



ITD ÅRSRAPPORT 2020





INDHOLDSFORTEGNELSE

ITD-koncernen og ITD's bestyrelse	5	Årets Transportkommune	40
Vi har en imponerende evne til at omstille os	6	Danish Transport Award 2020.	42
Transporterhvervet viste sin styrke	8	Lastbilkaravanen	46
Koncernregnskab.	11	ITD Forsikring	50
ITD Vækststrategi 2030	12	ITD Generalforsamling	52
ITD Logtech Hub.	16	Mød et ITD-medlem: DKI Logistics A/S.	56
ITD Politik International	20	Mød et ITD-medlem: N&K Spedition A/S	60
ITD Politik National	24	Mød et ITD-medlem: E3 Spedition A/S.	64
ITD Medlemsservice	32		
ITD Arbejdsmarked	36		

UDGIVET AF ITD

Ansvarlig redaktør: Carina Christensen
Redaktion: Helene W. Busch,
Lars Grubak Lohff,
Charlotte Risskov Kræfting,
Gelb Kommunikation
Layout og sats: ITD

Tryk: Strandbygaard A/S
Dette er en miljøvenlig tryksag.



Redaktionen er afsluttet den 1. april 2021.
Citat er tilladt med behørig kildeangivelse.
© ITD 2021

ITD, BRANCHEORGANISATION FOR DEN DANSKE VEJGODSTRANSPORT
www.itd.dk | T: +45 7467 1233 | CVR 40990917





ITD-KONCERNEN OG ITD'S BESTYRELSE

ITD-koncernen er en privat brancheorganisation for professionelle transport- og logistikvirksomheder og har eksisteret siden 1948. Vi rådgiver og skaber netværk for cirka 700 medlemsvirksomheder og varetager transport- og logistikbranchens interesser politisk både nationalt og internationalt. Samtidig giver vi medlemsvirksomhederne målrettede værktøjer, som gør en positiv forskel i den travle transportørs hverdag.

Det er vores målsætning, at Danmark skal have styrket sin position som et internationalt kraftcenter inden for vejgodstransport og logistik. Konkret skal dette måles ved et stigende BNP-bidrag til dansk økonomi fra vejgods-transport- og logistikerhvervet.

Vi tror på, at fremtiden tilhører den effektive, digitale og grønne transportør. Så vi går forrest i digitaliseringen af dansk vejgodstransport gennem vores videnscenter ITD

Logtech Hub, ligesom vi understøtter den grønne omstilling.

Vores kommercielle selskaber FDE og VIALTIS udbyder blandt andet momsrefusion og betalingsløsninger til motorveje til transportvirksomheder i hele Europa. Vi er Europas største momsagentur.

ITD-koncernen er en spændende arbejdsplads med 230 dygtige medarbejdere fra mange forskellige nationaliteter. Vi har koncernhovedsæde i Padborg samt afdelingskontorer i København, Aarhus og Bruxelles. Via vores datterselskaber er vi desuden repræsenteret i Frankrig, Spanien, Portugal, Italien, Tyskland, Slovakiet, Polen, Rumænien, Bulgarien, Tyrkiet og Marokko.

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

Billede set fra venstre:

Ib Andersen | Alex Andersen Ølund A/S

Ole Velbæk | Lundegaard Transport

Christian Sørensen Madsen, *Formand* | S. Chr. Sørensen A/S

Lars Jørgen Skov | Lars Jørgen Skov

John Agervig Skovrup | J. A. Skovrup ApS

Niels Juel Nielsen, *Næstformand* | BoxLink ApS

Jørn Skov | Danske Fragtmænd A/S

VI HAR EN IMPONERENDE EVNE TIL AT OMSTILLE OS

Christian Sørensen Madsen, bestyrelsesformand i ITD

Med etableringen af ITD Logtech Hub blev 2020 året, hvor den danske vejgodstransport- og logistikbranche for alvor trådte ind i den digitale æra.

ITD viser vejen og går nu forrest i digitaliseringen af vores branche. Det kan vi være stolte af, og det er samtidig helt nødvendigt. Der er et stort behov for øget digitalisering i vores virksomheder, hvis vi skal være konkurrencedygtige i fremtiden.

Og i takt med at man standardiserer og automatiserer arbejdsgange, er det vigtigt at se på nye digitale forretningsmodeller og mulige indtjeningsstrømme og de krav, det stiller til medarbejderne i fremtiden.

Og nye medarbejdere og kompetencer er vigtige nøgleord. Vi er stærkt optaget af at sikre den fremtidige arbejdskraft til branchen, hvor vi kommer til at omstille os på mange fronter.

Udover digitalisering, automatisering og arbejdskraft arbejdede vi således også videre med de øvrige indsatsområder i vores vækststrategi: Internationalisering, klima og miljø, mobilitet, nye aktører og krav samt analyse og forskning.

KONSTANT TILPASNING

At vi som aktører i vejgodstransportbranchen evner at

omstille og tilpasse os enhver tænkelig situation med ganske kort varsel, fik vi i hvert fald bevist.

Coronakrisen bød hele tiden på nye udfordringer. Landsdækkende nedlukning, genåbning, regional nedlukning, mærkbare restriktioner for transportbranchen og smittebegrænsende tiltag i forhold til medarbejdere og underleverandører.

Vi så et helt minkerhverv blive tvangslukket med en beslutning, der ikke kun ramte avlerne, men ogsåfølgerhverv som vores. Og vi så en transportbranche, der holdt hjulene i gang uanset omstændighederne.

Vi sikrede fortsat levering af varer som fødevarer, medicin, værnemidler, benzin, diesel, olie og foder både inden for landets grænser og på tværs af landegrænser.

Nogle fik pludselig mere travlt for at sikre forsyningskæder i Danmark og Europa og opretholde eksport, mens andre oplevede faldende ordretilgang og en presset økonomi. På den måde påvirkede coronakrisen os forskelligt, men fælles for os alle var, at der blev udvist stor ansvarlighed.

Og det er jo netop det, vi gerne vil kendes for. Vi arbejder for rimelighed, ordentlige forhold og fair konkurrence og ønsker respekt om vores erhverv. Og flere fik da også netop øje på

vejgodstransportens vigtige rolle i samfundet og anerkendte godstransporterhvervet som en vital samfundsmæssig funktion på linje med mange offentlige, kritiske funktioner.

Og det positive image skal vi bygge videre på, ligesom vi skal bruge de gode erfaringer i forhold til omstillingsevnen. For den evne til at omstille os bliver vigtig fremadrettet, når det gælder områder som digitalisering, automatisering og klimavenlig kørsel. Her er der også brug for omstilling til nye tider.

VI STØTTER DEN GRØNNE OMSTILLING

Vi udarbejdede vores egen ambitiøse klimaplan "Dansk vejgodstransport mod en grønnere fremtid", som skal bidrage til den grønne omstilling af vejgodstransportsektoren i Danmark og EU.

ITD deler den politiske målsætning om at reducere udledningen af CO₂ i Danmark med 70 procent i 2030 og en fossilfri transportsektor i 2050, men det er vigtigt, at den grønne omstilling af de tunge transportere sker med respekt for branchens konkurrenceevne og dansk økonomi.

Den grønne omstilling er enormt vigtig, og vi skal alle være med til at skabe den. Vi har et ansvar for at reducere CO₂-udledningen fra den tunge transport, og mange transportvirksomheder har allerede gjort meget.

Vi investerer alle i nye og miljøvenlige lastbiler, vores chauffører gør sig umage for at køre miljøvenligt, og vi planlægger meget effektive transporter.

Men vi mangler stadig at se det store gennembrud, og her har vi brug for politikernes hjælp, så det bliver økonomisk attraktivt at vælge grønne og bæredygtige løsninger. Hvis nye teknologier og alternative drivmidler skal slå igennem, kræver det handlekraft fra politikerne.

VEJPAKKEN BLEV OMSIDER VEDTAGET

Efter årtiers forhandlinger fik vi langt om længe vedtaget EU's Vejpakke, der udstikker rammerne for mere fair og lige konkurrence på de europæiske veje.

Det var et stort skridt i den rigtige retning for danske vognmænd, der baserer deres forretning på kvalitet og effektivitet. Og det er en kæmpe fordel for en lille og handelsorienteret nation som Danmark, at alle skal efterleve de samme regler.

Vi vil kontinuerligt arbejde på at sikre en ensartet fortolkning af reglerne på tværs af grænserne, og at de forskellige landes myndigheder også kommer til at håndhæve reglerne ensartet.

Vejpakken vil blive implementeret gradvist, og mange af reglerne kommer først i 2022, men foreløbig er nye køre- og hviletidsregler trådt i kraft.

Vejpakken vil netop være med til at sikre, at det i højere grad bliver transportopgaverne, der flytter lastbilerne fra sted til sted i Europa og ikke chaufførlønninger.

Det vil være med til at gavne miljøet, da tomkørsel derved mindskes. De enkelte landes vognmænd vil således komme til at køre mere af det gods, der transporteres og produceres i det enkelte land.

SAMMEN SKABER VI FREMTIDIG VÆKST

Som formand opfordrer jeg til, at vi i fællesskab arbejder målrettet videre med vores styrkepositioner for at skabe vækst i dansk vejgodstransport, øge vores bidrag til dansk BNP og gøre Danmark til en af de førende transportnationer i verden.

Derfor glæder jeg mig også over, at vi viste på generalforsamlingen, at vi kan stå sammen. Det blev tydeligt, da forslaget om at undersøge muligheden for et salg af vores kommercielle aktiviteter faldt med et brag.

Den store opbakning, der blev vist vores forening ved den lejlighed, er med til at pege fremad. Det betyder, at ITD fortsat har kræfter til at kæmpe branchens sag både nationalt og internationalt og tilbyde den stærke sparring og rådgivning, vi er kendt for.



TRANSPORTERHVERVET VISTE SIN STYRKE

Carina Christensen, administrerende direktør i ITD

Omstillingsparathed og købmandskab blev vigtige parametre for mange i transporterhvervet i 2020. Når markedssituationen pludselig ændrer sig, som den gjorde med coronakrisen, er det afgørende med evnen til hurtig og effektiv tilpasning.

Nogle er blevet hårdt ramt og har med meget kort varsel måtte lukke aktiviteter ned. Andre har oplevet markant øget efterspørgsel og nogle inden for helt nye områder. Overalt har vi set transport- og logistikvirksomhederne være kreative, tilpasse sig, udnytte mulighederne i værdikæderne og få det bedste ud af en meget ekstraordinær situation. Samtidig har vi set branchen løfte et stort ansvar for at holde forsyningskæderne intakte under hele krisen.

Ansvarlighed og lønsom vækst ligger heldigvis dybt i mange transportvirksomheders DNA, og derfor har mange også glædeligt kunnet konstatere, at de trods de vanskelige omstændigheder er kommet fornuftigt igennem 2020. Mange har også holdt deres vækstambitioner intakte og er fortsat med at investere i kapacitet, innovation, digitalisering og fremtidssikring af virksomheden. Coronakrise eller ej, så er mange heldigvis fortsat stærkt optaget af at skabe fremtidig vækst og bane vejen for en mere strømlinet og effektiv produktion.

I ITD er vi også fortsat ambitiøse i forhold til fremtiden. Trods de særlige omstændigheder har vi i 2020 fortsat arbejdet med vores Vækststrategi 2030 og vores vision om, at Danmark i 2030 er et internationalt kraftcenter inden for vejgodstransport og logistikerhverv. Konkret skal det måles ved et øget BNP-bidrag til dansk økonomi fra vejgodstransport- og logistikerhvervet.

Vejgodstransporten står over for en gennemgribende digitalisering, og i ITD har vi som led i vores vækststrategi en ambition om, at danske transport- og logistikvirksomheder skal være blandt eliten inden for anvendelse af digitale løsninger.

Med åbningen i 2020 af ITD Logtech Hub i Aarhus skal ITD samlet set være et førende videnscenter på digitale løsninger og datadrevet rådgivning inden for vejgodstransport og logistik. Arbejdet skal skabe direkte værdi for jer som medlemmer og gøre danske vognmænd klar til den digitale fremtid, hvor den teknologiske udvikling med kun tiltagende styrke kommer til at stille skrappe krav.

ITD deler den politiske målsætning om at reducere udledningen af CO₂ i Danmark med 70 procent i 2030 og en fossilfri transportsektor i 2050. ITD har samtidig en klar ambition

om, at dansk vejgodstransport i år 2030 skal være internationalt kendt inden for anvendelse og udvikling af ny grøn teknologi, herunder innovative grønne løsninger inden for transport og logistik. I 2020 har vi derfor også fortsat vores stærke arbejde med at bidrage til den grønne omstilling af vejgodstransportsektoren i Danmark og EU. For ITD er det vigtigt, at den grønne omstilling af de tunge transportører sker med respekt for branchens konkurrenceevne og dansk økonomi, og vi vil fortsat sætte et solidt fingeraftryk på det politiske klimaarbejde både nationalt og internationalt.

I 2020 har vi igen haft stor fokus på udviklingen i Europa og den fælles europæiske regulering af vejgodstransporten.

For ITD er det vigtigt, at den grønne omstilling af de tunge transportører sker med respekt for branchens konkurrenceevne og dansk økonomi ...



Med vedtagelsen af Vejpakken fastlagde de ansvarlige politikere de fremtidige rammer, som bliver helt afgørende for fremtidens europæiske vejgodstransport. ITD vil fortsat følge og påvirke implementeringen af Vejpakken meget tæt, og også i de kommende år vil vi gå målrettet efter at øge vores samarbejde med organisationer og myndigheder i andre EU-lande.

Resultater skabes som bekendt gennem mennesker. Da coronakrisen ramte os alle i begyndelsen af 2020 var der derfor heller ingen diskussion internt i ITD-koncernen om, at vores medarbejderes helbred og sundhed skulle have absolut højeste prioritet. Arbejdskulturen i vores koncern er båret af stærke værdier, hvor vi uddelegerer ansvar til vores ledere og medarbejdere. Det har været glædeligt at opleve, hvordan vores medarbejdere i hele ITD-koncernen har taget ansvaret til sig. Jeg er stolt og imponeret over den indsats, vores loyale og dedikerede medarbejdere overalt i koncernen har ydet under de vanskelige omstændigheder.

2020 viste med al tydelighed, at et stærkt og moderne samfund har brug for stærke transportvirksomheder. Vores branche kan og vil fortsat stå klar, når der efterspørges bæredygtige og konkurrencedygtige løsninger. Den indsats, som erhvervet samlet har leveret under coronakrisen, kan vi alle være stolte af.



KONCERNREGNSKAB

ITD ÅRSREGNSKAB 2020 (T. KR.)

Resultatopgørelse	2020	2019
Kontingenter	10.972	11.868
Øvrige nettoindtægter	13.982	15.769
	24.954	27.637
Andre eksterne omkostninger	-26.735	-30.447
Personaleomkostninger	-22.692	-23.462
Afskrivninger	-71	-127
Foreningens resultat før finansielle poster	-24.544	-26.399
Finansielle poster	24.725	26.896
Foreningens resultat før skat	181	497
Skat	-81	-95
Foreningens resultat	100	402
Resultat af dattervirksomhed	52.831	65.112
ITD koncernresultat	52.931	65.514

Balance	pr. 31.12.2020	pr. 31.12.2019
Aktiver		
Materielle anlægsaktiver	197	191
Kapitalandele i dattervirksomhed	554.735	556.914
Ansvarlig indskudskapital i dattervirksomhed	280.000	280.000
Anlægsaktiver i alt	834.932	837.105
Varebeholdninger	1.227	751
Tilgodehavender	60.571	63.950
Værdipapirer	45.624	43.880
Likvide beholdninger	625	1.458
Omsætningsaktiver i alt	108.047	110.039
Aktiver i alt	942.979	947.144
Passiver		
Foreningskapital	851.299	838.251
Forslag til udlodning for regnskabsåret	40.000	55.000
Foreningskapital i alt	891.299	893.251
Leverandører af varer og tjenesteydelser	44.184	46.124
Anden gæld	7.496	7.769
Gæld i alt	51.680	53.893
Passiver i alt	942.979	947.144

ITD VÆKST- STRATEGI 2030

Det er ITD's målsætning, at Danmark i år 2030 skal have styrket sin position som et internationalt kraftcenter inden for vejgodstransport og logistik. Konkret skal det måles ved et stigende BNP-bidrag til dansk økonomi fra vejgodstransport- og logistikerhvervet. Til at understøtte den målsætning er der i ITD Vækststrategi 2030 defineret otte indsatsområder.



INTERNATIONALISERING



DIGITALISERING



AUTOMATISERING



KLIMA & MILJØ



ARBEJDSKRAFT



MOBILITET



NYE AKTØRER & KRAV



ANALYSE & FORSKNING

I EN GLOBALISERET OG DIGITALISERET VERDEN ARBEJDER ITD AKTIVT FOR, AT DANMARK I ØGET OMFANG SKAL SKABE OG STYRKE VEJGODSTRANSPORT- OG LOGISTIKVIRKSOMHEDER, DER KAN VINDE I DEN INTERNATIONALE KONKURRENCE BÅDE I DANMARK OG UDLANDET.



INTERNATIONALISERING

I lyset af det europæiske samarbejdes store betydning for dansk vejgodstransport og logistik og erhvervets internationale konkurrenceevne er det altafgørende med en prioriteret og effektiv interessevaretagelse i EU.

Et endnu mere velfungerende europæisk samarbejde skal være med til at varetage dansk vejgodstransports interesser internationalt, samtidig med at der skabes nyttige relationer til nye aktører. Derfor arbejder ITD for øget tilstedeværelse i Bruxelles, og intentionen er at have to medarbejdere fast tilknyttet kontoret i Bruxelles.



DIGITALISERING OG AUTOMATISERING

ITD's eget videnscenter ITD Logtech Hub blev etableret i august 2020 i IT-Byen i Aarhus og drives af medarbejdere i den nye afdeling ITD Digital.



Placeringen i et af Danmarks mest dynamiske IT-innovationsmiljøer giver optimale muligheder for at skabe synergi, være på forkant med de nyeste teknologier og trends samt arbejde sammen med de dygtigste om at skabe digital transformation i transport- og logistikbranchen.

Opgaven er at sikre udvikling og udbredelse af ny teknologi og nye digitale forretningsmodeller samt skabe et fundament for datadrevet rådgivning og dermed give hele branchen et digitalt løft.

I takt med at man standardiserer og automatiserer arbejdsgange, er det vigtigt at se på nye digitale forretningsmodeller og mulige indtjeningsstrømme og de krav, det stiller til medarbejderne i fremtiden.



KLIMA OG MILJØ

ITD's ambition er, at Danmark og dansk vejgodstransport skal være internationalt kendt inden for anvendelse og udvikling af ny grøn teknologi, herunder innovative grønne løsninger inden for transport og logistik.

ITD har derfor udarbejdet sin egen klimaplan for grøn omstilling af vejgodstransporten "Dansk vejgodstransport mod en grønnere fremtid". ITD's klimaplan er bragt aktivt ind i arbejdet i regeringens Klimapartnerskab for Landtransport, hvor det er lykkedes at sætte et stort aftryk på det foreløbige arbejde. Det målrettede arbejde med at udbrede klimaplanen til politikere og samarbejdspartnere fortsætter.



ARBEJDSKRAFT

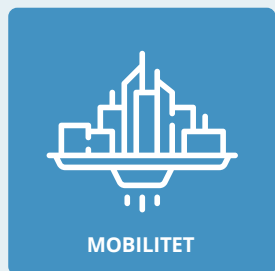
Der skal sikres et tilstrækkeligt rekrutteringsgrundlag for danske vejgodstransport- og logistikvirksomheder i fremtiden.

I den forbindelse arbejder ITD blandt andet med tiltag, der kan gøre chaufførerhvervet mere attraktivt, uden at det svækker danske virksomheders konkurrenceevne.

Der arbejdes også med initiativer målrettet unge for at øge deres interesse for at uddanne sig inden for transport og logistik, ligesom der fortsat arbejdes med at få flere kvinder ind i transporterhvervet.

Dermed bliver der bygget videre på den erfaring, man fik i januar 2020 ved at afholde en netværksdag for kvinder i transporterhvervet.

Her blev der sat fokus på de gode kvindelige rollemødder og skabt et værdifuldt netværk, der kan bidrage til at tiltrække og fastholde kvinder i erhvervet. Der planlægges en netværksdag igen i 2022.



MOBILITET

For at transportvirksomheder i fremtiden nemt og effektivt kan fragte gods rundt, er der behov for en modernisering og udbygning af vejnettet, ligesom vejnettet skal fremtidssikres, så Danmark og Europa er på forkant med ny teknologi.

ITD's prioriteringer af forskellige vejprojekter bliver brugt som indspil til regeringens forhandlinger om en

mobilitetsplan, hvor man vil fastlægge de fremtidige infrastrukturinvesteringer frem mod år 2030. Her presser ITD hårdt på for en udbygning og modernisering af vejnettet. Derudover er det helt afgørende for ITD, at der sættes fokus på udvidelse af kapaciteten på rastepladser langs motorvejsnettet, hvor antallet af lastbilmøderingspladser ikke er blevet øget i takt med trafikvæksten.



NYE AKTØRER OG KRAV

ITD skal styrke sin rådgivning og videndeling for at øge danske vejgodstransport- og logistikvirksomheders konkurrenceevne og ruste den danske vejgodstransport til nye aktører og nye krav.

Det kræver en konstant tilpasning og opdatering af den rådgivning og de services, der tilbydes medlemmerne fra ITD's medlemsservice. Kerneydelserne består i dag af fire hovedområder: Rådgivning, Serviceydelser, Netværk og Kursusvirksomhed.

For at kortlægge om kerneydelserne i tilstrækkelig grad understøtter ambitionerne i vækststrategien er der

sat et analysearbejde i gang med inddragelse af blandt andet fageksperter, udvalgte medlemsvirksomheder og andre tilsvarende organisationer. Analysearbejdet vil danne basis for indretningen af fremtidens medlems-service.



ANALYSE OG FORSKNING

Vejgodstransporterhvervet er i høj grad et forsømt område i forskningsmæssig sammenhæng. Det statistiske grundlag på vejgodstransportområdet er yderst mangelfuldt, og

derfor indgår godstransport kun i begrænset omfang i de centrale transportøkonomiske modeller.

Det medfører, at vejgodstransportens afgørende betydning potentielt overses eller undervurderes i drøftelserne om investeringer i for eksempel infrastruktur.

Derfor har ITD sat sig i spidsen for, at der sker en oprioritering af forskningen inden for godstransport og logistik.



ITD LOGTECH HUB



ITD LOGTECH HUB STYRKER DEN DIGITALE UDVIKLING AF VEJGODSTRANSPORT- OG LOGISTIKBRANCHEN.

ITD har siden 1948 kæmpet for udvikling af vognmandsbranchen – den kamp fortsætter på den digitale arena med ITD Logtech Hub.

ITD's digitale videnscenter åbnede i august 2020 i IT-Byen i Aarhus med en række nye medarbejdere. Opgaven er at sikre udvikling og udbredelse af ny teknologi og nye digitale forretningsmodeller til vejgodstransport- og logistikerhvervet.

Det er der stor interesse for i branchen, og allerede godt en måned efter åbningen kunne videnscentret således præsentere sit første strategiske partnerskab med en medlemsvirksomhed. Efterfølgende har flere virksomheder tegnet sig ind som partnere, og ITD Logtech Hub oplever generelt stor efterspørgsel på konkret hjælp til digitalisering af branchen, til korrekt udnyttelse af eksisterende IT og til selve transformationen i organisationen, der handler om mennesker, arbejdsprocesser og kultur.

En af opgaverne i ITD Logtech Hub bliver også at matche innovative startups med etablerede virksomheder inden for vejgodstransportbranchen. Tanken er at skabe et sprudlende miljø for samarbejde, hvor ny digital kultur møder virksomhederne, så de sammen kan skabe vækst og løfte branchen.

I den forbindelse tilbyder ITD Logtech Hub et startup-program på 18 måneder til startups, der har idéer til nyskabende digitale løsninger inden for transport og logistik. Her får deltagende startups direkte adgang til etablerede transportvirksomheder, der har brug for deres løsninger, og som har mulighed for at indgå som investor.

ET DIGITALT MILJØ I VERDENSKLASSE

Det er ikke tilfældigt, at ITD's nye videnscenter for transport og logistik er flyttet ind i Aarhus' innovative IT-by. Her smelter transport- og logistikbranchen sammen med et innovativt IT-forskningsmiljø i verdensklasse. Bydelen er et af Danmarks mest dynamiske IT-innovationsmiljøer med et netværk på over 100 virksomheder, erhvervsfremmeaktører og GTS-institutter (Godkendt Teknologisk Service) i samspil med IT-forskningen og -uddannelserne på Aarhus Universitet.

Udviklingsarbejdet i ITD Logtech Hub foregår i tæt samarbejde med Alexandra Institutet, der har stor erfaring i at matche IT-forskningsmiljøet med virksomheder. Alexandra Institutet er et af Danmarks syv GTS-institutter, og instituttet er dermed godkendt af Uddannelses- og Forskningsministeriet som et institut, der kan omsætte forskning til vækst.

CORONA SOM BENSÆND

Det er ingen hemmelighed, at corona udgjorde et markant benspænd i 2020, lige som den gjorde i stort set alle dele af samfundet. Det til trods lykkedes det for medarbejderne i ITD Logtech Hub at gennemføre en række analyseforløb med de første strategiske partnere, og mens det i løbet af året blev vanskeligere og vanskeligere at komme ud og møde samarbejdspartnerne og få hands on, gav det anledning til at dokumentere og effektivisere det arbejde, der allerede er udført, så ITD Logtech Hub er endnu skarpere på de ydelser, centret tilbyder.

2021 bliver året, hvor ITD Logtech Hub udvikler sig yderligere, får endnu flere partnere og skaber en platform for



LOGTECH ER SAMMENTRÆKNINGEN AF ORDENE LOGISTICS OG TECHNOLOGY OG DÆKKER OVER UDVIKLINGEN AF NY TEKNOLOGI OG DATABRUG, DER ER MÅLRETTET DEN LOGISTISKE BRANCHE.

samarbejde på tværs med eksterne partnere og partnere imellem. Der bliver arbejdet for at udvide udbuddet af mulige uddannelsesforløb, der kan understøtte transformationer, og der skabes synlighed omkring centrets aktiviteter og muligheder.

FREMTIDEN ER DIGITAL

Vi omgiver os allerede i dag med digitale løsninger både i privat- og arbejdslivet, men det er kun begyndelsen. De fremtidige konkurrencefordele kræver en langt højere grad af digitalisering – også i transporterhvervet. Vi hjælper med at styrke din forretning og konkurrenceevne og inviterer dig med på den digitale rejse.

Fremtidens indtjening er afhængig af transportdata i realtid, som vil indgå i nye digitale forretningsmodeller, der giver transportkøbere nye muligheder over for deres egne kunder – det er en uundgåelig udvikling, der stiller større og større krav til virksomhedskultur, arbejdsprocesser og IT-systemer.

Digital transformation handler ikke kun om apps og IT-systemer men i langt højere grad om digital parathed, der i praksis handler om mennesker og arbejdsprocesser. I takt

med at man standardiserer og automatiserer arbejdsgange, er det vigtigt at se på nye digitale forretningsmodeller og mulige indtjeningsstrømme og de krav, det stiller til medarbejderne i fremtiden.

Medarbejderne er vigtige, da de kan omsætte den forretningskritiske viden til praksis i de nye digitale services, som primært vil bestå af fakturerbare ydelser, der netop kan bidrage til et løft af både service og indtjening i branchen.

IT-systemer og service er vigtige elementer i transformationen af arbejdsprocesser, og det er vigtigt, at den bagvedliggende arkitektur hurtigt kan omstilles og udvides i takt med udviklingen og transformationen af den enkelte forretning.

ITD Logtech Hub arbejder målrettet for at understøtte denne udvikling, så de danske vejgodstransport- og logistikvirksomheder kan blive førende inden for udvikling og anvendelse af de nyeste digitale teknologier. Det er nødvendigt, hvis vi fremadrettet skal kunne presse de udenlandske aktører og igen indtage de europæiske markeder – ITD har sat turbo på den udvikling.

LOGISTICS + TECHNOLOGY =  LOGTECH HUB



interactive
text

DESIGN

ITD
POLITIK
INTERNATIONAL



2020 BLEV HISTORISK, DA EU'S VEJPAKKE ENDELIG BLEV VEDTAGET. MED VEDTAGELSEN AF VEJPAKKEN ER VEJEN BANET FOR MERE FAIR OG LIGE KONKURRENCEVILKÅR FOR VEJGODSTRANSPORTEN.

Vedtagelsen af EU's Vejpakke var kulminationen på mange års hårdt arbejde for mere ensartede regler for den internationale vejgodstransport i EU.

Vejpakken vil blive implementeret gradvist, og mange af reglerne kommer først til at gælde fra 2022.

Foreløbigt er de nye køre- og hviletidsregler trådt i kraft. Reglerne indebærer blandt andet en skærpelse af forbud mod hvil i førerhuset. Hidtil har det været gældende, at chauffører ikke må afholde deres regulære ugentlige hvil på 45 timer i køretøjet (Vaditrans-dommen). Med de nye regler indføres forbud mod afholdelse af regulære ugentlige hvil og ugentlige hvil på mere end 45 timer, der afholdes som kompensation for tidligere reducerede ugentlige hvil "i egnede og kønsvenlige indkvartering med passende sovefaciliteter og sanitære forhold". Det indskræpes ligeledes, at omkostninger til indkvartering uden for køretøjet skal dækkes af arbejdsgiveren. Kravet vil blive kontrolleret i de forskellige landes virksomhedskontrol.

Der indføres også et nyt krav, hvorefter arbejdsgiveren forpligtes til at organisere førernes arbejde på en sådan måde, at de kan returnere til virksomhed/bopæl for at tage et ugentligt hvil på mindst 45 timer mindst én gang i løbet af fire uger. Hvis der afholdes to reducerede ugentlige hvil i træk, skal føreren kunne returnere til etableringslandet eller bopælen hver tredje uge. Også dette krav vil blive kontrolleret i de forskellige landes virksomhedskontrol.

Der indføres også øget fleksibilitet for chauffører i international godstransport. Hidtil har det været gældende, at i to på hinanden følgende uger skal chaufføren afholde mindst to regulære ugentlige hvil (45 timer) eller et regulært ugentligt hvil og et reduceret (minimum 24 timer). Der introduceres nu et nyt alternativ, så chauffører i international transport kan afholde to reducerede ugentlige hvil (24 timer) i træk, men at de inden for enhver periode på fire uger skal have afholdt mindst to regulære ugentlige hvil (45 timer). Chauffører skal påbegynde deres to reducerede ugentlige hvil uden for virksomhedens etableringsland og deres eget bopælsland, og kompensation for reducerede hviletider skal afholdes umiddelbart forud for det næste ugentlige hvil. Hvis der afholdes to reducerede ugentlige hvil i træk, skal føreren kunne returnere til etableringslandet eller bopælen hver tredje uge. Køretid er uændret.



Det kommer nu også til at gælde med Vejpakken, at forudsat at færdselssikkerheden ikke bringes i fare, kan føreren under ekstraordinære omstændigheder overskride den daglige og ugentlige køretid med op til én time for at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed eller førerens bopæl med henblik på at afholde den ugentlige hvileperiode.

Føreren kan på samme betingelser overskride den daglige og ugentlige køretid med op til to timer for at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed eller førerens bopæl med henblik på at afholde en regulær ugentlig hviletid, forudsat at der blev taget en uafbrudt pause på 30 minutter umiddelbart før den yderligere kørsel.

Føreren skal på kontrolapparatets diagramark, på en udskrift fra kontrolapparatet eller på arbejdstidsplanen manuelt angive årsagen til fravigelsen senest ved ankomsten til destinationen eller den egnede holdeplads.

Enhver forlængelse kompenseres med en tilsvarende hviletid, som afholdes samlet i forlængelse af enhver hviletid inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

Der har været og er fortsat væsentlig uklarhed om, hvilken dokumentation, der kan anvendes. Forud for ikrafttrædelsen af de nye køre- og hviletidsregler var ITD derfor i tæt kontakt med Europa-Kommissionen gennem den internationale organisation for vejtransport, International Road Transport Union (IRU), og i Danmark var der tæt kontakt til Færdselsstyrelsen. Formålet var at få styr på de uklarheder,

der er i de nye regler, og ITD fortsætter den tætte kontakt i både Bruxelles og Danmark, inden Vejpakkens øvrige dele træder i kraft.

Som en førende transportnation har Danmark en særlig interesse i at udbrede ensartet fortolkning og håndhævelse på tværs af grænserne i EU, og med Vejpakken er døren til forbedringer for alvor åben.

Derfor er ITD fortalende for at få reglerne til at virke så hurtigt og effektivt som muligt.

Vejpakken, der sætter rammerne for vejgodstransporten i EU, er et stort skridt hen mod ordnede forhold og fair og lige konkurrencevilkår på europæisk plan.

Den indeholder bestemmelser om blandt andet chaufførernes arbejdsforhold, cabotagekørsel, virksomhedsregistrering og gensidig anerkendelse af digitale dokumenter som fragtbreve med videre.

ITD har arbejdet hårdt for at sikre balancerede regler, der kan kontrolleres og håndhæves i praksis. For vi får kun fair og lige konkurrence, hvis de ens regler fortolkes og håndhæves ensartet. Derfor fortsætter arbejdet hos ITD med at sikre en ensartet fortolkning af reglerne på tværs af grænserne og holde fokus på, at myndighederne i de forskellige medlemslande håndhæver reglerne ens.

CORONA SATTE SIT PRÆG

Corona betød, at det i 2020 krævede et ekstraordinært stykke arbejde at sikre, at forsyningssikkerheden blev opretholdt effektivt, og at vognmændene fik lov til at køre over landegrænserne uden større hindringer i takt med, at flere og flere lande introducerede nye restriktioner og grænselukninger.

De mange restriktioner gjorde det vanskeligt og i flere tilfælde umuligt at få fornyet dokumenter og beviser. Det lykkedes at få sikret en forlængelse af gyldigheden på blandt andet kørekort og andre beviser i de situationer, hvor de obligatoriske prøver ikke kunne tages undervejs, ligesom der blev givet forskellige dispensationer. Alt sammen for at holde hjulene i gang og understøtte både import og eksport.

Det politiske arbejde havde svære betingelser i Bruxelles, da Belgien har været hårdt ramt af corona og i 2020 var det land med flest dødsfald per indbygger. Det har betydet hårde nedlukninger og har også lagt en dæmper på ITD's politiske arbejde i forhold til EU-institutionerne i Bruxelles.

MODULVOGNTOG PÅ DET EUROPÆISKE VEJNET

Vejgodssektoren bør naturligvis levere sit bidrag til CO₂-reduktionen, og derfor er der behov for at få kigget på, hvordan fremtidens lastbiler kan og skal se ud. Mange af de bestemmelser, der ligger til grund for, hvordan en lastbil ser ud i dag, er udformet før, klimaet for alvor kom på dagsordenen, og de bør ikke stå i vejen for mere CO₂-venlige lastbiler i fremtiden.

Et eksempel på en klimavenlig transportløsning er modulvogntog, der kan fragte mere gods ad gangen end en almindelig lastbil. Det betyder færre ture og dermed mindre CO₂-udledning. Det er et klart eksempel på, hvordan ændrede vægt- og dimensionsbestemmelser, kan være med til at gøre en væsentlig klimaforskel.

Derfor er vi meget tilfredse med, at man i den internationale organisation for vejtransport IRU, som ITD er medlem af, har taget fat i arbejdet for udbredelsen af modulvogntog inden for EU-samarbejdet. Det er noget, ITD har presset på for længe.

I IRU er man blevet enige om at arbejde for at tillade klimavenlige transporter med modulvogntog på tværs af EU's medlemslande. I dag er modulvogntog nemlig kun tilladt som nationale forsøgsordninger og ved bilaterale aftaler mellem medlemslandene. Det er nødvendigt med en generel europæisk tilladelse, hvis man for alvor skal høste klimagevinsten ved et mere effektivt transporterhverv.

Her bør EU tage ved lære af erfaringerne fra særligt de nordiske lande, hvor man i en lang årrække har kørt med store og tunge modulvogntog til gavn for klimaet, uden at det har haft negativ indflydelse på trafikikkerheden.

ITD ønsker derfor minimumsregler for modulvogntog i hele EU, som samtidig respekterer de nuværende ordninger. Det er helt afgørende, at der ikke sættes unødvendige barrierer for transporter med modulvogntog nationalt eller mellem medlemslande, der har tilsvarende høje vægt- og dimensionsbegrænsninger, som eksempelvis Danmark og Sverige.

DIGITALISERING

ITD arbejder politisk for at sikre de nødvendige rammebetingelser for den digitale omstilling af transportbranchen. Det gælder både i Danmark, men i høj grad også i EU, da digitale løsninger kræver fælles rammevilkår i hele EU.

I EU blev der i 2020 arbejdet med implementering af en forordning, der skal sikre muligheden for at bruge digitale fragtdokumenter i hele EU. ITD deltager aktivt i dette arbejde som medlem af Digital Transport and Logistics Forum, der er et rådgivende forum, som EU-Kommissionen har nedsat. Arbejdet vil fortsætte de kommende år frem mod 2024, hvor forordningen skal være fuldt implementeret.



BREXITS BETYDNING FOR TRANSPORTERHVERVET

2020 blev også året for Storbritanniens endelige udtræden af EU.

Indtil 31. december 2020 var samhandlen sikret på de oprindelige vilkår, men aftalen mellem Storbritannien og EU om det fremtidige samarbejde ændrede vilkårene for transporterhvervet.

Aftalen giver transportvirksomheder etableret i EU ret til at udføre godstransport til, fra og igennem Storbritannien.

Herudover kan EU-transportvirksomheder i forlængelse af en international transport fra EU til Storbritannien udføre op til to nationale transporter/cabotageture inden for syv dage i Storbritannien. Det er en forudsætning, at transportvirksomheden har en fællesskabstilladelse, og chaufføren har et kvalifikationsbevis.

Aftalen giver også britiske transportvirksomheder ret til at udføre internationale transporter til, fra og igennem EU samt en begrænset ret til at udføre transport inden for EU.

Herudover indeholder aftalen fælles regler og krav på følgende områder: Transporttilladelse og adgang til markedet, uddannelse, udstationering, køre- og hviletid, takograf, arbejdstid, vægt og dimensioner samt visse afgifter. Disse regler ligner i stor grad de regler, der er vedtaget på EU-plan.

Aftalen indeholder også diverse toldbestemmelser.

ITD har løbende holdt medlemmerne tæt orienteret om udviklingen og de nye regler.



ITD POLITIK NATIONAL



RASTEPLADSER, ULOVLIG STATSSTØTTE TIL POSTNORD, GODSKØRSELSLOV, UDSTATIONERINGSLOV, DYRETRANSPORTER OG MEGET ANDET SATTE SIT PRÆG PÅ DET POLITISKE ARBEJDE I ITD I 2020. ET ÅR HVOR DER OGSÅ BLEV LAGT MANGE KRÆFTER I AT PÅVIRKE EN NY KLIMAAFTALE FOR VEJTRANSPORTEN.

Coronakrisen betød helt overordnet, at der i Danmark blev arbejdet med at lave nye regelsæt eller undtagelser fra regler for konstant at tilpasse sig den aktuelle situation. Derfor var ITD i tæt dialog med transportministeren, de transportpolitiske ordførere og embedsværket for at tilgodese transporterhvervet og sikre forsyningskæderne.

INFRASTRUKTURPLAN LADER VENDE PÅ SIG

Der var forventning om, at 2020 ville blive året, hvor politikerne ville sætte sig omkring bordet og komme til enighed om en ny langsigtet infrastrukturplan til gavn for hele Danmark.

Trafiktallene stiger stødt, uden at kapaciteten er fulgt med. I ITD benytter vi enhver given lejlighed til at gøre de ansvarlige politikere opmærksom på de stigende problemer med trængsel og kø, som er underbygget i Vejdirektoratets trængselsanalyse fra 2019.

Fra ITD's side prioriterer vi at styrke det store H på motorvejsnettet, så vognmænd og chauffører ikke skal holde i kø i spidsbelastningsperioder. Vi har derfor brug for en samlet ambitiøs plan, hvor vejene prioriteres frem for banenettet. Pengene skal bruges der, hvor behovet er størst.

RASTEPLADSER

Heller ikke når det gælder rastepladserne, er investeringen fulgt med trafikvæksten, og i årevis er der blevet investeret alt for lidt i udvidelsen af kapaciteten af rastepladser.

Det betyder, at det i spidsbelastningsperioder ofte er umuligt for chaufførerne at finde plads til at holde deres hvil. Det stiller chaufførerne i en situation med et urimeligt valg mellem at få en bøde for brud på køre- og hviletidsreglerne eller en bøde for at overtræde parkeringsreglerne.

Det er en helt uholdbar situation, og derfor fortsatte ITD i 2020 kampen for flere rastepladser til lastbilerne langs det danske motorvejsnet. Nye rastepladser kan imidlertid have lange udsigter. Derfor er løsningen på den korte bane at sikre en bedre udnyttelse af de nuværende rastepladser. Det kan gøres hurtigt – eksempelvis ved at optegne nye parkeringsbåse.

Vejdirektoratets egne analyser viser, at man ved en investering på 180 mio. kroner kan fordoble kapaciteten på 21 centrale rastepladser til i alt 825 parkeringsbåse. Gennem-



førelsen af den plan vil være et godt sted at starte og vil på kort sigt øge tilgængeligheden for de mange chauffører, der ellers kører forgæves.

KLIMAINDSATS BØR VÆRE PÅ EUROPÆISK NIVEAU

Et væsentligt indsatsområde for ITD's politiske arbejde i 2020 var også på klimaområdet.

Regeringen nedsatte tilbage i 2019 13 klimapartnerskaber, herunder Klimapartnerskabet for Landtransport, som alle skulle afrapportere til regeringen primo 2020. ITD deltog meget aktivt i arbejdet i Klimapartnerskabet for Landtransport, som foregik i fem underudvalg: Vejgodsttransport, drivmidler, varebiler, banegods, busser/taxi. ITD spillede i arbejdet ind med sin egen klimaplan "Dansk vejgodsttransport mod en grønnere fremtid", som er udarbejdet med baggrund i tre centrale elementer: 1) At levere transport- og logistikbranchens bud på, hvordan den tunge vejgodsttransport kan indfri regeringens målsætning om at reducere udledning med 70 procent med en fossilfri sektor i 2050 for øje. 2) At kommende klimainitiativer respekterer og afspejler virksomhedernes langsigtede investeringshorisonter. 3) At lovgivning og rammevilkår for den grønne omstilling opretholder eller sågar styrker virksomhedernes konkurrenceevne.

ITD understreger i sin klimaplan, at vejgodsttransportsektoren er kendetegnet ved at være grænseoverskridende, hvorfor sektoren først og fremmest er reguleret på EU-plan. Fælles EU-regler vil sikre fair og lige konkurrencevilkår for



alle transport- og logistikvirksomheder, uanset hvilket medlemsland de kommer fra. En fokuseret klimaindsats for vejgodstransporten på europæisk niveau har en langt mere positiv indvirkning på klimaet end enkeltstående nationale klimatiltag.

Danmark bør derfor skubbe yderligere på klimaindsatsen i EU for at skabe de bedste betingelser for den grønne omstilling af transport- og logistikbranchen. I den forbindelse bør der indledes et formelt samarbejde med ligesindede lande om en fælles klimaindsats. ITD har identificeret seks overordnede søjler, som vi vurderer, er afgørende for at levere den nødvendige CO₂-reduktion frem mod 2030, nemlig alternative drivmidler, optimal udnyttelse af produktionsapparatet, grøn infrastruktur, den grønne efterspørgsel, forskning og udvikling samt samspil med andre transportformer.

ITD's klimaplan satte et betydeligt præg på resultaterne af arbejdet i Klimapartnerskabet for Landtransport, hvor anbefalingerne blev overleveret til regeringen i foråret 2020.

Et bredt flertal i Folketinget vedtog i juni 2020 klimaloven med målet om, at Danmark skal mindske udledningen af drivhusgasser med 70 procent i 2030, og Danmark skal være klimaneutralt i 2050. Regeringen skal hver september fremlægge et klimaprogram, som skal overbevise Folketinget om, at målene er inden for rækkevidde. Hver december vil der være en forespørgselsdebat i Folketinget, hvor indsatsen vil blive vurderet.

KLIMAAFTALE FOR VEJTRANSPORT

I efteråret 2020 blev der sat gang i forhandlingerne om at omsætte ambitionerne til konkret handling.

Regeringen indgik her blandt andet en ny grøn vejtransportaftale med Radikale Venstre, SF og Enhedslisten. Aftalen in-

deholder en række gode elementer, men blev samtidig også en forpasset chance for at hjælpe den grønne omstilling af transporten på vej.

For den tunge vejgodstransport blev det springende punkt introduktionen af en ny kilometerbaseret kørselsafgift for lastbiler over 12 ton fra 2025. ITD støttede forud for handlingerne en omlægning af de nuværende afgifter. Dette under forudsætning af en række ufravigelige hegnspele der tog hensyn til erhvervets konkurrenceevne.

Desværre blev resultatet ikke som anbefalet af ITD. Der er især utilfredshed over, at provenuet fra den ny afgift ikke bliver ført tilbage til erhvervet, så de tunge køretøjer kan påbegynde den grønne omstilling. I stedet har man valgt, at provenuet skal anvendes til at finansiere flere grønne personbiler.

Det er i vores optik en helt forkert prioritering. Pengene burde være øremærket grøn omstilling målrettet den tunge vejgodstransport, hvor mulighederne for at investere i klimavenlige teknologiløsninger stadigvæk er relativt begrænset, forbundet med usikkerhed og meget dyre for vognmændene.

ITD er heller ikke tilfredse med, at varebiler i første omgang slipper for at betale den samme afgift som lastbilerne. Det vil fremme ineffektive transporter i mindre køretøjer til skade for klimaet og vognmændenes konkurrenceevne.

Aftaleparterne er dog kun blevet enige om de overordnede rammer, så der er stadigvæk råderum for ITD til at gøre sin indflydelse gældende på den endelige afgiftsmodel. Det arbejde fortsætter ufortrødent i 2021 med særlig vægt på at få varebiler omfattet.

INITIATIVER MED FRA ITD'S KLIMAPLAN

Der var dog også lyspunkter i klimaaftalen, hvor særligt to ITD-initiativer indgik. Initiativer der var udsprunget af ITD's egen klimaplan.

Det ene var forslaget om en forsøgsordning med dobbelt-trailere. ITD har længe arbejdet for, at man i Danmark får indledt en forsøgsordning med dobbelttrailere, som man kender det fra blandt andet Sverige. Indførelsen af dobbelttrailere på danske veje forventes at kunne nedbringe CO₂-udledningen fra den tunge vejtransport med 110.000 ton om året.

Derudover fandt ITD's forslag om optimering og tilpasning af den danske vægt- og dimensionsregulering vej til aftalen. Der blev da også allerede taget godt imod forslaget, da ITD i september præsenterede idéen for Folketingets transportudvalg.

NYE MILJØZONEREGLER

Der kom nye regler om miljøzoner i de større byer i Danmark og dermed skærpede miljøkrav til lastbiler. Det betød, at ældre dieseldrevne lastbiler ikke længere har adgang til de danske miljøzoner, medmindre de har eftermonteret et partikelfilter. ITD kæmpede uden held for, at dyre specialtransporter skulle undtages kravet, da det kun vil have en begrænset positiv miljøeffekt, men medføre unødvendigt store omkostninger for vognmændene. Til gengæld lykkedes det foreningen at få rettet op på lovgivningen, der i første omgang udelukkede tusindvis af miljøvenlige Euro 5-køretøjer ene og alene på grund af administrative teknikaliteter.

ITD er fortalere for, at miljøkravene naturligvis skal følge den teknologiske udvikling, men det skal foregå med respekt for vognmændenes investeringshorisonter. Derfor var det ærgerligt, at trin to blev fremrykket med et halvt år, så



lastbilerne allerede fra 1. januar 2022 minimum skal opfylde kravet om Euro 6, hvis de skal have adgang i miljøzonerne.

Samtidig blev det besluttet at afvikle miljøzonomærket og erstatte det med digital aflæsning af nummerpladen, der længe har været et ønske fra ITD.

NY "GRØN" RABATORDNING OVER STOREBÆLT

Årsskiftet markerede ligeledes indførelsen af en omlægning af rabatordningen over Storebælt. Den hidtidige volumenrabat blev afskaffet til fordel for en fast rabatsats på 13 procent udelukkende for køretøjer, der som minimum lever op til Euro 6-kravet.

Den politiske aftale blev indgået tilbage i april 2020, uden at branchen blev inddraget, og det bærer resultatet i den grad præg af. Det vækker dyb undren, at adgangen til rabatten ikke følger miljøzonekravene, så de vognmænd, der har investeret i eftermonterede partikelfiltre, ikke straffes for troligt at indrette sig efter miljøkravene i byerne, når de efterfølgende krydser forbindelsen mellem Fyn og Sjælland.

Set med ITD's øjne er den ny rabatordning både et bureaukratisk mareridt for transportvirksomhederne og på kant med EU-lovgivningen, da den diskriminerer på baggrund af nationalitet. Derfor har ITD ad flere omgange henvendt sig til transportministeren, A/S Storebælt og Sund & Bælt Holding A/S.

GODSKØRSELSLOVEN ÆNDRET

Et væsentligt indsatsområde for ITD's politiske arbejde i 2020 var også regeringens annoncerede ændring af godskørselsloven. Lovforslaget bygger på den politiske aftale om vejtransport, som et flertal af Folketingets partier indgik i januar 2020, og i sommeren 2020 vedtog Folketinget så en ændring af godskørselsloven, så virksomheder fremover skal betale en løn til deres chauffører svarende til omkostningsniveauet i overenskomster indgået af de mest repræsentative parter på det danske arbejdsmarked.

Loven blev til på baggrund af anbefalinger fra Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH). I den oprindelige anbefaling fra DA og FH

var der ikke lagt op til, at der skulle være plads til andre overenskomster end deres egne. I Folketingets arbejde med at omsætte anbefalingen til lov lykkedes det dog efter hårdt arbejde ITD at få ændret lovgivningen, så det blev slået fast, at der også fremover skal være plads til alternative overenskomster på transportområdet, hvis de tilbyder ordnede forhold og et ordentligt lønniveau til de chauffører, der er underlagt overenskomsten.

ITD bakker fuldstændig op om, at der skal være lige lønvilkår for chauffører, der kører gods i Danmark, og det er en klar prioritet for ITD at sikre ordnede forhold på vejtransportområdet. ITD er derfor også tilhænger af, at der med lovforslaget skal indføres lige lønvilkår for chauffører, der kører på de danske veje. ITD kunne dog med beklagelse konstatere, at DA og FH med ændringen af godskørselsloven fremover får magt til at diktere omkostningsniveauet for alle overenskomster på transportområdet i Danmark. ITD havde gerne set, at alle arbejdsmarkedets parter, herunder altså også ITD Arbejdsgiver og Krifa, havde fået indflydelse på omkostningsniveauet i overenskomsterne. Sådan bliver det ikke med loven.

ITD glæder sig til gengæld over, at aftalepartierne i lovforslaget har sikret, at der stadig vil kunne eksistere alternative overenskomster til 3F-overenskomsterne. I fremtiden kan man godt opnå godskørselstilladelse efter en overenskomst, der er anderledes indrettet og har en anden omkostningsfordeling end 3F-overenskomsterne. Her gælder det, at det skal vurderes, om overenskomsterne er på sammenligneligt niveau i forhold til det samlede omkostningsniveau i 3F-overenskomsterne og i givet fald dermed kan komme på en positivliste udarbejdet af Færdselsstyrelsen over anerkendte overenskomster.

Det er ITD's klare forventning, at ITD Arbejdsgivers overenskomst med Krifa på transportområdet bliver blåstemplet,



da omkostningsniveauet er sammenligneligt med 3F-overenskomsterne. ITD beklager, at det ikke fremgår klart af loven, at virksomheder med alternative overenskomster ikke bliver diskrimineret, så længe overenskomsten følger det samlede lønomkostningsniveau i de mest repræsentative overenskomster. Det er helt afgørende, at vognmænd med alternative overenskomster, der lever op til kravene, kan søge og få forhåndsgodkendelse på en hurtig og effektiv måde, så de ikke bliver truet på deres levebrød. ITD har også peget på, at overenskomstnævnet, som skal vurdere alternative overenskomster, ikke bør have flertal af repræsentanter fra organisationer med de mest repræsentative overenskomster, da de i så fald vil have en mulighed for at blokere for alle andre end egne overenskomster.

UDSTATIONERINGSLOVEN

Folketinget vedtog også i sommeren 2020 en lov, hvorefter der fra årsskiftet skal betales dansk overenskomstmæssig løn til udenlandske chauffører, der kører cabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport i Danmark. ITD hilser loven velkommen, da det styrker en fair og lige konkurrence på vejene, men har samtidig påpeget betydelige svagheder ved kontrollden. Med lovgivningen er der samtidig blevet oprettet et nyt register for udenlandsk transportkørsel – det såkaldte UTIK-register. Her skal udenlandske virksomheder anmelde en række oplysninger om virksomheden og chaufføren forud for deres kørsel i Danmark, så myndighederne bedre får mulighed for at kontrollere, om virksomhederne overholder de nye regler. Kort før jul annoncerede transportminister Benny Engelbrecht, at myndighederne de første tre måneder af 2021 ville føre en vejledende kontrol med de nye regler, men at man herefter er klar til at sanktionere overtrædelser af de nye regler.

KAMPEN MOD POSTNORDS UNFAIR KONKURRENCE FORTSATTE

ITD ønsker et fundamentalt opgør med PostNords under-skudsgivende og konkurrenceforvridende forretningsmo-

del, og ITD har fået sat sagen på den politiske dagsorden på flere fronter. Ikke mindst i EU har ITD gennem flere år kæmpet mod den unfair konkurrence. Den kamp fortsatte også i 2020.

ITD indsendte i 2017 den første officielle klage til EU-Kommissionen over ulovlig og konkurrenceforvridende statsstøtte i form af milliardstore kapitaltilskud til PostNord Danmark. I maj 2018 meldte EU-Kommissionen, at en del af den støtte kunne godkendes, fordi den gik til at afskedige tidligere tjenestemænd. ITD klagede over den beslutning til EU-Domstolen, hvor sagen fortsat verserer. I sommeren 2019 besluttede Kommissionen at foretage en dybtgående undersøgelse af de resterende kapitaltilskud. Undersøgelserproceduren er en stor sejr for ITD, og ITD afventer stadig Kommissionens beslutning på denne klage.

Grundet tiltagende bekymring over unfair konkurrence fra PostNords datterselskab, PostNord Logistics, klagede ITD i 2019 til Kommissionen over statstilskud til dette selskab. Kerneforretningen i PostNord Logistics er fragt af stykgods og pallegods, hvor de er i hård konkurrence mod flere af ITD's medlemmer. Trods store underskud år efter år opruster de forretningen i takt med de faldende brevmængder. Efter underskud i hele perioden i 2013-2017 led PostNord Logistics i regnskabsåret 2013 et tab på mere end 18 mio. kroner og tabte dermed hele egenkapitalen. Det samme skete i 2017 (efter et tab på 91 mio. kroner), hvor selskabet også tabte hele sin egenkapital.

Moderselskabet PostNord Group meldte i forbindelse med 2017-årsregnskabet ud, at man vil løse driftsproblemerne ved at give et kapitalindskud til PostNord Logistics. PostNord Group mener selv, at kapitalindskuddet gives på markedsvilkår, "som enhver anden investor ville gøre det", og derfor ikke indeholder statsstøtte. Det fremgår af PostNord Logistics årsrapport for 2017, at PostNord ville give



et kapitalindskud på 115 mio. kroner til PostNord Logistics. Kapitaltilskuddet blev givet i december 2018 og maj/november 2019.

Det giver en unfair stor konkurrencefordel og holder selskabet kunstigt i live. Derfor valgte ITD i november 2018 at klage over dette "nye kapitalindskud" med tre hovedpunkter: Vi mente, at selve beskeden om, at der ville blive tildelt et kapitaltilskud, indeholder statsstøtte, eftersom det fik værdien i selskabet til at blive højere. Vi mente ikke, at kapitalindskuddet blev givet på markedsvilkår. En "normal investor" ville aldrig kaste så mange penge ind i et selskab, der i årevis har kørt med underskud og tabt sin egenkapital flere gange. Det udgør ulovlig statsstøtte. Selv om det er PostNord Group, som formelt tildeler kapitaltilskuddet, så er det ejerne (den danske og svenske stat), som har besluttet det. Der er tale om et statsejet selskab, som staten styrer indefra. Derfor er det ulovlig statsstøtte.

I maj 2020 meddelte Kommissionen, at de nu har behandlet klagen, og de er kommet med en beslutning, hvor de afviser vores klage. Deres afvisning går primært på, at beslutningen om at give et nyt kapitaltilskud til PostNord Logistics ikke kan tilregnes staten. Når det ikke er staten, der står bag, så

er det ikke statsstøtte, men derimod en ganske almindelig investor-investering. Afvisningen hviler på et meget spinkelt grundlag. Fra vores løbende dialog med medarbejderne i Kommissionen ved vi, at de var meget tæt på at åbne en formel undersøgelsesprocedure i sagen for at få vendt hver en sten. Det blev der dog lukket ned for. ITD valgte med det samme at klage over den beslutning til EU-Domstolen. ITD's klager behandles fortsat i EU-Kommissionen og ved EU-Domstolen.

BEFORDRINGSPLIGTEN

På den hjemlige bane forsøgte politikerne også i 2020 at nå til enighed om en ny langsigtet aftale om befordringspligten. Det lykkedes desværre ikke, og resultatet har været, at den danske stat samlet set har måttet betale næsten en kvart milliard kroner til PostNords varetagelse af befordringspligten. Selvom brevmængderne i dag er forsvindende små, så er det afgørende for vejgodstransporten, hvordan den nye aftale om befordringspligten lander. Selv om det handler om breve og mindre pakker, så er befordringspligten den "sluse", som staten bruger til at få penge ind i PostNord-koncernen – hvorefter de bruger midlerne til at dumpe priserne på både de befordringspligtige ydelser (hvor andre aktører også er på markedet) og på de ikke-konkurrenceudsatte ydelser (for eksempel stykgods under PostNord Logistics). Det gælder derfor om at gøre befordringspligten så lille som muligt, så der ikke kan sendes flere offentlige midler end absolut nødvendigt ind i PostNord-gruppen til understøttelse af unfair konkurrence med de private aktører.

Den nuværende befordringspligt udløb 31. december 2019. Den blev dengang forlænget i seks måneder – men der er stadig ingen politisk aftale om den fremtidige befordringspligt. Aftalen blev derfor i sommeren 2020 forlænget med yderligere seks måneder, så der kan forhandles en ny varig aftale om befordringspligten på plads. I december 2019 fik



PostNord 112 mio. kroner plus portointægterne i perioden for at løse opgaven seks måneder mere. I sommeren 2020 fik de cirka 100 mio. kroner mere. Hverken kontantbeløbet fra december eller portointægterne blev godkendt af Kommissionen, og vi betegner det derfor som ulovlig statsstøtte, hvilket ITD har påklaget til Kommissionen.

I forhold til en ny aftale har ITD gennem længere tid arbejdet for en model, hvor varetagelsen af befordringspligten i videst muligt omfang overlades til private aktører. Kun i de meget få tilfælde hvor befordringspligten ikke kan varetages af markedet, skal staten træde til. Det vil sænke omkostningerne til landsdækkende postudbringning markant og sikre gennemsigtighed i statens udgifter.

I Finland har myndighederne indført en sådan model, hvilket har skabt gennemsuelighed og fair konkurrencevilkår. Den model kan også indføres i Danmark. Private aktører står allerede i dag klar til at overtage opgaverne. Gør man det, vil det sikre, at opgaver løses mest effektivt. Samtidig vil det skabe langt mere økonomisk transparens i forhold til i dag, hvor det er helt overladt til PostNord selv at bestemme prisen på deres ydelser.

ITD har tidligere konkret opfordret politikerne til at indskrænke befordringspligten og tilpasse sig markedssituationen og den faktiske efterspørgsel efter posttjenester i samfundet.

ITD følger derfor nøje med i både klagesager, undersøgelser og ikke mindst de politiske forhandlinger for at sikre, at fremtidens postbetjening kommer til at foregå på fair og lige konkurrencevilkår, hvor det samtidig er tydeligt, hvad skatteyderne betaler for.

IMPLEMENTERING AF DEN NYE SYNSLOV

I løbet af 2020 har der i Færdselsstyrelsen også været arbejdet på at få indført en ny synslov. Det har været et meget omfattende tema, da første udspil fra Færdselsstyrelsen så ud til at skabe markant øgede udgifter for særligt registrering af individuelt opbyggede køretøjer med specialtilpassede opbygninger med mange funktioner.

Den øgede udgift ville blive forårsaget af øget kompleksitet, sagsbehandling og udarbejdelse af dokumentation af tekniske tjenester forud for registrering af køretøjet. Efter stor bekymring, undren og massive indsigelser fra ITD og andre relevante organisationer kom der større politisk bevågenhed om temaet. Delen med godkendelse af individuelle køretøjer blev taget ud af den samlede pakke og er nu under genbehandling i tæt dialog med transport- og opbyggerbranchen.



FAIR BEHANDLING VED DYRETRANSPORTER

Et bredt politisk flertal blev i oktober 2020 enige om, at chauffører og vognmænd ikke skal holdes ansvarlige for de skader, dyr har pådraget sig inden transporten. Alligevel har der ophobet sig et større antal retssager mod chauffører i forbindelse med transport af levende grise. Sagerne går tilbage til tidsrummet fra 2017 til 1. oktober 2020.

Sagerne handler om dyrenes transportegnethed, hvor dyrene ved ankomsten til slagteriet har haft skader. Det er skader, som chauffør og vognmand er blevet gjort ansvarlige for, selv om dyrene i langt de fleste tilfælde allerede havde skaderne, da de kom på lastbilen. Det er ITD's klare holdning, at afgørelsen om et dyrs transportegnethed som udgangspunkt skal ligge hos producenten.

Målt efter antal transporterede dyr har danske vognmænd og chauffører ganske få tilfælde af sager om transportegnethed, idet det drejer sig om mindre end en tiendedel promille af de millioner af grise, der hvert år transporteres herhjemme. Det bringer Danmark helt i top, hvad angår sikkerhed og dyrevelfærd i forhold til andre europæiske lande. ITD har derfor opsøgt politikere i både Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg samt i Retsudvalget for at presse på for at revurdere sagerne mod danske chauffører og vognmænd.

ITD MEDLEMS- SERVICE



ITD'S MEDLEMMER HAR OGSÅ I 2020 GJORT FLITTIGT BRUG AF DE ATTRAKTIVE SERVICER, SOM ITD TILBYDER.

Rådgivningen i ITD spænder over en række emner som ADR, arbejdsmiljø, affald, bødesager, cabotage, dyretransport, foder, fødevarer, køre- og hviletid, kørselsforbud, lastsikring, miljøforhold, mindsteløn, særtransport, transportaftaler, transportskader, udbud, udstationering samt vægt og dimensioner. Tilbud som ITD's køre- og hviletidspakke og ADR-sikkerhedsrådgivning har fortsat stor betydning for medlemmerne. Dialogen med medlemmerne har igen været i højsæde i 2020, men mødeaktiviteten har været stærkt påvirket af Corona-situationen.

SIKKERHEDSKRITISKE FEJL

Politets mulighed for at sanktionere med markant højere bødetakster til vognmænd og chauffører, hvis der konstateres alvorlige sikkerhedskritiske fejl på køretøjet, trådte i kraft 1. januar 2020. Det var i forvejen et emne, der havde fyldt meget i efteråret 2019, fordi myndighederne var meget længe om at definere vognmænds og chaufførers ansvar for at kunne opdage de alvorlige sikkerhedskritiske fejl. Derfor var det også et område, som ITD overvågede tæt i foråret 2020. Der blev udarbejdet tjeklister med en række kontrolpunkter og opfordringer til daglige inspektioner, som kan foretages af chaufføren. Med disse kontroller vil det være muligt at opdage eventuelle fejl, som straks bør udbedres, inden de sandsynligvis vil føre til sikkerhedskritiske situationer, bøder, tilbageholdelser, følgeskader med videre.

ITD frygtede, at de nye sanktionsmuligheder ville kunne medføre uheldige og uretfærdige situationer for chauffører

og vognmænd. I forhold til de sager ITD er bekendt med, har der indtil videre kun været tale om et fåtal af sager, hvor politiet har sanktioneret for alvorlige sikkerhedskritiske fejl med de konsekvenser, der følger med. Det er ITD's opfattelse, at hvis chaufføren foretager sit grundige daglige tjek af køretøjet, og vognmanden overholder frister for service, inspektion, syn med videre, så er der kun en meget lille sandsynlighed for, at der opstår alvorlige sikkerhedskritiske fejl på køretøjet.

MANGE SPØRGSMÅL TIL CORONA

Noget, der naturligvis også fyldte meget for ITD's medlemsvirksomheder, var coronakrisen, og både i foråret og efteråret var der mange henvendelser til ITD om, hvordan de skulle forholde sig til den hektiske situation, de løbende



nedlukninger og myndighedernes konstant skiftende udmeldinger og varslinger om ændringer med kort varsel.

I Danmark var ITD en del af den nationale operative stab (NOST), som træder sammen, når der opstår større kriser og hændelser i Danmark. Det var et samarbejde, som hurtigt beviste sit værd. Da ITD i marts blev kontaktet af en chauffør, der kunne fortælle, at nogle rastepladser var begyndt at lukke toiletfaciliteterne, var det således et spørgsmål om timer, fra medlemservice kontaktede myndighederne med problemet, til Vejdirektoratet meldte ud, at toiletterne skulle holdes åbne, og rengøringen blev øget.

Ved at gå i dialog med private aktører lykkedes det også ITD at få genåbnet kahytterne på de færger, der ellers havde lukket dem, så chaufførerne ikke kunne tage hvil, og toiletfaciliteterne i de private terminaler, der kun tillod eget personale at bruge dem. Udfordringen med ordentlige toiletforhold til chaufførerne er et evigt problem, som kun intensiveres i forbindelse med sådan en krise, og derfor måtte ITD igen indskærpe, at det er nødvendigt for at få infrastrukturen til at hænge sammen.

ITD gik også sammen med resten af branchen om en række fælles anbefalinger om god corona-adfærd til både vognmænd, chauffører og modtagerne af godset. Anbefalingerne blev delt bredt ud igennem den nationale operative stab, og det sikrede fælles fodslag i en krisetid, hvor der var behov for, at hele værdikæden stod sammen.



LANG SAGSBEHANDLINGSTID PÅ SÆRTRANSPORTTILLADELSER TIL ØSTDANSKE TRANSPORTØRER

De østdanske særtransportører oplevede i sensommeren 2020, at sagsbehandlingstiden for udstedelse af særtransporttilladelser blev længere end normalt, nemlig 4-5 dage. Normalt ville tilsvarende særtransporttilladelser være behandlet samme dag eller dagen efter, at ansøgningen var indsendt. Det viste sig, at politiets særtransportkontor i Greve, efter et skifte i ledelsen, havde ændret praksis ved at sende langt flere forespørgsler i høring hos vejmyndighederne – også selvom der i mange tilfælde kun var tale om mindre dimensionsoverskridelser.

Efter gentagende pres på relevante myndigheder samt transport- og justitsministeren udsendte Færdselsstyrelsen en vejledning i forbindelse med udstedelse af særtransporttilladelser. Vejledningen pegede meget i retning af den hidtidige praksis, og dermed kunne særtransportkontoret i Greve mere eller mindre vende tilbage til den tidligere og velfungerende praksis. Sagsbehandlingstiden var desværre nået helt op på 2-3 uger, før kurven knækkede. Situationen var derfor både kritisk og konkurrenceforvridende for de østdanske særtransportører, som sammen med industrien har lidt økonomiske tab.

Efterfølgende er det blevet politisk besluttet, at opgaven vedrørende udstedelse af særtransporttilladelser overdrages fra politiet til Vejdirektoratet den 1. oktober 2021. ITD ser frem til en tæt og konstruktiv dialog med Vejdirektoratet om forberedelsen for håndtering af den fremtidige opgave. Her vil ITD blandt andet anmode om, at der etableres en



mere tidssvarende og smidig ansøgningsproces ved hjælp af digitalisering og automatisering, som kommer brugerne til gode på flere måder. Et lignende system kendes fra for eksempel Sverige og Holland.

NETVÆRK

ITD Medlemsservice lægger mange kræfter i sine netværk, som har stor værdi for medlemsvirksomhederne. Næsten hvert femte ITD-medlem er med i ét eller flere af ITD's netværk, hvis formål er at styrke den enkelte medlemsvirksomheds konkurrenceevne og at skabe et forum, hvor kolleger og samarbejdspartnere kan udveksle nyttige erfaringer. Mens corona gjorde, at flere af netværksmøderne måtte holdes online eller aflyses i foråret, mødtes netværkene igen i efteråret, flere af dem to gange.

ITD har 17 forskellige netværk, som samler medlemmer om et fagligt område og/eller et geografisk område.



ITD har otte erfa-netværk: ITD Netværk 70+, ITD Netværk Affald, ITD Netværk Dyretransport, ITD Netværk Ejerledere, ITD Netværk International Transport, ITD Netværk Next Generation, ITD Netværk Selvkørere og ITD Netværk Særtransport.

Der findes ni geografisk afgrænsede lokalnetværk: ITD Netværk Vendsyssel, ITD Netværk Himmerland, ITD Netværk Holstebro, ITD Netværk Midtjylland, ITD Netværk Østjylland, ITD Netværk Give, ITD Netværk Sønderjylland, ITD Netværk Fyn og ITD Netværk Sjælland.

KURSUS

ITD tilbyder forskellige relevante kurser til medlemmerne, der kan blive klogere på reglerne på cabotageområdet, erhvervs- og transportforsikringer, køre- og hviletid, lastsikring og meget mere. ITD Medlemsservice har efteruddannet 131 medarbejdere hos ITD's medlemsvirksomheder i 2020. Det er primært uddannelse inden for farligt gods i henhold til ADR kap. 1.3 ("kap. 1.3-uddannelse"), køre- og hviletid samt køretøjer, vægte og dimensioner.

ITD Medlemsservice rådgav 190 medlemsvirksomheder på ADR-ordningen i 2020.

TACHOWEB

ITD's internetbaserede system TachoWeb holder styr på vognmændenes køre- og hviletidsdata. Tjenesten giver vognmænd og chauffører et nyttigt overblik, som kan bruges til at nedbringe fejl og overtrædelser og dermed spare dem for dyre bøder.

ITD Medlemsservice betjente 531 medlemsvirksomheder med TachoWeb i 2020. Virksomhederne har samlet kørt 1.160.000 timer. Ordningen har givet medlemmerne en kontant fordel på cirka 6.208.680 kroner om året. Hertil kommer 160 virksomheder, som er blevet assisteret med virksomhedskontroller i løbet af året. Rapporteringsassistenten har bidraget til, at antallet af alvorlige overtrædelser er faldet med 69 procent fra 2012 til 2020.

ØVRIGE AKTIVITETER

Som led i Vækststrategi 2030 blev det besluttet at iværksætte udviklingen af "Fremtidens Medlemsservice". Kerneydelserne skal evalueres, og indretningen af fremtidens ITD-medlemsservice skal fastlægges i løbet af det kommende år. Målet er, at arbejdet i medlemsservice også fremadrettet skal understøtte ambitionen om, at dansk vejgodstransport skal være internationalt førende.

Vækststrategi 2030 – samt ITD's intensive digitaliseringsindsats – var ligeledes baggrunden for, at ITD Medlemsservice fremover kan tilbyde juridisk rådgivning og bistand med IT-kontrakter. Dette arbejde blev sat i gang i 2020, og tilbudet blev velmodtaget og brugt af ITD's medlemmer.

2020 var også året, hvor der blev forhandlet en ny aftale på plads med Telia om ITD Mobilet, som er mobiltelefoni målrettet transportbranchen. Den nye aftale betød blandt andet, at ITD nu kan tilbyde et mobilabonnement med 1.000 gigabyte data inkluderet.

ITD ARBEJDS- MARKED



2020 LIGNEDE PÅ MANGE MÅDER SIG SELV FOR ITD ARBEJDSMARKED – DOG MED ÉN MARKANT UNDTAGELSE.

Corona var naturligvis en af overskrifterne for året i ITD's arbejdsmarkedsafdeling. Mens medarbejderne det meste af året havde travlt med at rådgive om en meget bred vifte af de klassiske emner, var der i foråret henvendelser af en helt ny karakter.

I marts og frem til sommeren var det således spørgsmål om mulighederne for hjemsendelse, arbejdsfordeling, håndtering af afskedigelser, hvilke muligheder der var i de enkelte overenskomster og de statslige lønkompensationsordninger, der fyldte mest hos medlemsvirksomhederne. Det gav travlhed i afdelingen, som hele tiden skulle sørge for at holde sig opdateret på situationen og på de skiftende udmeldinger fra myndighederne.

Men henvendelserne illustrerede også, at transportbranchen på mange måder ikke var lige så påvirket af corona-situationen, som andre brancher var. Supermarkederne skulle stadig have dagligvarer, byggematerialerne skulle ud, og der skulle hentes skrald og fragtes medicin. Flere medlemsvirksomheder havde således rigtig travlt og havde ikke behov for at hjemsende eller afskedige gode medarbejdere. Der var sågar spørgsmål i forhold til nye ansættelseskontrakter, fordi der var behov for flere medarbejdere for at kunne følge med.

Sådan en krise rammer dog altid vidt forskelligt, og den satte også sine tydelige spor i branchen. Så mens nogle medlemsvirksomheder kunne fortsætte sine aktiviteter, havde andre det anderledes svært og var tvunget til at hjemsende eller ligefrem afskedige gode medarbejdere.

Men fælles for hele branchen var, at alle skulle genfinde sig selv i en ny corona-virkelighed.

RÅDGIVNING OM ANSÆTTelsesRET

Fra sommeren og frem overgik henvendelserne til arbejdsmarkedsafdelingen til mere sædvanlig drift. Det betød, at generelle ansættelsesretlige spørgsmål igen kom i højsædet. Der er et stort behov for rådgivning på dette område, da ansættelsesret er et juridisk kompliceret område, hvor man som arbejdsgiver uforvarende hurtigt kan komme til at træde ved siden af. I 2020 har ITD Arbejdsmarked ydet rådgivning inden for mange emner af det ansættelsesretlige område. Der har blandt andet været stor efterspørgsel på rådgivning om udarbejdelse af ansættelseskontrakter og rådgivning i forbindelse med afskedigelse af medarbejdere. Derudover har der været mange spørgsmål om sygeløn og generel rådgivning om håndtering af syge medarbejdere. Endelig har der også været spørgsmål til ansættelse af udenlandsk arbejdskraft.



SOCIAL SIKRING

2020 var igen et år, hvor mange medlemsvirksomheder kontaktede ITD Arbejdsmarked med spørgsmål om reglerne for social sikring i en række europæiske lande. Og det er et vigtigt emne, for det kan blive en dyr affære for transportvirksomhederne, hvis der ikke er styr på lovvalget eller de relevante forsikringer. Det kan være svært at navigere rundt i de mange nationale og internationale regler om social sikring, når chauffører eller andre medarbejdere skal arbejde i udlandet. Derfor er det et område, som ITD Arbejdsmarked har erfaring i at rådgive om. I 2020 er der blandt andet givet rådgivning til virksomhederne om at få styr på dokumentation, herunder søgt den såkaldte A1-attest, for overholdes reglerne ikke, kan transportvirksomhederne risikere at blive mødt med krav fra udenlandske myndigheder om betaling af både arbejdstager- og arbejdsgiverbidrag til social sikring i udlandet.

KÆMPER FOR AT SIKRE ARBEJDSKRAFT TIL BRANCHEN

Et område, som altid fylder rigtig meget for ITD's arbejdsmarkedsafdeling, er kampen for at sikre, at der er nok kvalificeret arbejdskraft til branchen i fremtiden. Emnet er et stort indsatsområde i ITD's Vækststrategi 2030, og vi arbejder målrettet og konstant på at øge opmærksomheden omkring erhvervet ved at øge synligheden af og vidensniveauet om blandt andet karrieremulighederne i vejgodstransport- og logistikerhvervet og erhvervets samfundsmæssige værdiskabelse.

I den forbindelse er ITD i fuld gang med en masse initiativer, der skal fremme virksomhedernes rekrutteringsmuligheder.

Blandt andet har vi nedsat et kvindepanel bestående af 30 personer med forskellig baggrund både i og uden for branchen: politikere, virksomhedsledere, eksperter, fagbevægelse, medarbejdere med flere. ITD's kvindepanel har formuleret seks overordnede anbefalinger til, hvordan vejgodstransportbranchen kan tiltrække og fastholde flere kvinder, både i uddannelsessystemet og i branchen. Det blev brugt som udgangspunkt for flere gode initiativer, der blev sat i gang i 2020.

NETVÆRKSDAG FOR KVINDER

Blandt andet introducerede ITD sin netværksdag for kvinder. Mere end 80 kvinder havde takket ja til invitationen om at bruge en lørdag i januar på Kellers Park i Børkop i selskab med hinanden og med inspirerende, kvindelige rollemodeller som Le Mans-racerkøreren Christina Nielsen, sundhedseksperter Michelle Kristensen og standupkomikeren Ane Høgsberg.

Dagen var en stor succes og opfyldte sit formål om at skabe en dag, hvor kvinder i transportbranchen kan mødes og blive inspireret og udveksle erfaringer. Den slags har værdi for den enkelte medarbejder. Netværket og en række andre konkrete tiltag bidrager også til ITD's samlede indsats for at få flere kvinder bag rattet – og i vejgodstransportbranchen generelt.

ITD fik god feedback fra deltagerne på selve dagen, og meningen er at bruge erfaringerne fra denne, når der skal arrangeres nye netværksdage for kvinder. Egentlig

var det meningen, at ITD allerede ville holde en ny kvindenetværksdag i 2021, men det er på grund af corona indtil videre udskudt til 2022.

FOTODATABASE

Netværksdagen for kvinder er blot ét ud af flere konkrete projekter hos ITD, der udspringer af Vejgodstransportbranchens kvindepansels anbefalinger.

ITD har ligeledes investeret i fotodatabasen "Flere kvinder bag rattet" for at fremme den brede bevidsthed om kvinder i vejgodstransporterhvervet og gøre dem mere synlige. Målet er, at flere kvinder lettere skal kunne se sig selv i vejgodstransporterhvervet. Indtil nu har der stort set ikke været fotos af "rigtige" kvinder i og ved lastbiler eller i andre arbejdssituationer inden for vejgodstransportbranchen, og det vil ITD gøre op med. ITD ønsker at bidrage til at lette rekrutteringen til branchen samt at arbejde for mere diversitet blandt chauffører med videre, hvilket vil gøre branchen endnu mere attraktiv for fremtidens arbejdskraft.



Transportvirksomheder, uddannelsesinstitutioner, jobcentre, organisationer, offentlige myndigheder, medier med flere har adgang til at bruge billederne i det omfang, at det er foreneligt med det overordnede formål og licensvilkårene. Billederne stilles gratis til rådighed af ITD i samarbejde med Hedorfs Fond og FDE Fonden.

Fotodatabasen er blevet godt taget imod, og der er blevet registreret mange brugere på flerekvinderbagrattet.dk. Flere medier, særligt fagmedierne, bruger nu billederne jævnligt.

FLERE INITIATIVER PÅ VEJ

ITD Arbejdsmarked har desuden gang i flere gode initiativer i forhold til rekruttering, blandt andet digitalisering af vores værktøj "Karrierevejen", der på en nem og overskuelig måde illustrerer, hvilke uddannelsesretninger og karrieremuligheder der er inden for transportbranchen. ITD er også i dialog med flere uddannelsessteder om en model for, hvordan man bedre kan matche unge mennesker med transportvirksomhederne. Meget af det arbejde er blevet besværliggjort på grund af corona, men når der igen bliver mulighed for at mødes med uddannelsesinstitutionerne, vil ITD genoptage arbejdet med at fremme rekrutteringen af både kvinder og unge mennesker til branchen.



ÅRETS TRANSPORT- KOMMUNE

 ÅRETS
**TRANSPORT
KOMMUNE** 2020
Vejgodstransportens lokale vilkår



VEJEN GENVANDT TITLEN SOM ÅRETS TRANSPORTKOMMUNE 2020

Gode rastepladser og grønne tiltag sikrede for andet år i træk Vejen Kommune kåringen som Årets Transportkommune. De sidder særdeles tungt på titlen som Årets Transportkommune i Vejen.

Prisen, som ITD satte i verden i 2019 for at sætte fokus på de lokale rammer for vejgodstrafikken, er indtil videre blevet uddelt to gange. Første gang gik den til Vejen Kommune – og det gjorde den således også igen i 2020.

– Det har Vejen Kommune al mulig grund til at være stolte af. Kåringen kommer ikke af sig selv. Vejen har været i skarp konkurrence med landets øvrige kommuner, og det er kun takket været sit stærke fokus på vejgodstransportens vilkår, at det er lykkedes endnu engang at sikre sig pladsen, sagde ITD's bestyrelsesformand Christian Sørensen Madsen, der på vegne af brancheorganisationen overrakte prisen på rådhuset i Vejen.

FORBEDRER SIG HELE TIDEN

ITD's kåring af Årets Transportkommune er baseret på en undersøgelse, som er gennemført af analysebureauet IRIS Group. Den trækker på både statistiske data og en spørgeskemaundersøgelse, som er udsendt til kommunerne, og i 2020 var opløbet om titlen ekstra tæt. Vejens førsteplads skyldes blandt andet, at kommunen udmærker sig i forhold til faciliteterne og kapaciteten på det lokale vejnet. Men den klarer sig godt på alle de fire parametre, der måles på.

– Det er i sig selv imponerende. Det samme er Vejens vilje til hele tiden at forbedre sig og dermed også vejgodstransportens forhold. Kommunen sikrer gode parkeringsfaciliteter,

den har øje for udvikling af vejnettet – for eksempel ved at sørge for, at modulvogntog kan komme frem – der er lagt støjrreducerende asfalt, og der er sikret adgang til tankstationer med alternative drivmidler. Det er bare nogle af de initiativer, kommunen har igangsat og fulgt til dørs, og derfor har Vejen også fortjent prisen, sagde Christian Sørensen Madsen, som også håbede, at Vejen vil fortsætte med at gøre sig umage på området.

– For kommunen tjener som inspiration for de andre, afslutter han.

PRISEN INSPIRERER

Borgmester Egon Fræhr var glad og stolt over prisen. Årets Transportkommune er en pris, som kan vise ham og forvaltningen, at de arbejder i den rigtige retning, forklarede han.

– Vi vil jo gerne, at vores virksomheder trives og har det godt. Vi har selvfølgelig en dialog med de enkelte virksomheder, men sådan en pris og de parametre, der måles på, kan også være med til at vise, om vi er på rette spor. Og lige som vi kan inspirere andre kommuner, så inspirerer prisen vores medarbejdere og byrådet til at fortsætte det gode arbejde. Vi er glade for, at det er lykkedes, sagde Egon Fræhr.

I 2020 vedtog byrådet i Vejen Kommune en ny strategiplan, hvor transporterhvervet igen kommer til at fylde en hel del.

– Ti procent af arbejdspladserne i Vejen Kommune ligger vel at mærke i transportvirksomhederne, og de andre virksomheder i kommunen har så sandelig også brug for at få transporteret varer. Så det er kun naturligt, sagde Egon Fræhr.

ÅRETS TRANSPORTKOMMUNE

Landsvinder og regionsvindere

Region Syddanmark:

Vejen Kommune (landsvinder)

Region Midtjylland:

Horsens Kommune

Region Hovedstaden:

Høje-Taastrup Kommune

Region Nordjylland:

Thisted Kommune

Region Sjælland:

Vordingborg Kommune

ÅRETS TRANSPORTKOMMUNE

Et velfungerende vejnet og gode rammevilkår på transportområdet er fundamentet for vækst og arbejdspladser både lokalt og nationalt. Derfor vil ITD gerne anerkende de kommuner i landet, der gør en ekstra indsats for at tænke gode vilkår og faciliteter for vejgodstransporten ind i trafikplanlægningen og den lokale erhvervs politik. Det er baggrunden for, at ITD for andet år i træk kårede Årets Transportkommune i Danmark og i regionerne. Vinderne er de kommuner, der gør mest for at skabe gode kommunale rammevilkår for vejgodstrafikken.



**DANISH
TRANSPORT
AWARD
2020**



DANISH TRANSPORT AWARD 2020 FOKUSEREDE PÅ GRØN OMSTILLING

ITD hylkede grøn omstilling hos danske transport- og logistikvirksomheder. Det er et stort indsatsområde i ITD's Vækststrategi 2030, og derfor var det naturligt, at ITD med hædersprisen Danish Transport Award hylkede den grønne omstilling hos danske transport- og logistikvirksomheder.

Den aktuelle dagsorden er grøn – det var den også sidste år, og det vil den også være i fremtiden – også i transportbranchen. Der er mange transport- og logistikvirksomheder, der gør det rigtigt godt. Virksomhederne spiller en afgørende rolle i at sikre bæredygtige produkter og ydelser, der tager hensyn til miljø og klima. Men også i forhold til at udvikle nye, grønne løsninger til markedet. Derfor valgte ITD at hylde succeshistorier, der kunne være med til at inspirere andre virksomheder til at følge de gode, grønne eksempler. De tænker på klima og miljø, tænker grønt og tænker fremad.

FELTET VAR SKARPT

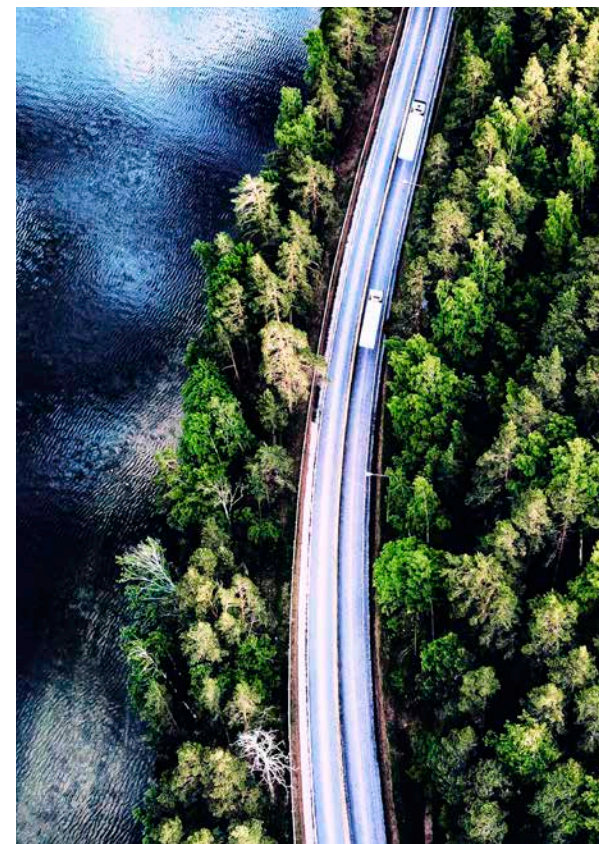
Ud af de mange indstillede kandidater udvalgte juryen seks meget forskellige finalister til Danish Transport Award 2020: Dania Connect A/S, Eurobulk Logistics A/S, Frode Laursen A/S, K. Hansen Transport A/S, Kaj Madsen Fjelstrup A/S og P. Fournaise A/S.

OG VINDEREN VAR ...

Inden vinderne blev offentliggjort, blev alle seks finalister præsenteret med en flot film. Der blev ligeledes udgivet et DTA-magasin med finalisterne i, hvor de hver især fortalte om deres grønne tilgang til transporterhvervet.

Den 1. oktober 2020 blev vinderne af Danish Transport Award offentliggjort. Førstepladsen gik til transport- og logistikvirksomheden Frode Laursen A/S. Anden- og tredjepladsen gik til henholdsvis den familieejede vognmandsforretning P. Fournaise A/S og transportvirksomheden Dania Connect A/S.

Under normale omstændigheder skulle vinderne have været hyldet til ITD's store gallafest i forbindelse med generalforsamlingen, men i stedet fik Thomas Corneliusen, direktør i Frode Laursen, uventet besøg af juryformanden, Connie Hedegaard, og ITD's formand, Christian Sørensen Madsen, da de en kold dag i oktober bankede på hans kontor for at overraske og overrække ham den flotte pris. Selve overraskelsen og uddelingen blev filmet og sendt til branchen.





TIDLIGERE KLIMAKOMMISSÆR I EU ROSTE VINDEREN

Juryformanden var særligt imponeret over, hvordan det er lykkedes Frode Laursen at få medarbejderne med på den grønne mission.

- I gør rigtig meget for at inddrage medarbejderne. Min erfaring er, at de virksomheder, der tager dem med i processen, oplever, at der går sport i det, og så myldrer det frem med gode forslag. Det skaber en sund kultur, og man får sat nogle selvforstærkende mekanismer i gang, siger Connie Hedegaard, som også roser virksomheden for at følge op på de klimatiltag, der er blevet indført.

"BRANCHEN HAR BRUG FOR GRØNNE FLAGSKIBE"

Også ITD's formand sagde blandt andet til Frode Laursen, at den grønne omstilling er vigtig, og han håbede på, at de ville blive ved med at sætte det lange, grønne klimalyk på, så branchen sammen kan nå et fælles mål.

- Vi håber og tror også på, I kan være med til at inspirere rigtig mange af jeres kolleger i vejgodstransportbranchen og naturligvis også vores politikere. Sammen kan vi forsøge at reducere CO₂-udledningen i Danmark og skabe en proces frem mod en fossilfri transportsektor i 2050. I den forbindelse har branchen brug for grønne flagskibe som Frode Laursen, siger Christian Sørensen Madsen.

Udover hyldesten modtog vinderen af Danish Transport Award 2020 50.000 kroner. Andenpladsen modtog 25.000 kroner, og tredjepladsen 10.000 kroner.

FAKTA

Godstransporten i Danmark udleder 4,5 mio. ton CO₂ om året. I januar udsendte ITD sin Vækststrategi 2030, som har stor fokus på klima og miljø, og ITD har en ambition om, at vejgodstransporten skal bidrage effektivt til en grøn omstilling på alle niveauer.

JURY

I spidsen for juryen sad Connie Hede-gaard, som er tidligere klima- og miljømi-nister samt klimakommissær i EU. I dag er hun blandt andet formand for Danmarks grønne tænketank, CONCITO. Derud- over bestod juryen af ITD's formand og administrerende direktør i S. Chr. Sø- rensen A/S, Christian Sørensen Madsen; ITD's administrerende direktør, Carina Christensen; vinder af Danish Transport Award 2018 og administrerende direktør i Thortrans A/S, Lars Thomas Kristensen; Seniorrådgiver, Klima og Transport i Rådet for Grøn Omstilling, Jeppe Juul, samt Niels Buus Kristensen som er forskningsleder ved Transportøkonomisk Institut, Oslo, og medlem af Klimarådet.



LASTBIL- KARAVANEN



LASTBILKARAVANEN GAV 55.000 REFLEKSVESTE TIL ELEVER I 2. KLASSE

Inden corona besøgte Lastbilkaravanen hvert år 3.000 elever i 0.-2. klasse i kampagneugen, hvor de lærte om trafikikkerhed og lastbiler. Så mange elever kunne Lastbilkaravanen desværre ikke besøge i 2020, men emnet er trods corona lige så vigtigt. Derfor blev konceptet til Lastbilkaravanen anderledes end normalt dog med samme livsvigtige indhold. Det blev til 55.000 flotte, grønne reflektsveste til alle elever i 2. klasse i de danske folkeskoler samt undervisningsmateriale. Eleverne modtog vestene i slutningen af oktober, så de kunne bruge dem til de mørke vintermorgener, når de skulle i skole eller om eftermiddagen til og fra fritidsaktiviteter.

”HVIS DINE KNOGLER IKKE SKAL KNÆK’...”

Tre udvalgte skoler fik besøg af Magda, som selv delte de flotte reflektsveste ud til eleverne. Hun dansede og sang om trafikikkerhed og lastbiler, helt som hun plejer, men med god afstand og sprit. Kun en klasse fra hver skole deltog i Lastbilkaravanen, hvor al aktivitet foregik udenfor. Så budskabet om at blive væk fra lastbilens dæk, hvis knoglerne ikke skal knæk’ kom stadig på skoleskemaet.

TRANSPORTMINISTER VAR OGSÅ I REFLEKSVEST

ITD's utrættelige arbejde med at sætte fokus på trafikikkerhed fik også transportminister Benny Engelbrecht (S) til at bakke op om budskabet om trafikikkerhed og god trafikultur, og ministeren var glad for initiativet.



– Trafikkerheden på de danske veje og cykelstier er et af mine helt store fokuspunkter, og desværre kan vi se, at ulykker, hvor store køretøjer og lette trafikanter er involveret, ofte er meget alvorlige og uhyggelige. Jeg vil gøre mit for, at vi får dæmmet op for det, og jeg er rigtig glad for, at branchen også tager et stort ansvar. Lastbilkaravanen giver skolebørn en god forståelse af, hvordan de skal færdes sikkert i trafikken, og med 55.000 reflektsveste må man sige, at der også bliver gjort noget ved deres synlighed, sagde transportminister Benny Engelbrecht.

Planen var, at transportministeren skulle have været med Lastbilkaravanen på tur for at dele reflektsveste ud til eleverne og opleve Lastbilkaravanen på nærmeste hold. Desværre blev planen ændret i sidste øjeblik på grund af corona. Det fik i stedet ministeren til at sende en videohilsen på Facebook, hvor han fortalte om vigtigheden af kampagnen og selv trak i en flot grøn reflektsvest.

ITD's arbejde med trafikikkerhed fortsætter, og det samme gør Lastbilkaravanens turné.

HVORFOR

Fokus på trafiksikkerhed er med til at redde liv. Derfor har ITD, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, lavet Lastbilkaravanen. Lastbilkaravanen er en landsdækkende kampagne, som handler om trafiksikkerhed og lastbiler. Målgruppen er elever i 0.-2. klasse. Målet er mere tryghed og forståelse blandt trafikanterne.

BAGGRUND

Lastbilkaravanen så første gang dagens lys i 2013, hvor én lastbil besøgte én skole. Siden har ITD's trafiksikkerhedskampagne udviklet sig fra år til år til den succes, den er i dag.

Al materiale såsom sange, bogen "Brumbassen i trafikken", undervisningsmateriale og videoer er gratis tilgængeligt på www.lastbilkaravanen.dk, så alle kan arbejde med trafiksikkerhed.

ITD og FDE Fonden står bag Lastbilkaravanen.

TAK

Tak til de medlemsvirksomheder, der stillede op med lastbiler og chauffører til Lastbilkaravanen: Alex Andersen Ølund A/S, Anders Nielsen & Co A/S, H. Daugaard A/S og Tor Udlejning ApS.





ITD FORSIKRING



I 2020 BLEV SAMARBEJDSAFTALEN MELLEM ITD OG TRYG FORLÆNGET, SÅ DEN NU GÆLDER FREM TIL 2024. DET HAR GIVET ET GODT SAMARBEJDE MED TRYG, MEN I DEN GRAD OGSÅ FOR ALLE VOGNMÆND, DER ER MED I TRYG-AFTALEN.

ITD vil også fremadrettet tilbyde attraktive forsikringsløsninger og specialiseret rådgivning via Tryg. I 2020 indgik ITD og Tryg således en forlængelse af det nuværende samarbejde, så det nu løber til 2024.

Dermed kan ITD's medlemmer og kunder de kommende år nyde godt af Trygs salgskorps med specialiserede transportassurandører, et supportteam med specialviden om transportbranchen og et skadekorps med sværgodstaksatorer og skadebehandlere med særlig viden inden for transport- og sværgodsskader.

ITD er tilfreds med at kunne fortsætte samarbejdet med Tryg og tilbyde attraktive og specialiserede forsikringsløsninger inden for vejgodstransport. ITD har samarbejdet med Tryg gennem mange år og opbygget en gensidig forståelse for, hvad der er vigtigt for vores branche i forsikringsager. Det skal der bygges videre på.

Ifølge den ny aftale vil det fortsat være ITD, der står for en del af administrationen af ordningen. Derudover vil der også som nu være fokus på løbende at udvikle værditilbud. Forsikring udgør en meget væsentlig risikoafdækning inden for vejgodssektoren, og derfor er det vigtigt, at man samarbejder med solide, erfarne og dygtige aktører inden for feltet. Det lever Tryg til fulde op til, og ITD vil arbejde for, at branchen får de mest attraktive forsikringsløsninger, der passer lige netop til deres behov.

For at understøtte medlemmernes transporter har ITD i 2020 haft samarbejde med SOS om vejhjælp i Skandinavien. Dertil kommer en aftale med European Breakdown Service, der leverer professionel hjælp ved uheld, punkteringer og lignende i Europa.

971 kunder er forsikret igennem aftalen med Tryg, heraf er 244 medlem af ITD.

FORSIKRING I UDLANDET

Derudover har ITD Forsikringservice gennem mere end 50 år opbygget et stærkt og professionelt samarbejde med det tyske mæglerselskab Oskar Schunck om forsikringer i resten af Europa. Oskar Schunck er en international forsikringsmægler, som er specialiseret i logistik- og industrisektoren.

Oskar Schunck er grundlagt i 1919, og firmaet har 12 filialer i Tyskland. Koncernen inkluderer også datterselskaber i Frankrig, Østrig, Spanien og Ungarn. Schunck beskæftiger omkring 300 mennesker over hele verden.



FAKTA

ITD Forsikringservices aftale med Tryg giver blandt andet kunderne

GENERELLE FORDELE:

- Samlet månedlig opkrævning via ITD
- 1 selvrisiko per skadebegivenhed
- Der behandles skader under selvrisiko
- Fast betjener og kompetenceteam
- Produktudvikling & skadeforebyggelse i samarbejde
- Rabatordning på privatforsikringer
- Højt kompetenceniveau i skadesituationen

AUTO:

- Gratis dækning for fremmed trailer
- Ansvarsforsikring for trailer i ordningen (gratis på egen police)
- Gratis chaufførforsikring, dækker også medarbejder
- Dækning for medbringertrucks
- Dækning for lånte trucks
- Gratis glasreparation/friskadedækning for busser
- Særlig rabat hos Viking Assistance
- Krisehjælp på alle lastbiler og busser

TRANSPORT:

- Vin, spiritus, tobak, højrisiko, køle/frys, tanktransport, sværgods – dækker op til 600.000 kr.
- Tryg Cargo

MATERIEL:

- Fordelsklausuler

ITD-RABAT

- E-protect

MEDARBEJDERE:

- 20 % rabat på tarifprisen
- Chauffører enhedspris på 11.336 kr. (2021)
- Særligt lønsomme 9.635 kr. (2021)
- Buschauffører enhedspris på 8.783 kr. (2021)
- Individuel prissætning på større kunder
- TrygTilbage-indsatsteam
- Sundhed med pris/rabatfordel

ITD GENERAL- FORSAMLING



FLOT FREMMØDE TIL ITD'S GENERALFORSAMLING I 2020

ITD arbejder på en lang række fronter for at styrke medlemmernes konkurrencekraft og lette deres hverdag. Corona, EU's Vejpakke, digitalisering, klima og kørselsafgifter var blandt hovedpunkterne i beretningen fra ITD's formand Christian Sørensen Madsen på ITD's generalforsamling i oktober 2020.

Corona var et uomgængeligt emne, da ITD inviterede til generalforsamling lørdag den 24. oktober 2020 i Messe C i Fredericia.

Med social afstand og obligatoriske mundbind blev generalforsamlingen afviklet i henhold til myndighedernes retningslinjer og under stor hensyntagen til deltagernes sikkerhed.

Trods corona-restriktioner var der flot fremmøde og god stemning, og corona var da også et naturligt tema i Christian Sørensen Madsens første beretning som formand.

– Jeg vil indlede med en tak for jeres stærke indsats under corona-nedlukningen. Her fik endnu flere danskere – og selv dronningen – øjnene op for det vigtige transportarbejde, der udføres dag ud og dag ind – corona eller ej, påpegede formanden, som udtrykte fortrøstning til fremtiden.

– Et ordsprog siger, at når det blæser, skal man bygge vindmøller – og ikke krybe i læ. Og det synes jeg, at der er mange gode eksempler på i vores branche. Det er for eksempel

glædeligt, at mange af jer i jeres virksomheder fortsat har fokus på effektivisering, digitalisering, IT og opkvalificering af medarbejdere – også under vanskelige corona-omstændigheder. Derfor er jeg også fortrøstningsfuld i forhold til, at vores branche vil komme fornuftigt igennem 2020.

VEJPAKKEN ER VIGTIG

I 2019 lancerede ITD sin Vækststrategi 2030, der skal sikre, at Danmark i 2030 er blandt Europas førende nationer inden for vejgodstransport og logistik. Her er internationalisering et væsentligt område, og formanden pointerede vigtigheden af EU's Vejpakke.

– Overordnet synes jeg, at vi skal glæde os over, at der nu kommer fælles europæiske spilleregler for vores erhverv. Det har vi ventet på længe, og jeg er meget fortrøstningsfuld i forhold til, at de danske transportvirksomheder nok skal klare skærene. Vejpakken kan måske blive det, der gør, at dele af transportopgaverne nu kan vende tilbage på danske biler. Herved kan Vejpakken være med til at skabe vækst for danske transportvirksomheder, hvilket netop er det, som vi i ITD gerne vil måle vores vækststrategi 2030 på, sagde Christian Sørensen Madsen.

BRANCHEN STÅR OVER FOR DIGITALISERING OG GRØN OMSTILLING

Også digitalisering og automatisering spiller en stor rolle i vækststrategien. Derfor har ITD etableret afdelingen ITD Digital, der skal gøre ITD til et førende videnscenter inden for digitale løsninger og datadrevet rådgivning inden for vej-



godstransport og logistik. Ambitionen er at klæde medlemmerne på til en fremtid med øget digitalisering.

- Fremover vil vi hjælpe jer endnu mere med at finde nye digitale arbejdsformer, produkter og forretningsmodeller, der kan styrke jeres konkurrencekraft og lette jeres hverdag, påpegede formand Christian Sørensen Madsen.

Et andet indsatsområde i vækststrategien er klima og miljø, hvor ITD har siddet med ved forhandlingsbordet i regeringens Klimapartnerskab for Landtransport.

- Her har det for os handlet om, at transporterhvervet får en fornuftig og realistisk aftale, som virksomhederne kan leve med – og ikke en teoretisk skrivebordsaftale, som vil ødelægge branchens og landets økonomi. Som erhverv vil vi meget gerne bidrage. Den grønne omstilling skal bare ske på en realistisk og gennemtænkt måde, pointerede Christian Sørensen Madsen.

ITD arbejder stadig også for flere motorveje og flere og ordnede rastepladser til chaufførerne, som man helt afgjort mener er en statslig opgave og ikke en privat.

Og så kom formanden med en markant udmelding i forhold til kørselsafgifter. ITD ønsker ingen ekstra kørselsafgifter pålagt transportbranchen, men kommer der en afgift, vil man have mulighed for medindflydelse.

- En logisk og gennemskuelig kørselsafgift, som vi for eksempel kender det fra det tyske Maut-system, gør det muligt at målrette indsatsen, så den afspejler den konkrete kørsel og udledning af CO₂. Dermed er det nemmere at følge princippet om, at "forureneren betaler", så den, der får kørslen udført, bærer omkostningen. Det betyder også, at opkrævningen skal foregå på en måde, der gør det nemt for den enkelte vognmand direkte at viderefakturere den til køberen af transporten. Og det er helt afgørende for os, at det provenu, der kommer ind fra kørselsafgifterne, ikke skal være en skatteskrue. Indtægterne skal føres tilbage til transportsektoren og sikre investeringer i infrastruktur, der understøtter vejgodstransporten og fremmer den grønne omstilling yderligere, fastslog formand Christian Sørensen Madsen.





MØD ET ITD-MEDLEM:

1. JANUAR 2020 GENINDTOG PREBEN BORREGAARD STOLEN SOM ADMINISTRERENDE DIREKTØR FOR DK1 LOGISTICS A/S. PLANERNE FOR 2020 VAR EN TURNAROUND, DER SKULLE FØRE TIL VÆKST, ØGET AUTOMATISERING, STYRKELSE AF LEDELSEN OG ET POSITIVT RESULTAT PÅ BUNDLINJEN. VED ÅRETS AFSLUTNING VAR DK1 LOGISTICS A/S LYKKEDES MED DET HELE.



2020 VISTE VÆRDIEN AF LOGISTIK I VERDENSKLASSE

For DK1 Logistics A/S var et af de helt centrale mål for 2020 at få vendt flere års underskud til et overskud. Den plan blev lagt på et tidspunkt, hvor corona var et helt nyt ord i verden, og det første smittetilfælde endnu ikke havde nået Danmark. Men selvom både drift og efterspørgsel i 2020 blev påvirket af corona, så har der været lige så mange muligheder som udfordringer.

– Nogle af vores kunder har været hårdt ramt, mens andre har oplevet stor vækst. Samlet set har 2020 været et positivt år for DK1 Logistics A/S, selvom vi som så mange andre også har oplevet udfordringer, fortæller medejer og administrerende direktør, Preben Borregaard.

Mens nogle af kundernes vareomsætning faldt markant, er andre vokset, og endnu flere har fået øjnene op for værdien af adgang til lokal lagerkapacitet fremfor udelukkende at arbejde med "just-in-time"-princippet på deres leveringer.

– 2020 har vist, hvor svært og dyrt det kan være, når varer ikke kan komme frem fra andre dele af verden. Nogle af vores kunder har kontrakter med leveringsgaranti, og det kan koste en bod, når garantien ikke kan overholdes. Det har ført til øget efterspørgsel på lagerplads. I øjeblikket har vi ingen ledig plads på hverken vores eksisterende lagre eller det lager, som er planlagt til at stå klar 1. april 2021, siger Preben Borregaard. Derudover er der allerede igangsat et lignende byggeri, som forventes at stå klar senest 1. december 2021.

– Vi håber, at vi har imødekommet den stigende efterspørgsel, vi ser i markedet, tilføjer Preben Borregaard. Det vil være byggerier på samlet 43.500 m² og en kapacitet på cirka 80.000 pallepladser.

Samlet set er det lykkedes DK1 Logistics A/S at vækste omsætningen med hele 60 procent i 2020 og samtidig øge indtjeningen med 25 millioner kroner før skat.

GLADE MEDARBEJDERE ER FUNDAMENTET

DK1 Logistics A/S har ifølge Preben Borregaard en "lidt speciel kultur". Den formulering dækker både over, at virksomheden i høj grad består af mindre selvstændige teams, der drives med udgangspunkt i frihed og resultater, og dels at virksomheden beskæftiger mennesker med meget forskellige personlige kompetencer – fra mennesker med fysiske eller mentale udfordringer til højtuddannede, ambitiøse arbejdsbier med faglig stolthed som drivkraft. I 2020 modtog DK1 Logistics A/S for andet år i træk Horsens Alliancens anerkendelse for virksomhedens sociale arbejde.

– Det er et arbejde, der ligger os meget på sinde, og som skal være en varig bestanddel af vores værdisæt. Glade medarbejdere er i høj grad fundamentet for økonomisk succes. Jeg kan eksempelvis fremhæve vores teamledere på lagrene. De udmærker sig ved at være en del af det operative team på lageret, samtidig med at de har ansvaret for tilrettelæggelsen af arbejdet, kontakten med kunderne og de administra-



tive opgaver, som hører til. De trives med hverdage, der er præget af udfordringer og uforudsigelighed, og de har frihed til at løse opgaverne og skabe resultater, som de finder det bedst. Det er bestemt ikke alle mennesker, som kan trives under de forudsætninger, men dem, vi har, ønsker det ikke anderledes, siger Preben Borregaard. Han understreger, at forudsætningen for, at DK1 Logistics A/S lykkes med den organisering, er en tydelig forventningsafstemning omkring kriterier, vilkår og krav.

– Når teamlederne er en del af det praktiske arbejde i hverdagen og har kontakten med kunderne, er de også gode til at få øje på, hvad der kan gøre os bedre – både i forhold til vores egen drift og i forhold til kunderne. Den viden bruger vi i direktionen til at løse teamledernes problemer og udvikle nye og bedre løsninger, som kommer alle medarbejdere og kunder til gode, siger Preben Borregaard.

KUNDERNE ER VORES OMDREJNINGSPUNKT

Logistik i verdensklasse er det erklærede mål for DK1 Logistics A/S, og den tilgang viste sit værd i 2020, hvor DK1 Logistics A/S kunne byde velkommen til blandt andre hele sundhedsvæsenet i Region Midtjylland. De får leveret alt fra drikkevarer til implantater fra DK1 Logistics A/S' lagre.

– Til dem har vi helt ned til 30 minutters leveringstid. Det kan vi levere, fordi vores primære fokus er vendt ud mod vores kunders behov. Derfor har teamlederne på lageret også den direkte kontakt med kunderne. Det giver en langt mere smidig og fleksibel kommunikation, når der eksempelvis er behov for vejledning omkring emballage, leveringstider eller lagerstatus, siger Preben Borregaard.



FAKTA

Fundamentet for DKI Logistics A/S blev grundlagt i 2001 med et lille lager i Hatting lidt uden for Horsens. I dag råder virksomheden over flere lagerbygninger i Horsens og Køge samt et enkelt lager i Herning, hvorfra de distribuerer varer til hele Danmark. I 2019 indviede DKI Logistics A/S et fuldt automatiseret anlæg til plukning og pakning af varer med en kapacitet på op mod 280.000 forskellige varenumre og muligheder for at plukke 3.000 varelinjer i timen. Samlet set råder DKI Logistics A/S over mere end 250.000 m² lagerplads.

Udover lagerkapacitet, plukning og pakning af varer råder DKI Logistics A/S også over 10 egne trækere, beskæftiger en stor pulje af eksterne vognmænd og har cirka 115 egne trailere, som anvendes i distributionen. Transport er et af de områder, som DKI Logistics A/S forventer vil vækste i de kommende år.

Væksten i 2020 betød, at DKI Logistics A/S bød velkommen til næsten 100 nye medarbejdere i organisationen, hvilket betyder, at der i dag er ansat 250 medarbejdere i alt.



MØD ET ITD-MEDLEM:

**N&K SPEDITION A/S
KUNNE MÆRKE DEN GODE
VERDENSØKONOMI OG FORDELENE
VED ET FRIT FLOW AF VARER,
DA DE TRÅDTE IND I 2020. ALT
TYDEDE PÅ ET POSITIVT ÅR MED
FOKUS PÅ VÆKST OG OPTIMERING.
MEN ÅRET BLEV I STEDET PRÆGET
AF HURTIGE TILPASNINGER OG
NEDJUSTERINGER.**



CORONA SATTE DAGSORDENEN

Høje krav til fleksibilitet og kvalitetssikring har altid defineret hverdagen hos N&K Spedition A/S. Lige præcis de egenskaber viste sig at være overordentligt brugbare, da corona væltede ind over Europa.

– Det har været et mærkeligt år for os. Vi står for transport af mange fødevarer rundt i Europa og er vant til, at der er sæsonudsving. Men i 2020 har det ikke været sæsonerne men op- og nedlukninger, som har sat præg på efterspørgslen. Vi oplevede en meget brat nedgang, da den første nedlukning ramte det europæiske marked. Efter at have haft en virkelig god og travl tid i januar og februar gik al transport til restaurations- og cateringbranchen i stå nærmest fra den ene dag til den næste, fortæller Michael Røn, der er CAO i N&K Spedition A/S.

I foråret 2020 betød truslen om corona udover en nedgang i ordrer også, at halvdelen af medarbejderne blev bedt om at arbejde hjemmefra, og efter flere år med vækst i antallet af medarbejdere skulle de nu til at afskedige.

– Det var nødvendigt, men det var bestemt ikke noget, vi var glade for. Indtjeningen i speditjonsbranchen er på marginalerne, og på det tidspunkt vidste vi ikke, hvordan året ville udvikle sig. Vores strategi var at tilpasse os hurtigt, så vi sikrede virksomheden. Det lykkedes os heldigvis at komme stærkt igennem, og jeg glæder mig over, at vi har kunnet genansætte et par stykker, siger Michael Røn, som også er tilfreds med årets resultat,



selvom det blev mindre, end han forventede, da 2020 blev skudt i gang.

– Til gengæld blev det bedre, end vi frygtede, da det så værst ud.

ANSVARLIGHED GIVER STYRKE

I de senere år har N&K Spedition A/S haft fokus på ansvarlighed – både i forhold til medarbejdere, leverandører og kunder. På trods af udfordringerne med corona og den ekstra indsats det har krævet at navigere virksomheden sikkert gennem de store udsving, har N&K Spedition A/S ikke sænket ambitionerne i forhold til den dagsorden.

– Vi har mere end nået de mål, vi satte os, siger Michael Røn. Målene omfatter blandt andet, at der er solpaneler på toppen af deres køletrailere, at deres transportører primært kører lastbiler med Euro 5- eller Euro 6-normen og uddannelse af medarbejderne, som sikrer kunderne den rette service.

– En af de andre store udfordringer, vi har håndteret i 2020, har været at forberede os godt til Brexit. Det har krævet et tæt samarbejde mellem vores forskellige forretningsenheder, kunder og leverandører at finde frem til de rigtige løsninger, fortæller Michael Røn og peger blandt andet på kompleksiteten ved, at kravene og håndteringen ikke er ensartet ved de forskellige grænseovergange.

- Vi kan allerede nu se, at den store forberedelse giver gevinst, siger Michael Røn.

N&K Spedition A/S fundament spiller en positiv rolle, når de mange udfordringer skal håndteres, mener Michael Røn og peger på håndteringen af både corona-krisen, Brexit og den nye vejpakke, som blev vedtaget i sommeren 2020.

- Vores størrelse og den fleksibilitet, der ligger i at være en del af en stor koncern, betyder både, at vi har de kompetencer, der skal til for at gennemskue, hvordan reglerne skal håndteres, og at vi har de nødvendige ressourcer og den manøvredygtighed, der skal til for at tilpasse os til den nye situation, siger Michael Røn.

VI KAN VÆRE STOLTE

Når Michael Røn ser tilbage på året og de mange udfordringer, der skulle tackles, så er det især medarbejdernes indsats, som lyser op.

- Når et år som 2020 kommer, så finder man ud af, hvor stor en styrke det er at have medarbejdere, der er fleksible og engagerede. Jeg er meget imponeret over mine kolleger og hele vores organisation. Vi har været hurtige til at omstille vores produktion og gribe de muligheder, der kom i markedet. Det synes jeg, at vi kan være meget stolte af, siger Michael Røn og fremhæver samarbejdet med Skive Køletransport A/S, der også er en del af HSF-koncernen.

- Vi har styrket vores position på stykgodstrafikkerne til Danmark. I januar 2020 overtog vi et fryselager i Horsens, hvilket betyder, at vi nu kan distribuere gods til hele Danmark i eget netværk. Det styrker vores leveringssikkerhed, og ligeledes sikrer det, at vi er compliant med indførslen af vejpakken i 2021 med danske chauffører på hele vores indenrigstrafik. Dertil kommer, at både lageret i Horsens og Skive Køletransport A/S er blevet IFS-certificeret, så vi nu kan tilbyde en fuldstændig IFS-certificeret forsyningskæde i samarbejde med resten af vores koncern.

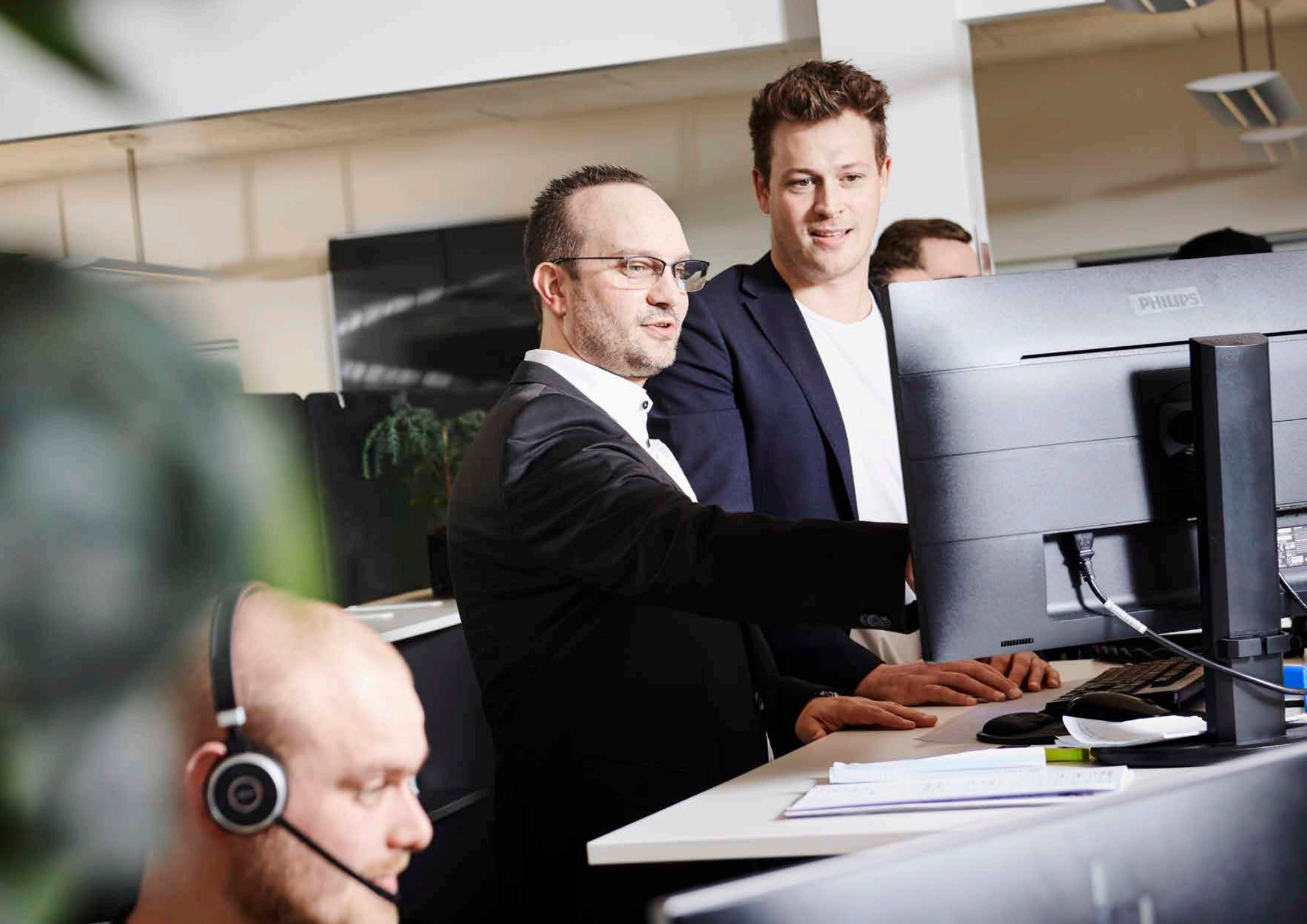
FAKTA

N&K Spedition A/S blev etableret i 1988 og sidenhen fusioneret med HSF Logistics i 2017, hvorefter N&K Spedition blev en del af Europas største leverandører og førende eksperter inden for temperaturreguleret transport af køle- og frosne fødevarer. N&K Spedition A/S beskæftiger i dag omkring 90 mennesker på hovedkontoret i Esbjerg. Derudover har koncernen kontorer i Norge, Sverige, Spanien, Litauen, Kina og Spanien, der alle fungerer som selvstændige forretningsenheder.

FREMTIDEN MED DFDS

I skrivende stund er ønsket om et salg til DFDS blevet offentliggjort, men konkurrencemyndighederne har endnu ikke godkendt overtagelsen, og det er derfor begrænset, hvad Michael Røn kan sige om sagen, men han peger på, at det åbner døren til mange nye kunder inden for fødevarerindustrien og skaber mulighed for vækst samt tilføjer volumen til DFDS' færgenetværk. Alt i alt et nyt og spændende kapitel i N&K Speditions historie.





MØD ET ITD-MEDLEM:

I DE SENERE ÅR HAR E3 SPEDITION A/S MED HOVEDSÆDE I PADBORG INVESTERET INTENSIVT I ORGANISATIONEN, DIGITALISERING OG VIRKSOMHEDENS CSR – I 2020 VAR DE KLAR TIL AT BEGYNDE AT HØSTE FRUGTERNE AF DEN INDSATS. MEN ÅRET BLEV SOM BEKENDT IKKE SOM FORVENTET – OG DET ER IKKE KUN CORONA, SOM GIVER UDFORDRINGER.



DET HAR VÆRET EN TUR I RUTSJEBANEN

Per Jørgensen, administrerende direktør og ejer af E3 Spedition A/S, er så godt som født ind i familievirksomheden. Egentlig troede han, at han havde prøvet det meste gennem sine mange år i branchen. Men 2020 viste ham, at han ikke havde prøvet alt endnu.

- Jeg er meget stolt af, hvordan vi som organisation er kommet igennem det. Vi har i høj grad brug for medarbejdere, der møder ind, uanset om det er på kontoret eller i lastbilernes førerhuse. Alle er kommet på arbejde, og ingen har stillet spørgsmålstegn ved, om de var vigtige for virksomhedens drift. Vi har naturligvis gjort, hvad vi kunne for at passe på hinanden. Delt os op i hold, taget tests, sprittet af. I begyndelsen af nedlukningen faldt efterspørgslen, og der sendte vi også medarbejdere hjem, men det var heldigvis kortvarigt. Vi har oplevet meget få tilfælde blandt medarbejderne, og ingen er blevet smittet her på kontoret, fortæller Per Jørgensen.

Selvom 2020 ikke gav det ønskede afkast på bundlinjen, er Per Jørgensen sikker på, at virksomhedens gode fundament er medvirkende årsag til, at de på trods af udfordringerne er kommet relativt godt gennem året.

- Jeg havde forventet et år, hvor vi ville kunne nyde afkastet af mange af de tiltag, vi har arbejdet med i de senere år. Men alting vendte rundt, da corona kom

tæt på. Selvom vi ikke har været voldsomt ramt af sygdommen, har vi både været ramt af grænselukninger, lukkede rastepladser og tankstationer samt kunder, som pludselig ikke skulle have leveret eller afhentet varer, siger Per Jørgensen. Han oplevede specielt foråret som problematisk.



FAKTA

E3 Spedition A/S blev grundlagt i 1961 i Kruså, men flyttede til Padborg i forbindelse med etableringen af den nye grænseovergang. Udover hovedsædet i Padborg har virksomheden fire afdelinger med lager, kontor og chauffører på strategiske steder i Tyskland. Flere af stederne er de så integrerede med deres kunder, at de deler adresse og lokaler.

Den familieejede ånd kommer generelt til udtryk gennem et meget langt perspektiv på den strategiske udvikling og en meget flad og uformel organisation, som det er lykkedes Per Jørgensen at bevare, selvom de i dag er mere end 300 medarbejdere. Heraf er cirka 150 chauffører, som kører i virksomhedens 125 trækere. Virksomheden råder over 5-600 trailere, hvoraf de fleste køres af faste vognmænd og enkelte selvstændige.

- Nogle steder måtte vi bede vores samarbejdspartnere om at give chaufførerne vand, mad og lov til at låne toiletet, fordi alt var lukket ned, når de var på vejene. Vi blev nødt til at få lidt hjælp for at sikre, at vores chauffører havde ordentlige vilkår.

Og Per Jørgensen synes ikke altid, at branchen får den anerkendelse, den fortjener.

- Gennem hele perioden med corona har vi sikret en stabil transport af alt fra dagligvarer til værnemidler og materialer til fabrikker. Vi har været med til at holde vigtige dele af samfundet i gang.

VI STÅR TIL RÅDIGHED

Det er ikke kun i 2020, at E3 Spedition A/S har stået til rådighed. I løbet af de knap 60 år, der er gået, siden E3 Spedition blev grundlagt af Per Jørgensens far, har virksomheden oparbejdet en stor og stabil gruppe af

medarbejdere, samarbejdspartnere og kunder, der er så forankret, at overgangen mellem interne og eksterne kræfter kan være flydende. Det har været med til at give virksomheden den nødvendige robusthed til at klare kravene i 2020.

- Det har været en tur i rutsjebanen. Vi har haft perioder, hvor alt gik i stå, og perioder hvor vi skulle løbe meget hurtigt for at følge med. Nogle af vores kunder oplevede, at deres behov for lager og transport blev meget større eller meget mindre. Dem har vi fundet en løsning til. Nye kunder har henvendt sig, fordi deres sædvanlige samarbejdspartnere blev forhindret på grund af corona eller restriktioner. Dem har vi fundet en løsning til. Vi har kort sagt klaret alle udfordringerne. Er der noget, jeg har lært af 2020, så er det, at omstillingsparathed ikke bare er et ord i vores virksomhed.





ATTENTION
ANGI
MO

4KU5

We move it all...
E3 SPEDITION
www.E3spedition.com

HER KAN DU MØDE ITD-KONCERNEN:



○ ITD ● FDE ● VIALTIS



BRANCHEORGANISATION FOR DEN DANSKE VEJGODSTRANSPORT
Lyren 1, 6330 Padborg
T: +45 7467 1233 | itd@itd.dk
www.itd.dk

