAN BØR DU FORHOLDE DIG

Tag ud og hæng op: 21 anbefalinger fra branchen mod corona-smittespredning.

24 LOCKDOWN I BRUXELLES

Situationsrapport fra DTL's mand i Bruxelles, Torsten Laksafoss Holbek, NLA.

26 VOLVO GENNEMFØRER RELANCERING

Alle de nye Volvo-versioner har øget fokus på førerens forhold.

30 FLAT OG FUNKTIONEL

Vi ser denne gang nærmere på en gardin-trailer, som er helt tilpasset opgaverne.

34 TUNGE MULIGHEDER I NORGE

Norge indfører MVT4, som kan køre med op til 60 tons totalvægt på blot syv aksler.

36 NYE MOMSREGLER VED FRAGT

Nye regler om momsfri handel i EU kan betyde større krav til vognmændene.

38 HVAD BETYDER SAMTIDIGHEDSFERIE?

Den 1. september overgår vi til samtidighedsferie, men hvad betyder det?

40 SÅ KOM OK 2020 PÅ PLADS - NÆSTEN

Tjek hvad den nye transportoverenskomst indeholder.

Ansvarshavende redaktør: Adm. dir. Erik Østergaard. Redaktion: redaktør Niels Møller Madsen (DJ), redaktionsmedarbejder Selina Dravnfeldt, Thomas Rumph, Finn Bjerremad, Morten Lindbo og Claus Perregaard. Annoncekontakt: Vendemus ApS, tlf. 7222 7080, mail: kontakt@vendemus.dk. Layout og tryk: KLS PurePrint A/S. Kontrolleret oplag: 3.442. Abonnement: kr. 495,- ekskl. moms. ISSN 1902-5173. Medlem af Danske Medier. Adresse: DTL Magasinet, Grønningen 17, st., 1270 København K. Tlf. 7015 9500, www.dtl.eu, e-mail: dtl@dtl.eu.

Artikler i DTL Magasinet udtrykker ikke nødvendigvis DTL's holdning.



I SKYGGEN AF CORONA



En i dag forkættret tysk filosof fra 1800-tallet skrev engang, at "alt hvad der er solidt, vil fordampe og blive til luft". Udsagnet er ofte blevet nævnt som betegnende for vores tid, moderniteten. De ting, vi tror er sikre, viser sig usikre. Hvad der den ene dag stod klippefast, er næste dag blot en tom kulisse, der kan blæses omkuld. Og civilisationens fernis blev flået af i samme takt, som gær og håndsprit blev flået ned fra butikkernes hylder og stjålet fra hospitaler.

Corona-virus og COVID-19 har på ingen tid bragt sygdom, død og ikke mindst frygt fra Kina til Italien og til Danmark. Ingen steder på kloden kan længere kan vide sig sikre, og dagligt vokser antallet af smittede og døde. Globaliseringen er ikke kun øget samhandel og eksotiske rejser til fjerne destinationer. Det er også sygdom og død.

Transporterhvervet i bredeste forstand har også mærket konsekvenserne: Flyene står stille, og medarbejdere sendes hjem i hobetal. Danmark er gradvist blev lukket ned. Barer, caféer og restauranter lukker på stribe. Alle typer virksomheder rammes. Sådan kan jeg blive ved. Hele verden står potentielt på randen af en stor økonomisk recession. Der er et lille håb om, at det "bare" bliver et par økonomisk dårlige måneder. Men realistisk set vil disse økonomisk hårde måneder kunne trække konsekvenserne langt ud i fremtiden. Og vognmændene mærker det ligesom alle andre hårdt og kontant.

I dette nummer af DTL-Magasinet DANSKE VOGNMÆND vil vi forsøge at give jer det bedst mulige opdaterede overblik over de forhold, som gælder for jer vognmænd og jeres chauffører i den aktuelle nødretilignende situation. Men det er svært at følge med, for de politiske tiltag, anbefalinger, dispensationer, forbud osv. er kommet i en lind strøm.



Realistisk set vil disse økonomisk hårde måneder kunne trække konsekvenserne langt ud i fremtiden. Og vognmændene mærker det ligesom alle andre hårdt og kontant.



Derfor bestræber vi os på at holde alle løbende opdaterede via vores nyhedsbreve og pressemeddelelser. Hvis du ikke allerede abonnerer på disse tjenester, så gør dig selv og os den tjeneste at tilmelde dig via www.dtl.eu.

Vi bestræber os også på at dosere informationsmængden. Vi ønsker hverken at sende for lidt eller for meget information ud. Det er os blot magtpåliggende, at I hurtigt kan orientere jer i lige netop dét, der er nødvendigt for, at I kan holde jeres virksomhed bedst muligt kørende og komme så helskindet gennem denne krise som muligt.

Inde i bladet kan I også finde henvisninger til de generelle sites, hvor I og jeres familier løbende kan blive opdateret om situationen omkring COVID-19, og hvad som gælder.

I skrivende stund arbejder DTL's medarbejdere hjemmefra. Men vi er klar ved mail og telefon.

Vi er løbende i kontakt med både myndigheder, politikere og andre organisationer for dels at bidrage til de bedste løsninger i denne ekstraordinære situation dels for at være så velinformerede så rettidigt som muligt. Den viden på forkant deler vi med DTL-medlemmerne så snart, det er muligt.

Men det står også klart, at hvad vi for få måneder siden tog mere eller mindre for givet i dag er dramatisk forandret. Hvad der før var solidt, er fordampet og blevet til luft. Om tingene vender nogenlunde tilbage til, hvordan de var før, er umuligt at sige med sikkerhed. Men det er tvivlsomt.

Alt det må vi tage i den rækkefølge, det rammer.

Indtil da: Pas på jer selv og jeres familier. Og følg regeringens og myndighedernes retningslinjer af hensyn til alle.

Adm. direktør Erik Østergaard

Læs mere på side 18-24.



DIGITALE GENERALFORSAMLINGER

Coronakrisen har tvunget mange virksomheder og organisationer til at revidere planerne for årsmøder og generalforsamlinger. Hos DTL og DTL-A kommer generalforsamlingerne i maj delvist til at foregå via nettet.

► Claus Perregaard [cpe@dtl.eu]

Nedlukningen af Danmark i forbindelse med COVID-19 har tvunget stribevis af virksomheder og organisationer til at revidere deres planer for årsmøder og generalforsamlinger og spænder fra Mærsk i den ene ende til mindre brancheorganisationer i den anden. Alle er påvirket af den uvante og alvorlige situation.

Således også DTL - Danske Vognmænd, som i år ser sig nødsaget til at aflyse arrangementet i Kolding og i stedet afvikle generalforsamlingerne for både DTL og DTL-A delvist digitalt med mindst muligt fysisk fremmøde. I praksis streames der fra generalforsamlingerne.

Ingen ved for nærværende, hvor længe forsamlingsforbuddet vil vare. Og på grund af de gældende vedtægtsbestemte frister har DTL-/DTL-A-bestyrelserne fundet det nødvendigt at finde et brugbart alternativ til de tidligere annoncerede og traditionelle fysiske ordinære generalforsamlinger i DTL-/DTL-A uden at kompromittere hverken sundheden hos de delegerede og medlemmerne eller myndighedernes krav og anbefalinger.

Som rettidigt varslet for begge generalforsamlinger afvikles de fortsat den 16. maj 2020 - kl. 9.00 for DTL's vedkommende og kl. 11.00 for DTL-A's vedkommende.

I praksis vil alle delegerede få tilsendt et link eller kunne gå ind via DTL's hjemme-

side, og derfra følge fremlægning af beretningerne fra DTL-formanden, næstformanden og direktøren, få forelagt regnskab og budget osv. Det vil via en chatfunktion være muligt at stille spørgsmål eller fremkomme med kommentarer i forbindelse med generalforsamlingerne.

Med andre ord vil indholdet være, som det kendes, men formen vil være anderledes.

Træls situation

Martin Danielsen, DTL's formand:

- Det er jo på alle måder en træls situation ikke at kunne mødes og afvikle generalforsamlingen, som vi plejer. Men der er ingen vej udenom. Hele lande lukker ned i disse uger, og ingen aner, hvor længe vi kommer til at døje med eftervirkningerne af COVID-19. Vi kan selvfølgelig ikke gøre andet end at tage vores forholdsregler og give medlemmerne og de delegerede dels den tryghed ved ikke at mødes, dels muligheden for rent faktisk at få afholdt generalforsamlingerne og overholde de juridiske krav. Det er det muliges kunst, vi er ude i her.

Generalforsamlingen vil altså blive afholdt delvist digitalt for at begrænse antallet af fysiske deltagere samlet, og afviklingen vil ske under hensyn til de fastsatte krav for forsamling på tidspunktet for afholdelsen. I praksis vil beretninger,

regnskaber, budgetter og det øvrige indhold både fremsendes fire uger før generalforsamlingen samt fremlægges for kamera således, at man kan følge med i realtid hjemmefra med mulighed for via chat at kommentere mv.

De nærmere praktiske og tekniske instrukser for de digitale generalforsamlinger vil for de delegerede følge i direkte post sammen med udsendelsen af de fuldstændige dagsordner samt de reviderede regnskaber for henholdsvis DTL og DTL-A.

Materialet inkl. nærmere vejledning om de praktiske forhold om afviklingen af generalforsamlingen herunder stemmeafgivning sendes naturligvis til de delegerede i henhold til mandatlisterne senest fire uger før generalforsamlingens afholdelse.

- Af mange grunde håber vi selvfølgelig, at den aktuelle situation hurtigt kan normaliseres. Der er brugt mange kræfter, tid og penge på et arrangement, som nu ikke kan afvikles som planlagt. Men det er et vilkår, som DTL deler med nærmest samtlige andre organisationer og virksomheder ikke bare i Danmark, men i hele verden. Jeg vil dog godt garantere, at vi nu ser fremad og prøver at få et arrangement stablet på benene for vognmændene i en ikke så fjern fremtid. Indtil da må vi afvikle vores generalforsamlinger under disse lidt specielle former, siger Martin Danielsen. ■



Årets generalforsamlinger hos DTL og DTL-A kommer på grund af coronakrisen og det deraf følgende forsamlingsforbud til at foregå via nettet. Billedet er fra generalforsamlingen sidste år i København. Foto: Niels Møller Madsen.



VORES STØRSTE LANCERING NOGENSINDE

Må vi præsentere den nye Volvo FMX, FH, FH16 og FM.
Se mere på volvotrucks.dk

Volvo Trucks. Driving Progress



TUNNEL SKAL ERSTATTE BRO

Fehmarnsundbrücke mellem Femern og Østholsten erstattes af en sænketunnel til 714 millioner euro. Tunellen skal være klar i 2028, har forbundsregeringen og Deutsche Bahn besluttet. Den nuværende bro fra 1963 bevares, men den kan ikke klare den øgede belastning ved åbningen af Femern-tunnelen mellem Rødby og Puttgarden. Den kommende Femern-tunnel mellem Danmark og Tyskland er også en sænketunnel.

VESTFYN TRÆKKER 2020 AFLYST

Coronakrisen er den direkte årsag til, at årets transportmesse Vestfyn Trækker er aflyst. Det meddeler VBG, som har arrangeret Vestfyn Trækker i mere end 20 år. Messen samler normalt op til 10.000 besøgende. Kilde: VBG



RO PÅ PENSIONSOPSPARINGEN

DTL's samarbejdspartner, når det gælder pension, SEREN, opfordrer folk til at bevare roen under den skabte økonomiske krise som følge af coronapandemien.

"Helt overordnet er vi ikke bekymrede for pensionsopsparingerne på langt sigt. Og det er vigtigt at huske på, at pension netop er langsigtet. Selv dem, som starter udbetaling om få år, skal i de fleste tilfælde have dem udbetalt over 20 år," skriver pensionsmægleren i en meddelelse.

"I 2019 oplevede vi et aktiemarked med meget store stigninger - inklusive stigningen i US dollars - gav aktier omkring 30 % i afkast. Det har været en noget anden udvikling, vi har oplevet i den seneste periode, hvor markedet samlet set er faldet knap 22 %. Skal vi så følge markedet, gå i panik, og sælge ud af aktierne nu? Vores anbefaling er 'nej'. Pension er en langsigtet opsparing, hvor ingen kan forudsige Corona-smittens udvikling eller Trumps udmeldinger for den sags skyld," skriver SEREN.

Kilde: SEREN

SAGT & SKREVET

Melder hus forbi

"Det er ikke hos forsikringsbranchen, at samfundets tab kommer til at ligge. Det er hos virksomhederne som helt overvejende udgangspunkt."

Vicedirektør **Thomas Brenøe**, brancheorganisationen Forsikring & Pension, til dagbladet Børsen om de økonomiske følger af coronavirussen.

Kom så drenge!

"Kom så drenge! Trods den trøse situation er det NU, vi skal vise vores værd for vores medborgere, at de ikke kan undvære os! Skal vi ikke alle lave en aftale om, der lige bliver givet en ekstra skalle i denne svære tid."

Lastbilchauffør **Mads Evers-Jensen** til Lastbilmagasinet efter statsminister Mette Frederikssens historiske beslutning om at lukke landet ned.

Løftet pegefinger

"Det er for forsyningssikkerhedens skyld, og det er i en begrænset periode, at reglerne omkring ugehvil er lempet. Der er ikke givet carte blanche til at gøre, hvad man vil."

Politikommisær **Jesper Engelund** fra Tungvognscenter Syd til Lastbilmagasinet.

Travl kurerafdeling

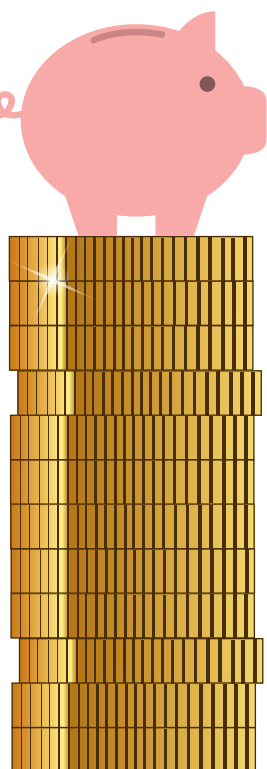
"Vores kurerafdeling har lidt mere travlt de her dage, fordi vi har fået flere ture til sygehuse og hospitaler med mundbind, håndsprit og andre værnemidler. De ture prioriterer jeg højest for tiden. Det synes jeg, man skylder."

Thomas Jensen, adm. direktør i Røde-kro Kurer og formand for DTL's Specialforeningen for Kurér- & Varebilstransportører til Transportmagasinet.

Shitstorm gav pote

"Jeg har talt med Danish Crown Toppings, og de fortæller, at der nu er et toilet til chaufførerne. De har afsat et af de toiletter, som administrationen normalt bruger, så chaufførerne kan bruge det."

Pressechef for Danish Crown, **Jens Hansen**, til Lastbilmagasinet efter en mindre klagestorm fra chauffører som blev nægtet at bruge toiletter hos Danish Crown.



SPAR TID MED KUN ÉT STOP

Vi tager os af både bil og chauffør



Vi arbejder på at gøre det nemmere og mere bekvemt for jeres medarbejdere på farten. Derfor har vi fokus på at levere kvalitetsprodukter, både når det drejer sig om brændstof og bilvask, men også når det kommer til mad og drikkevarer.

På alle vores stationer kan vi også tilbyde opholdsområder med gratis Wi-Fi, mulighed for at oplade computer eller mobiltelefonen – og selvfølgelig adgang til toilet.

For at spare tid, har vi flere steder installeret særlige lastbil-dieselpumper – her er konceptet enkelt: Tank og hurtigt videre.

Hos Circle K skal det nemlig være nemt og hurtigt at få klaret det hele: "One Stop Shopping" kalder vi det. Kontakt os på **70 136 136** for en uforpligtende snak om, hvordan vi kan spare tid for dig og dine medarbejdere ...

Circle K – vi gør din rejse nemmere



Take it easy

DENISE

– EN AF DE SJÆLDNE FÅ

Denise Altenburg er lastbilchauffør og med i en taskforce, der skal skaffe flere kvinder til branchen.

➡ John Larsen [sjjjap@webspeed.dk] 📷 Niels Møller Madsen [nmm@dtl.eu]



KVINDER I TRANSPORT- ERhvervet

Kvinderne udgør en forsvindende lille del af chaufførerne i branchen. Men det går dog langsomt fremad:

- I 2010 var der 379 kvindelige lastbilchauffører svarende til 1,4 procent.
- I 2018 var der 656 kvindelige chauffører svarende til 2,4 procent.
- På vejgodstransportuddannelserne var der sidste år 753 studerende, hvoraf fem procent var kvinder.

Kører du virkelig den store lastbil helt alene?

Sådan lyder det nogle gange, når Denise Altenburg er ude hos en ny kunde. Hun tager den lille fordom med et smil.

- Jeg nikker bare og tænker, at det spørgsmål ville en mand aldrig få. Og så kører jeg endda i den mindste lastbil i vores bilpark, en MAN TGL, griner hun.

Denise Altenburg har kørt lastbil hos fragtfirmaet Viggo Petersens Eftf. A/S i tre år, først som lærling og siden som fastansat i et halvt års tid. Her er der ud af 131 chauffører ansat otte kvindelige chauffører, altså en andel på 6,5 procent. Klart flere end landsgennemsnittet på godt to procent.

Hun oplever ingen problemer i jobbet som kvinde, ud over overraskelsen hos nogle kunder, når de ser en kvinde træde ud af førerhuset.

- Til gengæld har jeg fornemmelsen af, at truckførerne er hurtigere til at hjælpe, når det er en kvinde, der kommer med varerne.

Som lærling var Denise med rundt i landet på "Job i transport"-trucken og er derigennem blevet medlem af en såkaldt taskforce, der blev nedsat sidste år af transportorganisationerne for at udvikle ideer til, hvordan man får flere kvinder til at vælge et arbejdsliv bag lastbilrattet.

Kvinderne er nemlig blevet udset til at redde branchen fra den arbejdskraftsmangel, der øges i

takt med, at ældre chauffører forlader arbejdsmarkedet. I dag har op mod halvdelen af de danske chauffører passeret de 50 år og hver syvende er over 60 år. Samtidig er branchen i vækst, men tilgangen af unge er alt for lav.

Taskforcen skal efter planen præsentere sine ideer på "Godstransportens Kvindedag" i Kolding den 3. september.

Andre gafler de unge

- Jeg har deltaget i tre møder i taskforcen, hvor vi blev delt op i små grupper, fortæller Denise.

- Jeg ser især et problem i, at de unge, både piger og drenge, ikke kan starte med det samme, når de går ud af skolen som 16-17 årige. De skal vente på, at de kan få et kørekort som 18-årige, hvis de har en læreplads. Har de ikke en læreplads, skal de vente, til de er 21 år. Og i mellemtiden gafler andre uddannelser de unge, siger hun.

I taskforcen talte deltagerne, som er vognmænd, chauffører, skolefolk og organisationsfolk med flere, om, at landets skolevejledere mildt sagt har svært ved at få øje på transporten som en jobmulighed for de unge.

- Skolevejlederne skal på banen. Mine kendte intet til faget. Jeg blev rådet til at søge ind på handelsgymnasiet, efter jeg havde været på efterskole. Men jeg valgte lastbilbranchen, for det ligger i blodet. Jeg er gået i min fars og morfars fodspor. Siden har "Job i transport"-trucken besøgt min efterskole i Middelfart, så forhåbentligt er branchen også blevet mere synlig dér.



► GODSTRANSPORTENS KVINDEDAG

En større gruppe af godstransportvirksomheder og interessenter inviteres til at deltage. Men også andre interesserede, der vil bidrage til at få flere kvinder i førersædet, kan tilmelde sig til "Godstransportens Kvindedag". Den holdes den 3. september 2020 kl. 10-15 i Volkerts Fylke i Kolding. Tilmelding til info@tu.dk

Den hårde tone

Blandt de andre indspark på møderne har været ønsket om en bedre omgangstone.

- Tonen kan godt være hård indimellem. Min far, som også kører for firmaet, har været lidt skeptisk på grund af kunder, der kan råbe hårdt til én, men det har ikke påvirket mig. Pigerne må lære jargonen, hvis man vil være blandt "ligemænd" på arbejdspladsen, om jeg så må sige. Det bliver svært at ændre på det.

Hvad sætter du mest pris på i jobbet?

- Jeg kører med alt, der kan stå på en palle. De fleste af mine kunder er i Herlevs industrikvarter, og det bedste er kundekontakten! Det er slet ikke det ensomme job på landevejen, som mange tror. Tværtimod har jeg en meget afvekslende arbejdsdag, hvor jeg kører max. 100 km fra terminalen i Høje Taastrup. Jeg kan endda klare flere kundebesøg ved

- Det er slet ikke det ensomme job på landevejen, som mange tror. Tværtimod har jeg en meget afvekslende arbejdsdag, hvor jeg kører max. 100 km fra terminalen i Høje Taastrup, fortæller lastbilchauffør Denise Altenburg fra fragtfirmaet Viggo Petersens Eff. A/S.



Jeg valgte lastbilbranchen, for det ligger i blodet. Jeg er gået i min fars og morfars fodspor.

Lastbilchauffør Denise Altenburg

at gå turen med min "elhund", min elektriske palle-løfter. Så ingen tunge løft her.

- Efterhånden får du jo en fast kundekreds, og det er det rareste. De bliver lidt forkælede, så der falder lidt gaver af til jul, lyder det.

Denises kørekort har næsten fuld plade: C+CE-kørekort til hængsler plus certifikater til truck, kran op til 30 tonmeter, farligt gods og køletransporter.

Vognmand: De mange jobmuligheder

Vognmand Winnie Grant, Georg Hansen Handel og Transport A/S i Kastrup, har også været med i taskforcen, og hun mener, det er vigtigt, at branchen får fortalt omverdenen, at en chauffør ikke BARE er en chauffør.

- Mulighederne er mange, forskellige og kræver

forskellige kompetencer. Det er ikke altid ligetil at opstille en stor kran og hejse til sjette sal inde i København. Eller fx bakke en container ind i en baggård. Men det kræver også, at vi som vognmænd er villige til at lave individuelle aftaler om arbejdstid.

- Det er vigtigt at sende det signal både til kvinderne, vognmændene og vores kunder, siger Winnie Grant, der er medlem af bestyrelsen for DTL, DTL-A og af Vognmandslaugets bestyrelse.

I dag har transportfirmaet, der udfører kran- og containerkørsel og meget mere til især byggebranchen, ikke nogen kvinder blandt de ni chauffører.

- Men det er nu mest et tilfælde. Vi har tidligere haft en kvinde ansat som chauffør. Men der er p.t. ikke kvinder blandt dem, der har søgt job hos os, siger hun. ■

Denise Altenburgs kørekort har næsten fuld plade: C+CE-kørekort til hængsler plus certifikater til truck, kran op til 30 tonmeter, farligt gods og køletransporter.



► TASKFORCEN OG UDFORDRINGERNE

Kun lidt flere end to ud af 100 lastbiler har en kvinde i førersædet. Det kan vi gøre bedre, mener branchens organisationer.

Chaufførjobbet er nemlig velegnet til kvinder, og kvinderne i branchen er glade for deres job. Men desværre kender alt for få kvinder til mulighederne i godstransportbranchen. Derfor har transportorganisationerne nedsat "Taskforcen for flere kvinder i førersædet", hvor virksomheder, chauffører, skoler og eksperter er gået sammen for at få flere kvinder bag rattet.

Taskforcen har undersøgt udfordringerne, udarbejdet en strategi for øget kvinderekruttering og er på vej med konkrete løsninger, som gør det nemmere at skabe en forandring.

Deltagerne har også set på barriererne for flere kvinder i førersædet: Der er et lavt kendskab og manglende viden om chaufførjobbet blandt kvinder. Også branchens omdømme og selve kulturen i branchen spænder ben for kvinderekruttering. Endeligt får branchens rammevilkår og arbejdsmiljø kvinder til at fravælge chaufførjobbet. De konkrete forslag til aktiviteter er ved at blive udarbejdet til fremlæggelse på "Godstransportens Kvindedag" planlagt til den 3. september.

Bag taskforcen og kvindedagen står Transportens Udviklingsfond (TU) og Godstransportens Uddannelses- og Udviklingsfond (GUU). Bag de to fonde står DTL-A, ATL og 3F.

Gennemprøvet, nemt og sikkert. *Tank med mobilen.*

Hos OK kan dine chauffører tanke og betale med sms. Sikkert og supernemt. På den måde undgår du glemte, beskadigede og mistede tankkort. Det er en hjælp for dine chauffører og dine folk hjemme på kontoret. I en travl hverdag er det mere end OK.

Vil du høre mere? Så ring til OK's transportteam på 89 32 25 40.

OK

NY FORMAND FOR DANAFFALD

Danaffalds formand gennem 29 år, John Andersen, skød i sin sidste beretning til foreningens generalforsamling med skarpt mod en tiltagende tendens: Kommunal hjemtagning af arbejdsopgaver.

► Morten Lindbo [mol@dtl.eu] 📷 Niels Møller Madsen [nmm@dtl.eu]

Direktør Lars Sørensen fra Johs. Sørensen & Sønner A/S er ny formand for DTL's specialforening, Danaffald. Det skete, da Danaffalds nye bestyrelse konstituerede sig efter generalforsamlingen i begyndelsen af marts. Lars Sørensen, den hidtidige næstformand, afløser dermed formand gennem 29 år, John Andersen fra Preben Andersen Vognmands- & Renovationsforretning ApS, der fremover er et af to æresmedlemmer af Danaffald.

Inden da nåede John Andersen at skyde med skarpt på kommunerne, der i stor stil hjemtager affaldsindsamlingen og sender færre indsamlingsopgaver i udbud tilsyneladende med opbakning fra både KL og Dansk Affaldsforening.

- Det er en meget uheldig tendens, som det er en af Danaffalds hovedopgaver at bekæmpe. Det er en vanskelig kamp, hvor det desværre ikke er nok at bruge økonomiske argumenter og fremhæve værdien af markedsdynamik, sagde John Andersen i sin sidste beretning.

- Når kommunerne hjemtager opgaver, som tidligere har været udbudt i konkurrence, mister man et vigtigt instrument i den økonomiske styring. Når konkurrencepresset fjernes, er der ikke længere noget, som sikrer den økonomiske effektivitet. Derfor risikerer borgerne at komme til at stå med en større regning for et mindre effektivt kommunalt system. Vi har set flere eksempler på, at kommunerne har hævet affaldsgebyret, når først opgaven er hjemtaget, sagde han.

- Danaffald ønsker, at opgaven med affaldsindsamling skal holdes i udbud, også selvom det kommunale forsyningsselskab måtte vinde opgaven for en periode, forklarede John Andersen, der fremhævede, at hjemtagning er et problem for de private vognmænd, der skal leve af deres forretning.

Tak til John Andersen - goddag til ny bestyrelse

Den afgående formand sluttede af med at udtrykke et ønske fra bestyrelsen om at have en bedre kontakt til medlemmer ved at orientere mere systematisk om bestyrelsens arbejde. Derfor er det planlagt, at Danaffalds medlemmer skal have adgang til referater



Danaffalds nye bestyrelse (fra venstre): Hans Heissel (næstformand), Karsten Lindskov Linderskov, Børge K. Jørgensen, Lars Sørensen (formand), Lykke M. Jensen, Steen Tofteng, samt Carl Lauritzen.



og andet materiale fra bestyrelsesmøderne på DTL's hjemmeside.

Forsamlingen takkede John Andersen for en stor indsats under sin formandsperiode, der har strakt sig uafbrudt siden 1991.

Danaffalds bestyrelse konstituerede sig efter generalforsamlingen med Lars Sørensen fra Johs. Sørensen & Sønner A/S som formand og Hans Heissel fra Knud Erik Heissel A/S som næstformand.

De øvrige medlemmer af bestyrelsen er herefter: Lykke M. Jensen fra Leif M. Jensen A/S, Børge K. Jørgensen fra EKJ Renovation og Containerudlejning A/S, Steen Tofteng fra Steen Tofteng A/S, Karsten Lindskov Linderskov fra Remondis A/S samt Carl Lauritzen fra Nordjysk Forretnings & Industri Renovation. ■

John Andersen, Danaffalds formand gennem 29 år, modtog en klokke i afskedsgave. Han er nu æresmedlem af foreningen.



Vækst din forretning

Bruger du for meget tid på at skaffe nye kunder?

Spar tid og kom i gang med Experians onlineløsning BusinessInsight i dag og:

- Identifier nye kunder på 5 min på tværs af Norden
- Kreditvurder på sekunder
- Få lynhurtig kreditrating på alle virksomheder i Norden

Start din gratis prøveperiode i dag!

Husk at DTL's medlemmer opnår en rabat på mindst **15%** på de produkter, som Experian leverer. Den samlede rabat afhænger af, hvilke produkter medlemmet indgår aftale om.

www.experian.dk

Kontakt Annette Elsberg
på mobil
24912832
eller e-mail:
annette.elsberg@experian.com



KLIMA: LANDTRANSPORTEN KOMMER IKKE HELT I MÅL

Gradvis indførsel af alternative drivmidler, omlægning af brændstofafgifterne, større lastekapacitet og levering i ydertimerne. Det er de centrale anbefalinger fra regeringens klimapartnerskab for landtransport.

► Morten Lindbo [mol@dtl.eu]





For at fremme
brugen af alternative
drivmidler, foreslår
klimapartnerskabet
for landtransport,
at staten sætter en
milliard kroner af til en
tilskudsordning til de
første 10.000 tunge
køretøjer frem mod
2030, der kører på
alternative drivmidler
som fx biogas, el
eller brint. Foto: Finn
Bjerremand.

Allerede nu ligger det klart, at det ikke er realistisk at nå en 70 procent reduktion for landtransporten inden 2030 med de nuværende teknologier og klimaløsninger. Den teknologiske udvikling, den internationale konkurrencesituation og transportsektorens afgørende betydning for mobilitet i Danmark skygger ganske enkelt for en hurtig udvikling.

Det mener klimapartnerne i regeringens klimapartnerskab for landtransport, som blev ledet af DSV-bossen Jens Bjørn Andersen og DTL's formand Martin Danielsen og Anne Kathrine Steenbjerge fra DI.

Forslagene i partnerskabets rapport sigter på at komme med "realistiske og ambitiøse" løsninger, der vil kunne gennemføres inden 2025 og bidrage med en reel og betydelig reduktion frem mod 2030. Det er nemlig vigtigt, at danske jobs og Danmarks fremtidige konkurrenceevne bevares.

Så hvad er det for nogle løsninger, vi skal forvente, at politikerne på den anden side af coronakrisen skal tage stilling til?

Fortrængningskrav og afgifter

Først og fremmest er det et såkaldt fortrængningskrav. De energiselskaber, der leverer energi til transportsektoren i Danmark, skal stilles over for et krav om, at drivmidlerne samlet skal fortrænge stadig mere CO₂.

Det kan ske ved at iblande en stadig stigende mængde grønne drivmidler i den sorte diesel eller ved at markedsføre drivmidler, der er helt eller delvis fossilfrie og få godtgjort værdien af deres CO₂-fortrængning. Fx ved at der sættes værdi på fortrængningen og få værdien til at afspejle sig i prisen på alle drivmidler gennem en kvotelignende mekanisme.

Det skal sikre, at den del af den tunge transport, som ikke elektrificeres, kan bidrage med en betydelig reduktion af CO₂-udslippet i perioden fra 2020 til 2030. I hvert fald indtil der er taget teknologiske løsninger i brug, der kan bidrage til en større CO₂-reduktion. Hvor stor denne fortrængning skal være, skal fastsættes ud fra en helhedsplanlægning af Danmarks samlede nedbringelse af CO₂.

En række af de drivmidler, der er på markedet lige nu,

► KLIMAPARTNERSKABET FOR LANDTRANSPORT

45 organisationer og virksomheder inden for gods- og persontransport, privatbilisme, detailhandel og engros, havne og energi har siden november arbejdet i regeringens klimapartnerskab for landtransport. DSV-bossen Jens Bjørn Andersen og DTL's formand Martin Danielsen og Anne Kathrine Steenbjerge fra DI har stået spidsen for arbejdet.

kan bruges i traditionelle dieselmotorer. Det gælder fx biodiesel, visse elektrofuels og HVO.

En anden del af drivmidlerne såsom el, brint og biogas kræver investering i særligt indrettede lastbiler, der herefter er låst til dette drivmiddel og er helt afhængig af, at der er adgang til tankning/opladning. Hvis en virksomhed satser på én type drivmiddel, der kræver særligt indrettede biler, og som ikke viser sig at blive udbredt i fremtiden både nationalt og internationalt, vil denne virksomhed stå med en række biler, der ikke kan udnyttes optimalt pga. manglende optanknings-/ladekapacitet, og som ikke kan sælges, da der ikke vil være et marked for dem, fremhæver partnerskabet.

Afgifter og tilskud

Så er der tale om at omlægge brændstofafgifterne, så de alternative drivmidler bliver relativt billigere i forhold til fossile brændstoffer.

Det skulle gerne fremme efterspørgslen på disse drivmidler og nedbringe totalomkostningerne til køb af køretøjer på alternative drivmidler. Det er ingen klimaløsning, hvis danske transportopgaver overtages af udenlandske virksomheder, der drives af billigere drivmidler købt i udlandet.

På køretøjssiden anbefaler partnerskabet at fremme markedet for tunge køretøjer på alternative drivmidler i Danmark. Det skal ske ved at bruge en milliard kroner til en tilskudsordning til de første 10.000 tunge køretøjer frem mod 2030, der kører på alternative drivmidler som fx biogas, el eller brint.

Og så bør man igangsætte forsøg med nye konfigurationer af køretøjer. Det kan konkret være forsøg med dobbelttrailer-vogntog, hvor der indgår to standard-sættevogne i vogntoget (op til 34 meter). Denne konfiguration vil have en endnu større klimaeffekt end de nuværende modulvogntog. Her vil man kunne trække på erfaringer fra Sverige.

Ikke overraskende er der samtidig forslag om at sikre adgang for modulvogntog til havne og godsterminaler, herunder i København. Modulvogntogene er vel nok det mest konkrete eksempel på CO₂-besparelse i den tunge trafik siden indførelsen i 2008.

Levering uden for myldretiderne

Endelig er der selve kørslen: Levering uden for myldretiden kan nemlig give en potentiel besparelse på syv procent brændstof. Partnerskabet mener, at det bør understøttes af lovgivning om mulighed for natlevering, hvis der støjes under et vist niveau, så tilladelserne ikke inddrages uden varsel med økonomiske tab til følge for vognmand og detailhandlen. Samtidig bør man overveje at satse endnu mere på miljørigtig kørsel, da erfaringerne viser, at Ecodriving i gennemsnit leverer ti procent reduktion i brændstofforbruget.

Branchen selv er helt opmærksom på, at digital optimering af godshåndtering og køretøjsdisponering også giver muligheder for CO₂-besparelser. Derfor indeholder rapporten også anbefaling om at oprette en

tilskudspulje på 100 millioner kroner til forsøgsordninger med teknologi, der fx kan øge lastbilernes lastekapacitet eller på anden måde effektivisere transporten.

Det offentlige er storindkøber af både person- og godstransport, og der er et stigende fokus i branchen på at kunne levere grøn transport til virksomheder og privatpersoner.

Klimapartnerne foreslår derfor også, at staten og kommunerne sammen med erhvervslivet udarbejder en strategi for, hvordan såkaldte "klimarelaterede konkurrenceparametre" inddrages i vurderingen af offentlige indkøb og udbud på transportområdet. Strategien bør rumme en klar handlingsplan for, hvordan dette gøres i praksis og herunder definere, hvad der udgør grøn transport i 2025 og i 2030, hedder det i rapporten.

Der er med andre ord nok for politikerne at tage fat på, når de er tilbage på Borgen. Spørgsmålet bliver så nok: Har vi råd? ■

Læs rapporten og bilagene her

www.danskerhverv.dk/klimapartnerskaber/landtransport/

► DTL OM PARTNERSKABSRAPPORTEN

DTL's formand og medlem af ledelsen for klimapartnerskabet for landtransport, Martin Danielsen:

- Der er kommet et godt og solidt resultat ud af anstrengelserne, og jeg glæder mig bl.a. over, at det gennem en målrettet indsats fra DTL's side er lykkedes at få vognmandens praktiske virkelighed og konkurrencesituation med i billedet. Det er vigtigt, at vi ikke udsteder blankochecks på vognmændenes vegne, og der kommer ikke nogen klimaløsning, hvis konkurrencevilkårene svækkes ensidigt herhjemme, for så vil de danske vognmænds transportarbejde bare blive overtaget af udenlandske.

DTL's adm. direktør Erik Østergaard, der også har deltaget i partnerskabet, siger:

- Det er et meget omfattende katalog af virkemidler, der kan give et afgørende bidrag til den nødvendige grønne omstilling af transportsektoren. Transportsektorens grønne omstilling kommer ikke af sig selv, og derfor er det vigtigt, at der er et godt samspil, hvor der tages højde for den hårde internationale konkurrencesituation, som transportbranchen befinder sig i, og som betyder, at mange af virkemidlerne forudsætter en økonomisk opbakning fra politisk hold.

Dansk erhvervslivs nye betalingsløsning
på de europæiske betalingsveje.

EuroBizz. Vejen frem i Europa.

EuroBizz er en betalingsløsning fra BroBizz, der gør livet lettere på de europæiske betalingsveje for dansk erhvervsliv. EuroBizz klarer vejbetalingen for køretøjer over 3.500 kg med én og samme enhed. Det sikrer hurtigere gennemkørsel i udvalgte betalingsanlæg, mindre administration i form af én udbyder på tværs af store dele af Europa samt, ikke mindst, en konkurrencedygtig pris.

Læs mere på eurobizz.com eller kontakt os på 70 80 79 76 / eurobizz@brobizz.com og hør mere om dine muligheder.



OVERSIGT OVER HJÆLPEN MOD CORONA



Regeringen reagerede på coronakrisen med en lang række initiativer, som skal lette erhvervslivet for nogle af de økonomiske byrder som følge af coronakrisen. Tjek dem her.

► Niels Møller Madsen [nmm@dtl.eu]

FÅ MERE AT VIDE

Hvad man skal leve op til, hvordan man kommer i betragtning, og hvordan man ansøger til de enkelte støtteordninger osv. er udførligt beskrevet her: www.virksomhedsguiden.dk/erhvervsfremme/content/klik-pa-Find-vejledning-om-coronavirus/covid-19.

De danske myndigheder har samlet alle informationer om coronavirus/covid-19 her, hvor du bl.a. også finder siden, "Hvis du transporterer gods på vejen": www.politi.dk/coronavirus-i-danmark.

Hvis du ikke finder svar her, kan du ringe til den fælles myndighedshotline på 7020 0233.

Ved redaktionens slutning den 1. april udgjorde indsatsen mod epidemiens virkning på økonomien fra regeringen og Folketinget op mod 280 mia. kroner. En væsentlig del af initiativerne har direkte betydning også for vognmandsvirksomheder:

- Virksomhedernes betalingsfrister for moms, A-skat og am-bidrag i april, maj og juni udskydes.
- Betalingsfristerne for moms og B-skat for små og mellemstore virksomheder udskydes.
- Reglerne for sygedagpenge ændres, bl.a. så arbejdsgivere får refusion fra dag 1, hvis medarbejderen er syg eller i karantæne på grund af smittefare.
- Den finansielle sektors udlånskapacitet øges med 200 mia. kroner ekstra.
- Finans Danmark har indvilget i, at penge- og realkreditinstitutterne vil yde en hjælpende hånd med lempelige vilkår til privatkunder og erhvervskunder, som i udgangspunktet har en sund økonomi.

- Garantiordninger til små og mellemstore virksomheder samt virksomheder, der er særligt hårdt ramt af krisen.
- Trepartsaftale mellem regeringen og arbejdsmarkedets parter om lønkompensation til arbejdsgivere, der må sende medarbejdere hjem på grund af coronakrisen.
- Støtte på op til 23.000 kroner om måneden til selvstændige og freelancere.
- Delvis dækning af faste udgifter i virksomheder med stort omsætningsfald.
- Anlægsloftet for kommuner og regioner ophævet i 2020.

Den politiske hjælp til erhvervsliv og økonomi rækker videre end det, fx har Danmark og Sverige stillet statsgarantier for SAS på tre mia. kroner og en statslig garanti på 1,5 mia. kroner til Rejsegarantifonden. ■

► DTL: VOGNMÆNDENE KAN OGSÅ FÅ BRUG FOR STATENS KOMPENSATIONER

Regeringen og Folketinget har åbnet op for, at der gives midlertidig kompensation for virksomheders faste udgifter, midlertidig lønkompensation og bedre mulighed for at låne penge.

DTL's adm. direktør Erik Østergaard udtrykker stor ros til handlekraften og velvilligheden fra politisk side.

- Tiderne kan også blive trange for transporten, efterhånden som mange aftagere af varer og producenter af affald lukker ned eller går på vågeblus. Jeg er ekstra glad for, at der også gøres noget for den selvstændige, for rigtig mange af vores medlemmer er selvkørende vognmænd med medhjælpende ægtefæller, siger han.



Transporten er termometeret på, hvordan det går i samfundet, og jeg er ikke i tvivl om, at der snart kan være vognmænd, der kan have behov for at gøre brug af ordningerne, siger DTL's adm. direktør Erik Østergaard.
Foto: Lisbeth Holten.



Få mere tid til kørsel

- brug mindre tid på regnskab

Skift til transportbranchens
foretrukne regnskabsprogram
og få **25%** rabat på e-economic
det første år, som medlem af DTL

Læs mere på
e-economic.dk/dtl

e-economic er en del af Visma, der er en af Europas førende softwarevirksomheder. Med skræddersyede, digitale løsninger, hjælper Visma hver dag små og store virksomheder med at skabe en effektiv og succesfuld forretning. Det er det, vi brænder for.
www.e-economic.dk

REGLER PÅ STAND BY

Regeringen har midlertidigt ophævet en række af de regler, som ellers regulerer transportområdet. Se hvilke nedenfor.

BØDER FOR AT OVERSKRIDE SYNSFRIST DROPPES I EN PERIODE

Syn af køretøjer er en forudsætning for at opretholde færdselssikkerheden i Danmark. Netop nu giver en synsindkaldelse dog anledning til utryghed blandt ejere af køretøjer, som i forbindelse med coronakrisen er bekymrede for, hvorvidt de bør møde frem til syn, skriver Færdselsstyrelsen.

Derfor suspenderer styrelsen alle sanktioner – bøder og eller klippede plader – mod ejere, som har eller kommer til at overskride synsfrist for deres køretøj mellem 15. marts og 15. maj 2020.

Det er fortsat muligt at syne sit køretøj, og Færdselsstyrelsen opfordrer folk til at overholde synsfristen, hvis de har mulighed for det. Så længe man overholder anbefalingerne om at holde afstand, bruge handsker og afspritte eller vaske hænder så ofte som muligt, kan man trygt syne sit køretøj.

Kilde: Færdselsstyrelsen

GYLDIGHED PÅ EN RÆKKE KORT OG BEVISER FORLÆNGES

For at forebygge chaufførmangel har Færdselsstyrelsen udstedt en bekendtgørelse, som forlænger gyldigheden af visse kort og beviser inden for vejtransportområdet.

Gyldighedstiden på følgende kategorier af kørekort, samt beviser som udløber i perioden 1. marts til 30. april 2020 forlænges til den 31. august 2020 – dog kun til kørsel inden for Danmarks grænser:

- Kørekort udstedt i medfør af bekendtgørelse om kørekort til disse kategorier, samt på kørekort til erhvervsmæssig personbefordring: C1, C1/E, C, C/E, D1, D1/E, D, D/E.
- Chaufføruddannelsesbevis udstedt i medfør af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport.
- Uddannelsesbevis til førere af køretøjer til vejtransport af farligt gods udstedt i medfør af bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods.
- Sikkerhedsrådgiverbevis udstedt i medfør af bekendtgørelse om sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods.

Kilde: Færdselsstyrelsen

MIDLERTIDIG SUSPENSION AF KRAV OM UDDANNELSE AF VAREBILSCHAUFFØRER

Personer med kørekort til personbil kan midlertidigt fungere som varebilschauffører uden yderligere uddannelse. For at sikre vareforsyningen er reglerne om kvalifikationskrav og uddannelse af varebilschauffører midlertidigt ophævet. Det fremgår af netop udstedt ændringsbekendtgørelse.

Ændringen er blandt andet gennemført for at forebygge chaufførmangel i forbindelse med coronakrisen, og dermed bliver det muligt for personer med kørekort til personbil at fungere som varebilschauffører uden yderligere uddannelse. Varebilsvogmænd skal dog fortsat have en godskørselstilladelse til den enkelte varebil.

Reglen om kvalifikationskrav og uddannelse af varebilschauffører vil blive genindført, når situationen omkring coronavirus er stabiliseret.

Kilde: Færdselsstyrelsen

MIDLERTIDIG DISPENSATION FOR MILJØZONEREGLERNE

Den midlertidige dispensation for miljøzonerreglerne er blevet forlænget frem til og med den 14. april 2020. Det sker for at gøre det nemt og hurtigt at få varer ud i butikkerne. Der er i dag miljøzoner i København/Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense. Dispensationen gælder for lastbiler, som benyttes til levering af dagligvarer. Lastbiler, der ikke efterlever partikelfilterkravet, kan dermed få adgang til miljøzonerne.

Kilde:

Miljø- og Fødevarerministeriet

UNDTAGELSE PÅ KØRE- OG HVILETIDSOMRÅDET

I perioden fra den 13. marts 2020 til og med den 11. april 2020 er reglerne om ugehvil – dvs. om afholdelse af det såkaldte regulære ugehvil på mindst 45 timer og reducerede ugehvil på mindst 24 timer, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 6, sat ud af kraft for al godstransport i Danmark.

De omfattede chauffører vil frem til og med 11. april 2020 kunne undlade at afholde ugehvil, uanset om der er tale om det regulære ugehvil på mindst 45 timer eller det reducerede ugehvil på mindst 24 timer.

Selvom man ikke behøver at afholde ugehvil, skal man fortsat overholde de øvrige køre- og hviletidsregler – altså reglerne om køretid, afholdelse af pause og daglig hviletid.

Kilde: Færdselsstyrelsen



Færdselsstyrelsen har midlertidigt lempet bl.a. køre- hviletidsreglerne og synsreglerne, så chauffører og vognmænd ikke får bøder for ikke at afholde ugehvilet eller for at have overskredet synsfristerne. Foto: Niels Møller Madsen.

► YDERLIGERE INFORMATION

Opdateringer, forlængelser og nye initiativer kan findes her: www.fstyt.dk, søg på "corona" og find fx "Coronakrisen: Overblik over indsatser på vejtransportområdet". Ved internationale transporter anbefales det at holde sig orienteret hos IRU, www.iru.org.



DTL medlem?
Tjek dine
fordele!

Få alle dine fordele!

Bliv forsikret i If

Som medlem af DTL får du:

- Belønning for godt skaderesultat med DTL Skadebuffer.
- Personlig rådgivning af specialister, der sikrer, at du bliver korrekt forsikret.
- Dækningsgaranti: Har du modtaget forkert rådgivning, dækker vi altid din skade.
- Dine egne DTL-repræsentanter i skadeudvalget, hvor DTL altid har det sidste ord!
- Op til 20% rabat på private forsikringer.

Kom hurtigt videre

Ring til os på [70 12 12 32](tel:70121232) og book et møde – helt uforpligtende! Se alle dine fordele på if.dk/dtl

Med dig hele vejen!

Årets
forsikrings-
selskab

If er kåret af
Autobranchen
Danmark.

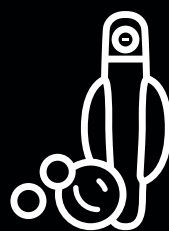


CORONA/COVID-19:

SÅDAN BØR DU FORHOLDE DIG VED MODTAGELSE OG AFSENDELSE AF GODS

En lang række af transportens organisationer, herunder DTL, står bag nedenstående 21 anbefalinger til, hvordan transportører og modtagere/afsendere af gods bør opføre sig under coronakrisen.

ANBEFALINGER TIL CHAUFFØR/VOGNMAND



**1 Rengør
FØRERHUSET**

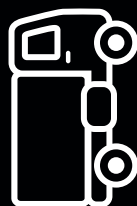
dagligt og gerne flere gange. Hav særlig fokus på ind- og udvendige dørhåndtag samt rat og instrumentbord.



**4 Brug
HANDSKER,**
når du er ude af lastbilen.



**5 Orienter dig om
KUNDENS
ANVISNINGER,**
inden du kører ind på en adresse.



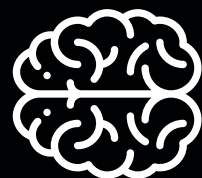
**7 Ophold dig så
vidt muligt i
FØRERHUSET,**
mens du er hos kunden medmindre, andet er påkrævet.

9

Opbevar

FRAGTDOKUMENTER

i en mappe eller anden aflukket foranstaltning, når du har dem i førerhuset.



10

Brug din

SUNDE FORNUFT,



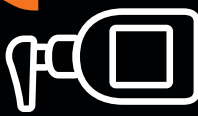
8

Ved brug af
**ELEKTRONISKE
VÆRKTØJER**

6 Åbn køretøjet og
aflever/modtag
FRAGT-



2 SPRIT HÆNDER
både ved ind- og udstigning af førerhuset.
Alternativt vask hænder med vand og flydende sæbe.



3 HOLD GOD AFSTAND
og undgå berøring med andre personer.

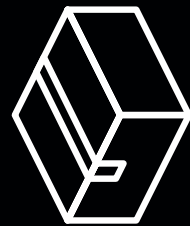
DOKUMENTERNE,
hvor afsender/modtager har anvist. Skal du selv læse/losse, så vær opmærksom på **AFSPÆRRING.**



for kvittering af modtagelse af gods samt signering af CMR-dokumenter bør den, som kvitterer, have handsker på og/eller bruge eget redskab for kvittering.

og pas på dig selv og andre personer.

ANBEFALINGER TIL AFSENDER/MODTAGER



Lav en

1 PROCEDURE

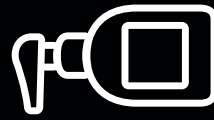
for, hvordan godset skal håndteres, og sørg for, at dine medarbejdere er grundigt instruerede.



LAV EN

3 AFSPÆRRING,

der tydeligt viser grænsen imellem interne og eksterne personer.

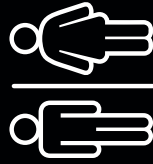


4

HAV RIGELIGT MED SPRIT
opsat ved ind- og udgange både til interne og eksterne personer.

6 UDPEG ET STED FOR DOKUMENTHÅNDTERING.

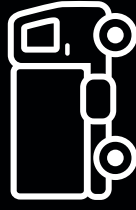
Ved brug af elektroniske værktøjer for kvittering af modtagelse af gods samt signering af CMR-dokumenter bør den, som kvitterer, have handsker på og/eller bruge eget redskab for kvittering.



7

UDPEG EVENTUELLE TOILETFACILITETER

til chauffører, evt. opstil ”festivaltoiletter” i chaufførområdet.



ANVIS

9 CHAUFFØRER,

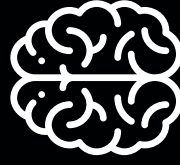
som skal vente på gods, om at opholde sig i køretøjet.

10

Har du mange

LÆSSERAMPER,

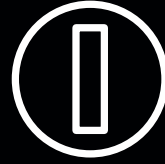
så skab god plads imellem køretøjerne evt. ved at friholde hver anden rampe.



Brug din

SUNDE FORNUFT,

og pas på dig selv og andre personer.

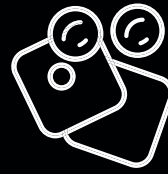


8

UNDGÅ

UVEDKOMMENDE

personers unødige ophold på din adresse.



5

RENGØR

LÆSSEMATERIEL

jævnligt, særligt hvis chaufføren selv skal læse af og benytte dit materiel.

2

LAV EN ANVISNING TIL CHAUFFØRERNE,

som kommer på din adresse. Opsæt en vejviserpost ved indkørslen, lav store skilte på flere sprog, og/eller send dine anvisninger til transportøren elektronisk før ankomst. Sørg for, at der er en person klar til at modtage lastbilen/godset, så chaufføren ikke skal lede efter personale. Dette kan eventuelt ske ved at angive et telefonnummer, som chaufføren kan ringe til. Sørg for, at personalet er instrueret i at besvare telefonen.

LOCKDOWN I BRUXELLES

Torsten Laksafoss Holbek tiltrådte som adm. direktør for Nordic Logistics Association (NLA) d. 1. marts. Fremover vil han regelmæssigt skrive i DANSKE VOGNMÆND om EU. Hans første bidrag handler om status på transportpolitikken set fra et Bruxelles i skyggen af coronakrisen.

► Torsten Laksafoss Holbek, adm. direktør i NLA [ceo@nla.eu]



Torsten Laksafoss Holbek,
adm. direktør i NLA.
Foto: Thomas Rumph.

Ligesom i resten af Europa har coronakrisen sendt lobbyister, Europa-parlamentarikere og embedsmænd fra alle grene af EU-systemet på hjemmearbejde. Pladsen foran Europa-Parlamentet, som normalt summer af liv, ligger helt øde hen. Men Bruxelles og EU-maskineriet står ikke stille. Tværtimod er der godt gang i aktiviteterne over e-mail og i de forskellige onlinemøde-fora, som nu er blevet en fast del af hverdagen. Det gælder ikke mindst for transportsektoren i Bruxelles, hvor der pågår en hidsig udveksling af informationer.

Meget afhænger af de enkelte lande

Og hvad er det så, som optager transporterhvervets folk i Bruxelles? Først og fremmest at skabe klarhed over, hvilke særregler og undtagelser, som gælder for godstransport i Europa i lyset af COVID-19-situationen. Som situationen er lige nu, har 20 lande løsnet op på køre- og hviletidsregler. Men da EU-landene ikke tager de samme forholdsregler, kan de nye undtagelser skifte landene imellem. Og selvom flere lande giver frit lejde til godstransporten, hører vi fra flere kolleger, at deres chauffører må holde i kø i 16-18 timer ved grænserne. Det resulterede fx i akutte problemer for transporter af levende dyr ved den tysk-polske grænse, men problemet blev dog heldigvis hurtigt løst.

Derfor hilses Kommissionens opfordring og retningslinjer til at give frit lejde ved såkaldte grønne baner velkommen. Meget afhænger dog af medlems-

landenes vilje til at implementere retningslinjerne, da Kommissionens retningslinjer ikke er bindende i sig selv. Ligeledes forventes Kommissionen snart at udstede retningslinjer, som opfordrer medlemslandene til at forlænge gyldigheden af kørekort og certifikater, der er nødvendige for kørsel i EU.

Dernæst ser mange af vores kolleger i vognmandsbranchen på de økonomiske hjælpepakker, som nu bliver præsenteret rundt omkring i Europa. Vi hører blandt andet bekymringer fra kolleger længere sydpå, som er afhængige af kunder i Italien, og som frygter, at de nu står overfor at skulle indstille aktiviteterne.

COVID-19: Hvor står vejpakken?

I mellemtiden er striden om vejpakken blusset op igen i Europa-Parlamentet, efter at den rumænske parlamentariker Marian Marinescu fra den konservative EPP-gruppe har benyttet den aktuelle krise til at opfordre transportkommissæren til at afblæse vedtagelsen af pakken.

Flere parlamentarikere er dog gået kraftigt i rette med ham, herunder den tyske socialdemokratiske ordfører Ismail Ertug, som i stedet opfordrer til at sætte tempoet op i forhold til den endelige vedtagelse af vejpakken.

Det sidste ord er altså ikke sagt i den sag, og NLA følger udviklingen tæt fra vores kontor i Bruxelles - som lige nu er et hjemmekontor, som så mange steder i Danmark og hele Europa. ■



Kom på forkant med næste virksomhedskontrol

Tacho Online er **gratis** for dig som er DTL-Medlem

Få din medlemsfordel ring til DTL på 70 15 95 00

DTL-Medlem

- Oprettelse: 0 DKK
- Abonnement: 0 DKK
- Pr. Chauffør: 0 DKK
- Pr. køretøj: 0 DKK
- Hotline: 775 DKK pr. år

Andre Virksomheder

- Oprettelse: 299 DKK
- Abonnement: 115 DKK
- Pr. Chauffør: 7 DKK
- Pr. køretøj: 7 DKK
- Hotline: 775 DKK pr. år



VOLVO GENNEMFØRER STOR RELANCERING

To tredjedele af Volvos lastbilprogram er netop blevet relanceret i det, der er den store lastbilproducents absolutte største lancering nogensinde, og alle de nye versioner har et øget fokus på førerens forhold.

► Finn Bjerremand [fba@dtl.eu]

Forandringerne ses tydeligt på Volvo FM- og FMX-serien, der har fået et helt nyt førerhus med et FH-look. Hos Volvo Trucks lægger man ikke skjul på, at manglen på chauffører påvirker udviklingen af nye lastbiler.

- Førere, som håndterer sine lastbiler sikkert og effektivt, er et uvurderligt aktiv for alle vognmænd. Ansvarlig køreadfærd kan bidrage til at reducere CO₂-udslippet og samtidig sænke brændstofomkostningerne. Det medvirker også til at reducere risikoen for ulykker, skader og ikke-planlagte stop. Vores



Med overførsel af linjerne fra FH-serien til FM og FMX er A-stolperne blevet mere lodretstående, og det har været med til at forøge pladsen i førerhuset, ligesom den nye form giver bedre udsigt fra førerpladsen. Rattet har fået bedre indstillingsmuligheder, så førerpladsen er blevet endnu bedre. Foto: Volvo Trucks.

lastbiler hjælper førerne med at udføre arbejdet endnu mere sikkert og mere produktivt og giver vore kunder bedre argumenter, når de konkurrerer om at tiltrække de bedste førere, siger Roger Alm, adm. direktør hos Volvo Trucks.

Nyt førerhus på FM og FMX

Mange har længe ventet spændt på det nye Volvo FM-program, som med et helt nyt førerhus er en næsten fuldstændig fornyelse i programmet. Førerhuset har fået en mere aerodynamisk form, som helt



sikkert vil bidrage positivt til en mindre klimapåvirkning.

Både FM og FMX er særdeles populære lastbiler i bygge og anlæg og ved distribution, og ofte ser man, at de anvendes til opbygning med store kraner, fordi de er bygget med gode lave indstigningsforhold for chaufførerne, og samtidig kan totalhøjden holdes nede, så kranvognene kan komme igennem lave porte mv.

Først og fremmest er den nye version et skridt frem imod et endnu bedre førermiljø. Med overførsel af linjerne fra FH-serien er A-stolperne blevet mere lodretstående, og det har været med til at forøge pladsen i førerhuset, ligesom den nye form har givet bedre sigt fra førerpladsen. Rattet har fået bedre indstillingsmuligheder, så førerpladsen er blevet endnu bedre.

Førerhusvalget til FH og FH16 omfatter lavt sovekabineførerhus, almindeligt sovekabineførerhus, Globetrotter, Globetrotter XL og Globetrotter XXL, som er det største tilgængelige førerhus på dagens europæiske lastbilsmarked. Udvendig er FH-førerhuset blevet nydesignet med forbedret aerodynamik, så vindmodstanden er reduceret. Volvo-emblemet og frontgrillen er ændret og nu kan man kende en FH16 på en ny markant grill med lodretstående profiler.

Nyt 12"-display

Det er dog inde i førerhusene, de store forbedringer træder tydeligst frem på alle serierne. Hele førermiljøet er blevet løftet, så det er blevet lettere for føreren at bevare overblikket og operere køretøjet

Volvo FH16 er fortsat verdens stærkeste serieproducerede lastbil. Foto: Volvo Trucks.



Både FM og FMX anvendes ofte til opbygning med store kraner, fordi de er bygget med lave indstigningsforhold for chaufførerne, og samtidig kan totalhøjden holdes nede, så kranvognene kan komme frem under lave porte mv. Foto: Volvo Trucks.

med deraf følgende reduceret risiko for at komme i stressede situationer.

Det ses fx ved, at der implementeret et nyt 12"-display med kontrolvisninger i cockpittet, hvor føreren selv kan vælge mellem hvilke informationer, der skal vises. Det er let at skifte mellem fire forskellige visninger. Som noget nyt er det også muligt at vælge visning af vægt, som omfatter et rids af hele vogn-toget, hvor man kan se det dynamiske akseltryk og totalvægt på de enkelte køretøjer. Det er en funktion, der sikkert vil blive højt skattet af kommende brugere.

I displayet er det også muligt at se køretid. Det er en funktion, som også står højt på alle føreres ønskeliste, og det vises derfor altid. Hvis vognen anvender LNG som brændstof, er det også muligt at se brændstofniveauet på LNG i displayet.

Desuden kan der tilvælges en 9"-skærm i instrumentbrættets midterfløj, hvor man fx kan se infotainment, navigation og informationer fra flådestyringssystemet.

Op til otte kameraer

Det er vigtigt at kunne se omgivelserne tæt på, når man kører med en moderne lastbil. På en ny Volvo er det nu muligt at koble op til otte kameraer til

vognens infotainmentsystem, hvor det er muligt at se op til fire skærbilleder samtidig.

Der er kommet et nyt rat med det samme udseende, men med nye kontakter og funktioner, og stilkene under rattet har fået flere funktioner, så man ikke så ofte skal tage hænderne fra rattet for at styre vigtige funktioner. Der er også kommet en ny og mere strømlinet gearvælger til I-Shift.

Som andet godt udstyr er der kommet en ny drejekontakt til aktivering af traction, dvs. differentialespærring. Jo mere kontakten drejes, desto mere traction, afhængig af hvor mange drivaksler, der er på vognen.

Under køjen på FH er der mulighed for at have to køleskabe. Til at forsyne vognen med elektrisk energi er der som standard på nye FM/FH 2 stk. 210 Ah AGM batterier (enkelt batterisystem - BATS-S) med høj startstrøm og gode egenskaber for dybdeaf-ladning, der betragtes næsten lige så gode som GEL.

Bedre udsyn

FH og FH16 er kendt for et rigtig godt udsyn og sine forbilledlige spejlarme og spejle. Det overgås i dag kun af Mercedes, der har erstattet hovedspejlene med kameraer. Men det er foreløbig ikke på programmet hos Volvo.

FM og FMX har nu også fået væsentlig bedre sigtforhold takket være designet på det nye førerhus.

Når det er sagt, må man ikke glemme at den største uheldsfaktor er menneskelig, men chaufførerne undgår og afværger takket være deres professionelle tilgang til erhvervet mange uheld i trafikken.

På det sikkerhedsmæssige felt er der også sket noget. Først og fremmest kan man nu – desværre kun som ekstraudstyr – få integreret et kamera i den nederste holder til spejllarmen i højre side. Via dette kamera har man et formidabelt udsyn til hele højre side. Vi må håbe, at lastbilkøberne ikke sparer det væk.

ACC ned til 0 km/t

ACC (adaptiv cruise control) er blevet forbedret, så funktionen er aktiv helt ned til 0 km/t. Føreren skal dog fortsat trykke på resume, hvis vognen har stået stille, og det er ud fra Volvos filosofi om, at chaufføren skal være ”med”. Vognen skal ikke bare køre videre af sig selv. Funktionen cruise control til kørsel ned ad bakke, der er standard på alle de nye biler, aktiverer også driftsbremsene, når der er behov for at holde en konstant hastighed ned ad bakke. Det modvirker bl.a. ophedning af bremses og risikoen for at få en bøde for at køre for hurtigt i bunden af bakken. Cruise control vil virke, til chaufføren aktiverer ACC eller speederpedalen.

EBS-bremseanlæg er nu standard og understøtter både stabilitetsprogrammet og nødbremsesystemet. Derimod er Volvos højt roste VDS (Volvo Dynamic Steering) med tilhørende sikkerhedssystemer såsom sporassistent og ekstra power til styretøjet ekstra udstyr. VDS tager faktisk 75 procent af styrearbejdet, så føreren slipper for store påvirkninger på overkroppen.

Nyt avanceret sikkerhedsudstyr som genkendelse af visse typer af vejskilte er også ekstraudstyr.

Både FH og FH16 kan som de første lastbiler i transportsektoren udstyres med et nyt fantastisk dynamisk forlyskaldet ”led light adaptive high beam”, som giver et fortrinligt lys. Men der er tale om ekstraudstyr. Føreren slipper for det meste for at blænde ned, og high beam light blænder udelukkende lysarealet ned, hvor der kommer en modkørende, dvs. det øvrige område er stadig rigtig godt oplyst, så man stadig kan se en evt. fodgænger inde i højre side. Den dynamiske nedblænding virker både, når man møder modkørende, og når man kører bag ved andre køretøjer.

Stadig King of the Road

Det er fortsat dieselmotoren, der dominerer feltet, men brændstoffet behøver ikke at være diesel. Det kan i stedet være HVO eller NLG, og Volvo er fortsat King of the Road med supermotoren på 16 liter. Med en topeffekt på hele 750 hk og 3.550 Nm er det stadig verdens stærkeste

serieproducerede lastbilmotor, og den findes tilgængelig til FH16 som Euro 6D i versionerne med 550, 650 og 750 hk.

Både FM-serierne og FH-serien findes med 13-liters motorerne i Euro 6D-versioner med effekt fra 420 til 540 hk til dieseldrift og med 420 eller 460 hk for gasdrift med NLG. Udbuddet til FH-serien i 13 liter omfatter også de to succesramte turbocompound-versioner I-Save, som blev lanceret sidste år.

FM-serierne leveres desuden med fire forskellige 11-liters motorer i effektfeltet fra 330 til 460 hk.

Et suverænt transmissionsudbud

Transmissionsvalget omfatter både Volvos I-Shift, og DualClutch samt Powertronic. Volvo præciserer, at DualClutch tilbydes til kunder, som kører fjerntransport. Afhængig af den enkelte bils specificering er det muligt at vælge mellem køreprogrammerne eco, performance, construction og heavy duty.

Chassiserne leveres i såvel to, tre, fire og femakslede versioner, med træk på op til tre aksler, og Volvo kan både levere tandembogie med løftbar aksel og en ny svær tandembogie, der er konstrueret til 38 tons. Der er også kommet nye foraksler i bogieaggregatet, som kan klare 20 tons samlet akseltryk, noget som helt sikkert vil blive modtaget godt af vognmænd, som påtænker at købe nye chassiser med store kraner.

Med denne store lancering har Volvo ført den største del af sit tunge lastbilsprogram helt ajour og er dermed klar til at tage en tørn de næste mange år frem. ■

Både FM og FMX er særdeles populære lastbiler i bygge og anlæg. Foto: Volvo Trucks.



FLOT OG FUNKTIONEL

Sydjysk vognmand stiller krav til materiellet. **DANSKE VOGNMÆND** ser denne gang nærmere på en gardintrailer, som er helt tilpasset transportopgaverne.

➡ Finn Bjerremund [fba@dtl.eu]

Den nye Krone-gardintrailer bliver trukket af en ligeledes ny Mercedes Benz Actros 1845.

Den sydjyske vognmand Hans Henrik Brødsgaard køber ikke bare et rent standardprodukt, når han skal have nyt materiel til sit firma, Brødsgaard Transport. Han stiller nemlig krav om, at det skal være funktionelt, og samtidig må det også gerne se flot ud, når hans køretøjer er på vej ud i landet med tryksager. Det sidste nye materiel, der er købt ind,

er en Krone-gardintrailer, som er helt tilpasset transportopgaverne. Først og fremmest er der tale om et rigtigt distributionschassis med tre aksler, hvor triplebogie er delt op i en toakslet bogie og en tvangsstyret aksel lidt længere bagude.

Traileren er konstrueret med en 15 tons kongebolt og et samlet maksimalt akseltryk på triplebogie på 24 tons, så den tilladte totalvægt lander på 39 tons. Chassiset har en ubelastet koblingshøjde på 1,14 m, hvilket svarer meget fint til en normal trækker.

Rammen er konstrueret som et sæt dobbelt T-langvanger og midtervanger, samt tilhørende tværvanger og kantramme i en svejst enhed. Kantrammen er en multilock-kant, hvor der er lastsikringsmuligheder for hver 100 mm, hvilket muliggør, at meget gods kan surres fast. I forenden har chassiset en byggehøjde på 130 mm, som omfatter såvel bunden som pladen til kongetappen, der er en 2"-version.



I forenden er kongetappen placeret 2,04 m fra hjørnerne, og der er indvendig 13,26 m til rådighed i længden samt 2,48 m i bredden.

Spredt bogie

Akselaggregatet består af tre ni tons BPW-aksler med tromlebremses, der er ophængt med luftaffjedring og placeret i en afstand af 1,31 m mellem de to forreste aksler og 2,05 m mellem de to bageste aksler. Afstanden mellem kongetappen og den mellemste aksel er på syv meter, og den bageste aksel er med Tridec-tvangsstyring, hvor akslen er ophængt på sit eget lille chassis, som er forbundet til trailerchassiset med en drejekrans.

Luftaffjedringen er udstyret med hæve- og sænkeventil og en autoreset-ventil, der automatisk stiller affjedringen tilbage til kørestilling, når ventilen drejes tilbage til neutral.

Ligeledes er der også bogielift på den forreste aksel med en manuel funktion til igangsætningshjælp ved hjælp af tvangshævning, så der kan overføres mere vægt til trækkeren, når der skal sættes i gang i vinterføre og lignende dårligt føre.

Dækmonteringen omfatter seks dæk i størrelsen 385/55 R 22,5 med M+S-mærkning og vinterprofil, der er monteret på Alcoa-alufælge af typen Dura Bright, og med kapper på hjulmøtrikkerne.

Krone-traileren er bestykket med et WABCO-

bremselanlæg, der overholder reglerne ifølge ECE R 13, og som også omfatter et stabilitetssystem, som modvirker vælteulykker. Der er en standbremse med fjederbremses, og anlægget har et EBS-system af typen 2S/2M med to sensorer på en aksel, der henter sin strømforsyning via bremselyset.

Traileren er udstyret med to mekaniske 12 tons Jost-støtteben med halvrunde fødder. I bagenden er der en bagkofanger med underkøringsværn jævnfør EU-forskrifter. Men det er kun underkøringskofangeren, der kan ses. Vognmand Henrik Brødsgaard har nemlig valgt at få traileren udstyret med afdækning hele vejen rundt, så den fremstår meget flot, og cyklistværnet er derfor ikke blot et par profiler under siderne. Afdækningen er lavet både flot og funktionelt, så ved bagenden er der på siderne to låger, hvorved det er let at komme til at servicere læssebagsmækken.

Speciel bund

Bunden består af en 30 mm vandfast limet finerplade med forseglede snitteflader, som har en styrke for bundbelastning op til 5.460 kg akseltryk fra gaffeltrucks. Fugningen af bundens samlinger ovenfra er udført som en premium forsegling, der sikrer stor slidstyrke. Forsmækken er lavet som en gennemgående stålkonstruktion med meget stabile hjørnestolper og en indvendig forstærkning med finerplade samt åbнемekanisme til sidegardinerne.



Den bageste aksel er med tvangsstyring, hvor akslen er ophængt på sit eget lille chassis, som er forbundet til trailerchassiset med en drejekrans.

Opbygningen er konstrueret med gennemgående universal-yderbomme fremstillet i aluminium til skydepresenning og skydestolper.

Taget er et Edscha-skydekapel med kunststofled og en byggehøjde på 125 mm med en pvc-presenning. Konstruktionen udløser en fri indlæsningshøjde på 2,625 m i siderne både foran og i bag, og samtidig er indlæsningshøjden indvendig med lukket tag på 2,715 m. Ubelastet har traileren en udvendig totalhøjde på 4,02 mm, og opbygningen omfatter også tre sæt midterstolper med sidelommer til fem sæt brædder samt fire sæt sidebrædder. I toppen af bagenden er der monteret en topklap, som kan reguleres og fastholdes i åbentstående position af gasfjedre.

Bagenden er udstyret med en Zepro-læsebagsmæk af typen Z-2500-150-MA, der har en bæreevne på 2,5 tons. Både liften og skørterne på traileren er bygget på af Hedensted Ladfabrik.

Lyset på traileren består af otte runde trekammerbaglygter, to nummerpladelys, to slingrelamper, sidemarkeringslamper på begge sider, fire baklys i bagenden, samt ti ekstra røde positionslys fordelt på bagenden både foroven og forneden. Der er to arbejdslys og baklys placeret på hver side af traileren ude ved bagenden og ud for støttebenene, så også området ved støttebenene er godt oplyst. En fremragende løsning, når man skal navigere ud og ind ad snævre indkørsler og ofte i mørke. Desuden er der indvendig i ladkassen et rigtig godt lys på den bageste overligger, så arbejdet ved læsebagsmækken altid kan foregå så sikkert som muligt. Alle lamperne er af LED-typen for længst mulig levetid og det lavest mulige strømforbrug.

På bagenden er påsat stålbuffer af trapeztypen til lastning fra ramper.

Traileren er flot lakeret og med en nydelig presenning, der også bærer tekst som fortæller, at der transporteres tryksager. Til at trække den flotte trailer har Henrik Brødsgaard en yderst veludstyret ny Mercedes Benz Actros 1845. ■



Et kig ind i lasterummet med den specielle bund, som består af en 30 mm vandfast limet finerplade med forseglede snitteflader, som har en styrke for bundbelastning på op til 5.460 kg akseltryk fra gaffeltrucks.



NORDIC TRAILER

Vi gratulerer med et solidt valg

Nordic Trailer A/S

Bredskiftevej 22 - 8210 Århus V

Telefon: 86 57 19 77 · www.nordictrailer.com

NYHED FRA PALFINGER DANMARK

MEDBRINGERTRUCKS OG LIFTE

MEDBRINGERTRUCKS

- Klar til jobbet
– hvor som helst og når som helst
- Montering bag på køretøjet
– eller mellem akslerne
- Ekstraordinær mobilitet
- Klar til brug på 30 sekunder



LIFTE

- Vælg mellem 40 forskellige lifte
- Nem og bekvem betjening
- Mange års erfaring
giver høj driftsikkerhed

*Kontakt salgschef
Brian Jørgensen
på + 45 51 56 10 11
og hør nærmere*

PALFINGER

- gør hverdagen lettere!

Palfinger Danmark
Stensgårdvej 21 M,
5500 Middelfart

www.palfinger.dk

► HOVEDREGLERNE I DET NYE NORSKE REGELSÆT

- Vogntoget skal bestå af mindst syv aksler
- Vogntoget skal omfatte lastvogn med påhængsvogn
- Der er ingen begrænsninger på påhængsvognens længde
- Godset må stikke op til 2,50 m ud af bagenden på vogntoget
- Totallængden inkl. udstikkende gods må aldrig overskride 24 m
- Overstiger påhængsvognens totalvægt 30 tons og er højden over 4 m, er der krav om stabilitetskontrol (RSP)
- Spøringskravet er som ved kravene til norske tømmervogntog: Vogntoget skal kunne køre 360 grader inden for to koncentriske cirkler på hh. 2 m og 12,5 m
- Den tilladte vogntogsvægt følger reglerne for modulvogntog op til 60 tons

TUNGE MULIGHEDER I NORGE

Norge indfører MVT4, som kan køre med op til 60 tons totalvægt på blot syv aksler.

➡ 📷 Finn Bjerremund [fba@dtl.eu]



Dette syvakslede vogntog er et eksempel på et vogntog, der vil kunne udnytte de nye norske regler for modulvogntog og dermed gå op fra 50 tons til 56 tons vogntogsvægt på ture i Norge.



Den 15. januar i år kom der en væsentlig ændring i de norske regler for modulvogntog, og den giver nye muligheder for danske forvogn-hængervogntog ved kørsel i Norge. Efter længere tids debat har de norske myndigheder nemlig valgt at lytte til forslaget fra DTL's norske søsterorganisation, NLF.

Vegdirektoratet i Norge har arbejdet med løsningen i mange år, og den blev udløst af den daværende transportminister, der den 6. september 2018 introducerede muligheden for at køre med lastbil, dolly og sættevogn med en længde på 19,50 meter.

Teknisk chefkonsulent hos NLF, Dag Nordvik:

- Tanken var god. Man kunne køre med 19,50 meter og 50 tons på det almindelige vejnet, og ved at forlænge trækket på dollyen kunne man køre med op til 60 tons på det modulære vejnet. Denne løsning reagerede vi straks på, da dette kunne udløse mærkelige løsninger med sættevogne, hvilket bekræftes af det faktum, at næsten ingen lastbilejere byggede sådanne løsninger.

Den nuværende ændring er foreslået af NLF: At bruge dagens materiel uden væsentlig investering. Blot skal man sørge for, at påhængsvognen har en udtrækkelig trækstang.

Danske vogntog kan udnytte 56 tons

Indtil nu har 18,75 m lange hængervogntog (i Norge 19,50 m) maksimalt kunnet køre med en vogntogsvægt på 50 tons, og det betyder, at syvakslede danske vogntog, som hjemme i Danmark kan køre med 56 tons vogntogsvægt, ikke kan udnytte de sidste 6 tons i Norge. Men der er kommet godt nyt.

De norske myndigheder har nemlig implemen-

teret MVT4, som vi har haft i Danmark lige siden modulvogntogene blev indført tilbage i 2008. MVT4 består af blot to enheder, nemlig en almindelig forvogn og en almindelig påhængsvogn, hvor totallængden kun er mellem 18,76 og 24,00 m lang.

I Norge er den tilladte maksimale totalvægt på en fireakslet påhængsvogn i dag 36 tons, i Danmark er totalvægten begrænset til 30 tons. Samtidig må en norsk fireakslet påhængsvogn gerne bygges, så den er længere end 12 m i koblingslængde, så det giver lidt flere muligheder i Norge. Ingen af vore nabolande har de danske spændetrøjebestemmelser, der højst tillader en afstand på 2,00 m mellem opbygningerne på en forvogn og en påhængsvogn.

Fidusen ved det nye regelsæt er, at MVT4-vogntogene må køre på det norske modulvogntogsvejnet. Samtidig er det meningen, at de norske vogtmænd langt hen af vejen skulle kunne klare sig med det materiel, de allerede har. Vogntogene skal blot kunne strækkes med en udtrækstrækstang, så akselafstandskravene til de relevante vogntogsvægte kan opnås.

Det betyder, at fx et typisk dansk syvakslet hængervogntog med en akselafstand fra forreste til bageste aksel i vogntoget på 17,41 m kan køre på 56 tons vogntogsvægt på det norske modulvogntogsvejnet. Et sådan vogntog, der ved en totallængde på 18,75 m måske har en samlet akselafstand på 16,75 m, kan ved at trække trækstangen blot 66 cm forøge lasteevnen med 6 tons. Køres der med et otteakslet dansk MVT4-vogntog fx med en fireakslet lastvogn og en fireakslet påhængsvogn, vil regnestykket se sådan ud: Ved at trække trækstangen til 2,25 m, så akselafstanden forøges fra 16,75 m til 19 m, kan den tilladte vogntogsvægt forøges fra 50 til hele 60 tons. ■

MÅL OG VÆGTE PÅ MODULVOGNTOG (MVT) I NORDEN

	Danmark	Norge	Sverige
Seksakslede modulvogntog maks. vogntogsvægt	50 tons	50 tons	58 tons
Syvakslede modulvogntog maks. vogntogsvægt	56 tons	60 tons	60 tons
Otteakslede modulvogntog maks. vogntogsvægt	60 tons	60 tons	64 tons
Niakslede HCT vogntog maks. vogntogsvægt	Ikke muligt	60 tons	74 tons
Maksimallængde MVT4	24 m	24 m	24 m
Akselafstandskrav fra forreste til bageste aksel (MVT 4 56 tons)	Intet krav	17,41 m	16 m
Akselafstandskrav fra forreste til bageste aksel (MVT 60 tons)	19 m	19 m	18 m
Akselafstandskrav mellem sidste aksel på forvognen og første aksel på påhængsvognen (MVT 56 tons)	4 m	3 m	*4 m
Maks. afstand mellem opbygninger	2 m	Intet krav	Intet krav

* To bogier hvor en bogie har mere end to aksler: 5,00 m

NYE MOMSREGLER VED FRAGT AF VARER TIL EU-LANDE

EU har harmoniseret kravene til dokumentation for transport ved momsfri handel mellem EU-lande med virkning fra 1. januar 2020. De nye regler kan betyde større krav til vognmændene.

► Partner Lone Friis, Deloitte [lfriis@deloitte.dk], Manager Kirsten Marcussen, Deloitte

Reglerne fungerer som en ensretning af forskellige gældende dokumentationskrav for alle virksomheder etableret i EU og som sælger varer til andre EU-lande. De nye regler betyder, at dokumentationskravene for at sælger kan sælge varer momsfrit i EU, er blevet skærpet. Samtidig er det nu blevet et lovkrav, at sælger skal kontrollere købers momsnummer.

Betydningen for vognmændene

Kravene til sælgers dokumentation kan betyde, at sælger vil stille større krav til samarbejdet med vognmændene og opbevaring af transportdokumentation.

Reglerne om dokumentationskrav har betydning for, at sælger kan sælge momsfrit i EU. Sælger er derfor afhængig af, at vognmanden kan levere en del af

ovennævnte dokumentation, der blandt andet består af transportdokumenter.

Som vognmand er det vigtigt at være opmærksom på, hvilke dokumenter der kan leveres til sælger, så sælger ikke forventer, at det er muligt for vognmanden at stå for alle dokumentationskrav.

Skattestyrelsen kan kræve, at en dansk sælger af varer skal dokumentere et momsfrit salg op til tre år efter. Som vognmand er det derfor vigtigt at være opmærksom på, hvor længe man har lovet sine kunder at opbevare oplysningerne.

Vognmanden bør samtidig overveje at aftale med sine kunder, hvorvidt han skal sende dokumentationen til sælger løbende, eller

når sælger skal bruge denne, og hvor lang tid informationen

opbevares hos vognmanden. Hvis kunderne får adgang til informationen elektronisk, er det også vigtigt, at få afdækket ansvaret for opbevaring og udveksling af data. ■



§ HER ER DE NYE KRAV TIL DOKUMENTATION

Dokumentationskravene, som sælger skal opfylde, er forskellige, afhængig af om det er køber eller sælger, som står for transporten. Fælles er dog for salg i EU, at de fleste af kravene vedrører selve transporten, og at det derfor er materiale, som vognmændene allerede har.

HVIS SÆLGER STÅR FOR TRANSPORTEN

Hvis sælger står for transporten, skal han skal have mindst to ikke-modstridende beviser fra en udtømmende liste, hvor beviserne er udstedt af mindst to uafhængige parter. Mindst det ene bevis skal vedrøre transport af varen. Det er derfor som vognmand kun muligt at stå for levering af det ene bevis.

Minimum ét transportdokument:

- Underskrevet CMR-fragtbrev.
- Ledsagedokument.
- Dokument for lastet gods, hvor skibsføreren har kvitteret for godset og forpligter sig til levering til rette modtager (et konnossement).
- Et luftfragtbrev.
- Faktura fra transportøren.

Minimum ét øvrigt dokument, hvis der ikke er to transportdokumenter udstedt af uafhængige parter:

- En forsikringspolice vedrørende varernes forsendelse eller transport.
- Bankbilag for betalingen af varernes forsendelse eller transport.
- Officielle dokumenter, der er udstedt af en offentlig myndighed såsom en notar, og som bekræfter varernes ankomst i bestemmelsesmedlemsstaten.
- En kvittering, der er udstedt af en oplagshaver i bestemmelsesmedlemsstaten, og som bekræfter varernes oplagring i denne medlemsstat.

HVIS KØBER STÅR FOR TRANSPORTEN

Hvis transporten varetages af køber (eller tredjemand for købers regning), skal sælger både være i besiddelse af de to dokumenter nævnt ovenfor samt have en skriftlig erklæring fra køber (modtagererklæring).

Erklæringen fra køber skal indeholde:

- En angivelse af, at varerne er blevet transporteret af køberen selv (eller af tredjemand for købers regning).
- Destinationslandet i EU.
- Udstedelsesdato.
- Købers navn og adresse.
- Mængden og arten af varerne.
- Datoen og stedet for varernes ankomst.
- Registreringsnummer på køretøjet, hvis der sælges transportmidler.
- ID på personen, der modtog varerne på købers vegne.

Sælger skal have modtaget købererklæringen senest den tiende dag i måneden efter leveringen.



Vognmandskursus

For kommende varebil- og/eller lastbilvognmænd

Kurset er for dig, der gerne vil være varebil- eller lastbilvognmand. Kurset er åbent for alle, men som DTL-medlem får du medlemsrabat.

Undervisning af DTL's eksperter

Som vognmændenes brancheorganisation rådgiver og hjælper vi de danske vognmænd hver dag. Den erfaring og det kendskab til branchen benytter vi i vores undervisning.

Hvor som helst, når som helst

Vognmandskurserne afvikles løbende efter behov rundt om i landet, så hvis du ligger inde med et ønske, så giv os et kald eller se vores hjemmeside for næste kursus.

Ring til
Kurt Rinhack på
Tlf. 7015 9555

Læs mere
dtl.eu



FERIELOV: HVAD BETYDER

Den 1. september 2020 overgår vi til samtidighedsferie – men hvad betyder det egentlig?

► Juridisk konsulent Josefine Bjødstrup, DTL-A/Dansk Erhverv [jbb@danskerhverv.dk]

dag optjenes ferie i kalenderåret fra 1. januar - 31. december, men ferien kan først holdes i ferieåret fra 1. maj - 30. april året efter. Der kan derfor gå op til 16 måneder, fra ferien er optjent, til den kan afholdes. Det er blevet kritiseret af EU og er baggrunden for, at ferieloven nu ændres.

Fra september 2020 overgår vi til "samtidighedsferie"

Samtidighedsferie betyder, at ferien optjenes og afholdes inden for samme ferieår. Den ferie, der optjenes i september, kan således allerede afholdes i oktober samme år osv.

Meget fortsætter dog, som vi kender det i dag:

- Retten til fem ugers ferie om året med tre ugers hovedferie og to ugers restferie
- Retten til at afholde fem ugers hovedferie fra 1. maj til 30. september
- Optjening af 2,08 betalt feriedag pr. måneds ansættelse
- Betalt ferie udgør enten: Ferie med løn + 1 % i ferietillæg, eller 12,5 % i feriegodtgørelse

Men selvom meget fortsætter, som vi kender det, har overgangen til samtidighedsferie medført et behov for tilpasning af ferieloven.

Ferieår og ferieafholdelsesperiode

Der optjenes fortsat 2,08 feriedage pr. måned, men feriedagene vil fremover optjenes i perioden fra 1. september til 31. august (12 måneder), kaldet ferie-

året. Ferieårets start rykkes fra 1. maj til 1. september for at sikre det feriemønster, de fleste har i dag.

Som noget nyt indføres en såkaldt "ferieafholdelsesperiode", som løber fra 1. september til 31. december kalenderåret efter, dvs. ferieåret + 4 måneder (16 måneder). Det betyder fx, at de 5 ugers ferie, som optjenes i ferieåret 1. september 2020 til 31. august 2021, kan holdes helt frem til den 31. december 2021.

Som illustreret i figuren nedenfor, overlapper ferieåret og ferieafholdelsesperioden hinanden. Det betyder, at der kan holdes "gammel ferie" i ferieafholdelsesperioden frem til den 31. december, selvom vi er begyndt på et nyt ferieår den 1. september.

Den længere ferieafholdelsesperiode er lavet for at give fleksibilitet i planlægningen, da medarbejderen ikke længere vil have en saldo på 25 feriedage, når ferieåret begynder, som det er i dag.

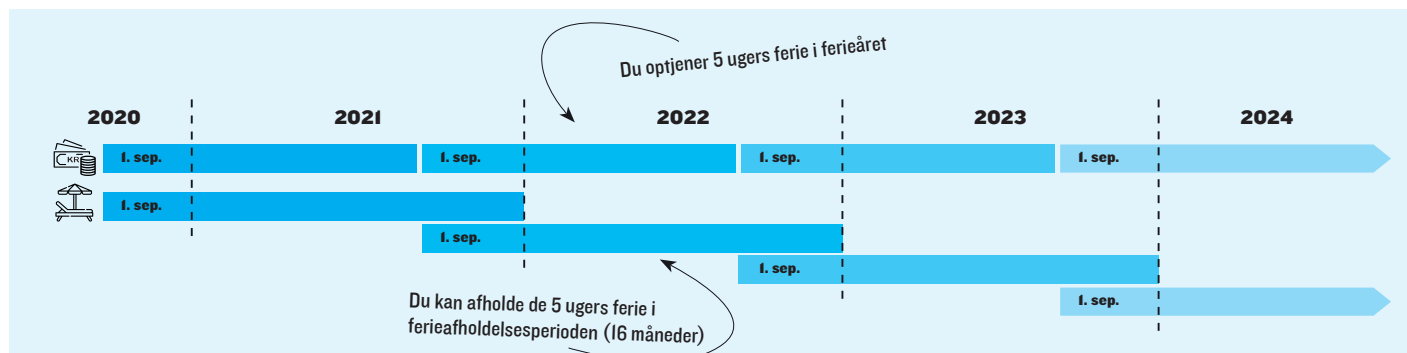
Elever og lærlinge

Hvis der er tale om et elev- eller lærlingeforhold, gælder der særlige regler. Kontakt DTL's arbejdsgiverforening, hvis du ønsker at høre mere om disse regler.

Særlig overgangsordning til samtidighedsferie

Ved overgangen fra forskudt optjening og afholdelse af ferie til samtidighedsferie har det været nødvendigt med en overgangsordning, hvor der gælder helt særlige regler. Dette skyldes blandt andet, at der opstår et overskud af ferie, der skal håndteres som følge af overgangen mellem de to feriesystemer.

Den særlige overgangsordning sikrer, at medarbejderen får udbetalt overskudsferien, når medarbejderen går på pension. Overgangsordningen betyder, at de fem ugers ferie, som optjenes fra den 1. september 2019 til den 31. august 2020, bliver "indefrosset" i en særlig fond, *Lønmodtagernes fond for tilgodeha-*



SAMTIDIGHEDSFERIE?

vende feriemidler. Fonden sikrer, at medarbejdernes overskudsferie indefryses og inflationssikres til den dag, medarbejderen opnår pensionsalderen.

Arbejdsgiver kan og må aldrig udbetale overskudsferien direkte til medarbejderen. Det er fonden, der udbetaler feriemidlerne til medarbejderen, når medarbejderen har opnået ret til at få overskudsferien udbetalt.

Det vil som udgangspunkt være, når medarbejderen går på pension eller i visse tilfælde før, hvis medarbejderen forlader det danske arbejdsmarked, før pensionsalderen er opnået.

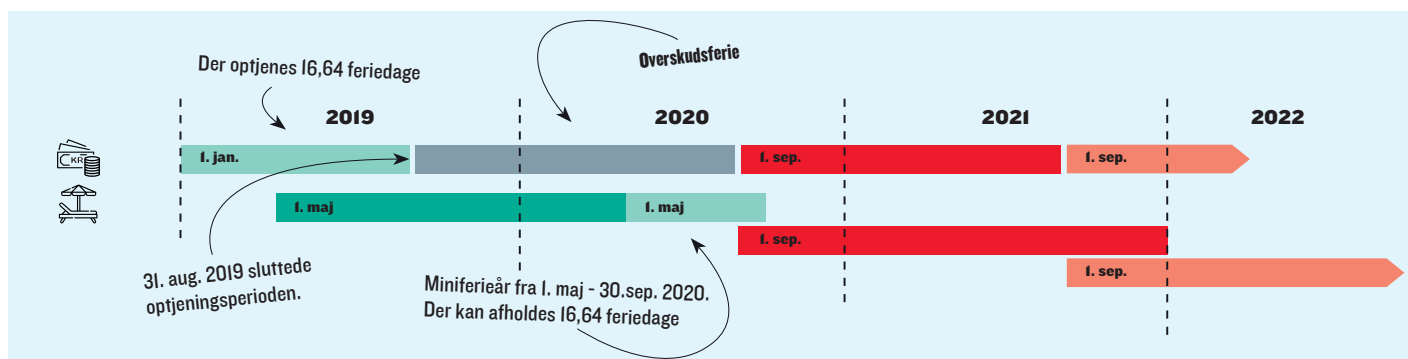
Overgangsordningen sikrer også, at vi får rykket ferieårets start fra den 1. maj til den 1. september fra 2020.

Sommerferien 2020 – ”miniferieåret”

I perioden fra den 1. januar til den 31. august 2019 optjentes 16,64 feriedage, hvis medarbejderen er ansat i hele perioden. Disse dage skal medarbejderen bruge til at holde sommerferie i miniferieåret, der løber fra 1. maj til 30. september 2020. Se figuren ovenfor. ■

LÆS MERE OM INDEFRYSNINGS-PERIODEN

Læs mere om den nye ferielov og håndteringen af feriemidlerne for indefrysningsperioden i Dansk Erhvervs notat om overgangsordningen som kan findes på www.danskerhverv.dk



WEBINARER HR & LEDELSE

Dansk Erhverv afholder flere webinarer om HR og ledelse. Du tilgår webinarer ved din egen pc og her nedenfor finder du de kommende webinarer inden for HR & Ledelse. Du tilmelder dig på Dansk Erhvervs hjemmeside under "Kurser og events", og før webinarerets start vil du få tilsendt en vejledning i, hvordan du tilgår webinarer på din pc.

Vanskelige samtaler

– hvordan en nødvendig samtale med en medarbejder bliver mindre vanskelig.

24. april 2020 1,5 time 10.00-11.30

<https://www.danskerhverv.dk/kurser-og-events/den-vanskelige-samtale2/>

Ledelse af Generation Z

– hvordan du kan lede og motivere dine unge medarbejdere hen imod de ønskede resultater.

4. maj 2020 1,5 time 10.00-11.30

<https://www.danskerhverv.dk/kurser-og-events/ledelse-af-generation-z/>

Derfor smutter dine medarbejdere

– inspiration til hvordan du kan motivere og fastholde dine medarbejdere.

12. juni 2020 1 time 10.00-11.00

<https://www.danskerhverv.dk/kurser-og-events/derfor-smutter-dine-medarbejdere/>

Motivationsledelse

– hvordan du får motiverede medarbejdere og samtidig opnår de ønskede resultater.

17. september 2020 1 time 10.00-11.00

<https://www.danskerhverv.dk/kurser-og-events/motivationsledelse--skab-bedre-resultater-med-god-trivsel2/>

Sådan forebygger og håndterer du stress

– værktøjer og inspiration til at forebygge stress hos medarbejderne og til at tackle den svære samtale med medarbejderen om stress.

8. oktober 2020 1,5 time 10.00-11.30

<https://www.danskerhverv.dk/kurser-og-events/sadan-forebygger-og-handterer-du-stress2/>



SÅ KOM OVERENSKOMSTEN PÅ PLADS - NÆSTEN

Den 1. marts 2020 indgik DTL's arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv Arbejdsgiver og 3F Transportgruppen en aftale om fornyelse af Transportoverenskomsten for perioden 1. marts 2020 til 28. februar 2023. Nu skal den godkendes af arbejdsgivere og lønmodtagere.

► Juridisk konsulent Josefine Bjødstrup, DTL-A/Dansk Erhverv [jbb@danskerhverv.dk]

DTL's arbejdsgiverforening giver besked, når overenskomsterne er endeligt vedtaget. Foto: Niels Møller Madsen.

Den nye overenskomstaftale vil indgå som en del af det mæglingsforslag, som forligsmanden forventes at fremsætte på det private arbejdsmarked. Overenskomsten er således ikke endeligt vedtaget endnu, hvorfor virksomheden skal følge den gældende overenskomst for 2017-2020 frem til, at mæglingsforslaget er vedtaget. Regulering af løn, tillæg mv. skal ske

med tilbagevirkende kraft fra den 1. marts 2020, når overenskomsterne er endeligt vedtaget.

DTL's arbejdsgiverforening giver besked, når overenskomsterne er endeligt vedtaget.

Tjek hovedpunkterne i aftalen nedenfor. Der henvises i øvrigt til den allerede udsendte orientering om overenskomstfornyelsen den 2. marts 2020.



Normaltimelønninger

Normallønssatserne pr. time forhøjes pr. 1. marts 2020 med 3,20 kroner til 131,80 kroner pr. time, pr. 1. marts 2021 med 3,20 kroner til 135,00 kroner pr. time og pr. 1. marts 2022 med 3,15 kroner til 138,15 kroner pr. time.

Arbejde på ubekvemme arbejdstider

Satserne forøges med 1,6 procent hvert år pr. 1. marts i overenskomstperioden.

Overarbejde

Satserne forøges med 1,6 procent hvert år pr. 1. marts i overenskomstperioden.

Særlig opsparing

Bidraget til særlig opsparing forøges hvert år pr. 1. marts i overenskomstperioden med 1 procentpoint.

Den del af den særlige opsparing, som medarbejderen ikke har disponeret over, udbetales af virksomheden på følgende måder:

- Særlig opsparing ud over 4 procentpoint udbetales løbende sammen med medarbejderens løn.
- For så vidt angår de 4 procentpoint på særlig opsparing, opgøres saldoen og skal udbetales ved udgangen af juni måned og ved kalenderårets udløb samt ved fratrædelse.

Den enkelte medarbejder og virksomheden kan dog aftale, at det samlede bidrag til særlig opsparing udbetales løbende sammen med lønnen eller to gange om året ved udgangen af juni og ved kalenderårets udløb.

Lokalløn

Muligheden for at indgå aftale om lokalløn er blevet gjort permanent. Satser for lokalløn stiger med 0,50 kroner hvert år pr. 1. marts i overenskomstperioden.

Ændringer af løn og satser mv. for den grænseoverskridende overenskomst

Satserne forøges med 1,6 procent hvert år pr. 1. marts i overenskomstperioden.

Løn til lærlinge

Lønssatserne for lærlinge forøges med 1,7 procent pr. 1. marts hvert år.

Pension

Pensionsbidraget reguleres ikke i overenskomstperioden. Det er aftalt, at medarbejdere, som når folkepensionsalderen efter den 1. maj 2020, kan vælge, om opsparingen til pension skal fortsætte, eller om pensionsbidraget skal udbetales løbende med lønnen.

Pension til lærlinge

Pr. 1. september 2020 har lærlinge ret til pension, når lærlingen er fyldt 18 år samt har opnået to måneders anciennitet i virksomheden. Pensionsatserne er afhængige af lærlingens alder.

Løn og opsigelse under sygdom

For medarbejdere omfattet af Transportoverenskomsten udvides retten til fuld løn under sygdom fra 56 dage til 70 dage.

Medarbejdere med tre års anciennitet kan ikke opsiges i den periode, hvor medarbejderen har ret til løn under sygdom, såfremt medarbejderen er uden egen skyld i den påtænkte opsigelse. Ved afskedigelser af større omfang kan opsigelse dog finde sted under sygdom. Det er aftalt, at beskyttelsen mod opsigelse under sygdom ikke gælder funktionærlignende ansættelser.

Øremærket forældreorlov

Med virkning fra den 1. juli 2020 udvides forældreorlovsperioden til i alt 16 uger, hvoraf 8 uger er øremærket faderen, mens 5 uger er øremærket moderen. De resterende 3 ugers orlov kan fordeles frit mellem forældrene.

Børns sygdom og lægebesøg sammen med barnet

Der gives fremover medarbejderen ret til yderligere én fridag, hvis medarbejderens hjemmenværende barn/børn under 14 år fortsat er sygt efter 1. hele sygedag. Fridagen afholdes uden løn, men medarbejderen kan få udbetalt et beløb fra sin særlige opsparing.

Den 1. maj 2020 indføres der ret til frihed i forbindelse med lægebesøg sammen med barnet. Det gælder for medarbejdere og ansatte under uddannelse med mindst ni måneders anciennitet, som opfylder betingelserne for at holde barnets 1. sygedag. Frihed til lægebesøg sammen med barnet afholdes uden løn, men medarbejderen kan få udbetalt et beløb fra sin særlige opsparing svarende til det faktiske fravær.

Uddannelse i forbindelse med afskedigelse

Der indføres nye regler om uddannelse i forbindelse med afskedigelse.

Bidrag til udviklingsfonde

Fra 2. kvartal 2020 forhøjes bidraget til Udviklings- og Samarbejdsfond for transport- og lagerområdet fra kroner 0,20 til kroner 0,25 pr. præsteret arbejdstime.

DTL'S OG DTL'S ARBEJDSGIVERFORENINGS GENERALFORSAMLINGER 2020

Som følge af situationen med coronavirus/Covid-19 og forsamlingsforbuddet, som vi for nærværende ikke ved, hvor længe vil være gældende og i lyset af gældende vedtægtsbestemte frister, er vi tvunget til at finde et alternativ til de tidligere annoncerede traditionelle fysiske ordinære generalforsamlinger i DTL og i DTL's arbejdsgiverforening. Stedet og afholdelsesformen for DTL's og DTL's arbejdsgiverforening ordinære generalforsamlinger 2020 ændres derfor.

Generalforsamlingerne vil blive afholdt delvist digitalt for at begrænse antallet af fysiske deltagere, og afviklingen vil ske under de af myndighederne fastsatte krav for forsamling på tidspunktet for afholdelsen. Nærmere om den delvist digitale afholdelse vil tilgå i forbindelse med udsendelsen af den fuldstændige dagsorden samt det reviderede regnskab.

DTL'S GENERALFORSAMLING 2020

DTL's bestyrelse har besluttet, at DTL's ordinære generalforsamling afholdes:

**Lørdag den 16. maj 2020 kl. 09.00 hos:
DTL
Grønningen 17,
1270 København K.**

Dagsorden ifølge vedtægterne:

1. Valg af dirigent
2. Forelæggelse af årsberetning til godkendelse
3. Forelæggelse af årsregnskab til godkendelse
4. Valg af fire bestyrelsesmedlemmer og suppleanter for disse
5. Valg af to revisorer og suppleanter for disse
6. Fastsættelse af kontingent og indskud
7. Indkomne forslag
8. Eventuelt

Der skal vælges fire bestyrelsesmedlemmer og suppleanter for disse

Følgende fem kandidater med personlige suppleanter er opstillet:

Bestyrelsesmedlem	Suppleant	Opstillet af
Henrik Jørgensen (Aalborg)	Claus Myrrhøj (Aalborg)	Region Midt/Nord
Morten D. Andersen (Hadsund)	Henning Lauritsen (Holstebro)	Region Midt/Nord
Per Rasmussen (Juelsminde)	Flemming Thisgaard (Give)	Sydøstjyllands Vognmandsforening
Poul Jørgensen (Herning)	Carsten Dyreborg (Herning)	Vestjyllands Vognmandsforening
Winnie Grant (Kastrup)	Elith Andersen (Skævinge)	Vognmandslauget

Der skal vælges to revisorer og suppleanter for disse

På valg er:

Revisor	Suppleant
Henning Lauritsen (Holstebro)	Poul Silkjær (Skive)
Ole Frederiksen (Søborg)	Jørgen Kjeld Jensen (Greve)

Materialet, inkl. nærmere vejledning om de praktiske forhold om afviklingen af generalforsamlingen herunder stemmeafgivelse, sendes til de DTL-delegerede iht. mandatlisterne senest fire uger før generalforsamlingens afholdelse.

København, april 2020
Martin Danielsen Erik Østergaard
Formand Adm. direktør

DTL'S ARBEJDSGIVERFORENINGS GENERALFORSAMLING 2020

DTL's arbejdsgiverforenings bestyrelse har besluttet, at den ordinære generalforsamling afholdes:

**Lørdag den 16. maj 2020 kl. 11.00 hos:
DTL
Grønningen 17,
1270 København K.**

Dagsorden ifølge vedtægterne:

1. Valg af dirigent
2. Beretning om arbejdsgiverforeningens virke i det forløbne år
3. Forelæggelse af revideret regnskab
4. Behandling af indkomne forslag
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer og suppleanter, jf. § 10
6. Valg af revisor
7. Fastsættelse af kontingent
8. Eventuelt

Materialet, inkl. nærmere vejledning om de praktiske forhold om afviklingen af generalforsamlingerne herunder stemmeafgivelse, sendes til de medlemmer af DTL's arbejdsgiverforening, der senest fire uger før generalforsamlingens afholdelse har tilmeldt sig denne.

København, april 2020
Martin Danielsen Erik Østergaard
Formand Adm. direktør

FORNEM BRITISK ORDEN TIL DTL'S ADM. DIREKTØR

DTL's adm. direktør Erik Østergaard er af Hendes Majestæt Dronning Elizabeth II af Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland blevet benådet med titlen "Honorary Officer of the Most Excellent Order of the British Empire" (OBE). Denne orden er kun tildelt ganske få statsborgere uden for Storbritannien og Commonwealth, herunder et meget begrænset antal danskere.

Erik Østergaard er i forvejen indehaver af Dannebrogordenens Ridderkors af 1. grad samt Østrigs fortjenstorden "Goldenes Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich".

Foto: Den britiske ambassade i København



UDFLUGT MED DTL UNGDOM MIDT/NORD

Den 29. februar 2020 var DTL Ungdom Midt/Nord på udflugt til Skive-egnen. Udflugten begyndte ved Stykgodscenter Skive, hvor centrets ejer Michael Madsen fortalte og viste rundt. Herefter fortsatte gruppen på 19 unge vognmænd til Hancock-bryggeriet til et par stykker smørrebrød og en rundvisning på bryggeriet. Besøget sluttede i kælderen, hvor forsamlingen smagte lidt på bryggeriets produkter.



Foto: Stinne Møller Hansen.

DTL'S DRIFT UNDER CORONAKRISEN



Intet er helt som det plejer i disse dage. DTL - Danske Vognmænd opretholder dog alle funktioner og står som altid til rådighed for medlemskredsen, men arbejdet foregår fortrinsvist hjemmefra over telefon, mail, Skype osv., og møder og større forsamlinger udskydes de kommende uger. Den danske regerings instrukser følges naturligvis.



Foto: Niels Møller Madsen

VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER

Skive og Omegns Vognmandsforening

Vognmand Jens Dahl
Nr. Madsbadvej 14
7884 Fur

Vognmand
Morten Dahl ApS
Dalagervej 10
7884 Fur

Østjyllands Vognmandsforening

Soundwave
v/Jakob Nielsen
Gjellerupvej 83B
8230 Åbyhøj

Vognmandsfirmaet
Vorregaard Transport ApS
Nydamsvej 2, st.
8362 Hørning

Sjællands Vognmandsforening

Zacho-Lind A/S
Baldersvækvej 10
2635 Ishøj

Vognmandslauget

Storms Distributions
Service ApS
Knudsbølvej 89
2610 Rødovre

AT Kloakservice ApS
Ny Mæglergårds Alle 36
2660 Brøndby Strand

Porsborg
Flytteforretning ApS
Litauen Alle 13
2630 Høje Taastrup

Specialforeningen for Kurér- og Varebils- transportører

AMH Transport
Kanalens Kvarter 22, 2. th.
2620 Albertslund

Twin Service
Tobaksgården 3, rum 2, 8
8700 Horsens

DTL'S ARBEJDSGIVERFORENING

Storms Distributions
Service ApS
Knudsbølvej 89
2610 Rødovre

Jesper Green ApS
Bækkeskovvej 10
4892 Kettinge

Vognmandsfirmaet
Vorregaard Transport ApS
Nydamsvej 2, st.
8362 Hørning

Twin Service
Tobaksgården 3, rum 2, 8
8700 Horsens



POST

PP

DANMARK

Sorteret Magasinpost SMP
ID nr. 42310



Alle taler om det. Vi gør det. Den nye Actros.

Active Brake Assist 5. Med 5. generation af Brake Assist-systemet er den ny Actros endnu mere sikker i trafikken. Eksempelvis er systemet i stand til at gribe ind med fuld eller delvis opbremsning i kritiske situationer med gående eller stående fodgængere. Og dermed i stand til at mindske følgerne af ulykker eller helt forhindre dem.
www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Al henvendelse:
Dansk Transport og Logistik
Grønningen 17. st.
127 København K
Telefon 70 15 95 00