

2019

ÅRSRAPPORT



ITD
VI HOLDER
DANMARK
KØRENDE



INDHOLDSFORTEGNELSE

ITD's bestyrelse	4
Vækststrategi, vejpakke og klima fyldte mest i 2019	5
Stærke transportvirksomheder klar til øget vækst	6
ITD i tal	8
Vækststrategi	10
Mød et ITD-medlem: Frode Laursen	14
ITD Digital	16
ITD Medlemsservice	18
Mød et ITD-medlem: Kudsk & Nisum	22
ITD Arbejdsmarked	24
ITD's Kvindepanel satte fokus på kvinder i transportbranchen	26
Mød et ITD-medlem: Brdr. Jensen Slimminge	28
Politiske mærkesager	30
Mød et ITD-medlem: Henrik Skov Christensen	38
ITD Forsikring	40
ITD's medlemsmøde var en stor succes	42
Årets Transportkommune fejrer gode transportkommuner	44
Fantastisk transportmesse for ITD	46
2.500 børn lærte om trafikikkerhed med Magda og Lastbilkaravanen	48
Ny kampagne for 8. klasser gav genlyd	50

Udgivet af ITD

Ansvarlig redaktør: Carina Christensen

Redaktion: Helene W. Busch, Lars Grubak Lohff,
Morten Jacobsen, Gelb Kommunikation

Layout og sats: ITD

Tryk: Strandbygaard A/S

Redaktionen er afsluttet den 1. oktober 2020.

Citat er tilladt med behørig kildeangivelse.

© ITD 2020

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

Dette er en miljøvenlig tryksag.





Ib Andersen
Alex Andersen
Ølund A/S

Poul Henrik Schou
Poul Schou A/S

Niels Juel Nielsen
Næstformand
BoxLink ApS

Christian Sørensen Madsen
Formand
S. Chr. Sørensen A/S
Skodborg

Ole Velbæk
Lundegaard
Transport

Lars Jørgen Skov
Vognmand
Lars Jørgen Skov

John A. Skovrup
J. A. Skovrup ApS

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 mere end 700 medlemsvirksomheder og varetager transport- og logistikbranchens interesser politisk både nationalt og internationalt. Vi giver medlemsvirksomhederne målrettede værktøjer, som gør en positiv forskel i den travle transportørs hverdag.

ITD-koncernen er samtidig en international koncern med en bred vifte af kommercielle aktiviteter. Via de kommercielle datterselskaber FDE A/S og VIALTIS betjenes transportkunder i hele Europa med momsrefusion og betalingsløsninger til motorveje.

ITD-koncernen er en spændende arbejdsplads med 270 dygtige medarbejdere af mange forskellige nationaliteter. Koncernen har hovedsæde i Padborg og kontorer i København og Bruxelles og er via datterselskaber repræsenteret i 10 andre europæiske lande.

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

Bestyrelsen bestod i 2019 af: Christian Sørensen Madsen, formand, Niels Juel Nielsen, næstformand, Poul Henrik Schou, Ib Andersen, Lars Jørgen Skov, John A. Skovrup og Ole Velbæk.



VÆKSTSTRATEGI, VEJ-PAKKE OG KLIMA FYLDTE MEST I 2019

Christian Sørensen Madsen, bestyrelsesformand i ITD



2019 var på mange måder et helt særligt år. Ikke mindst for mig personligt, da det markerede mine første måneder som formand for ITD's bestyrelse. Særligt inspirerende for mig har det været at møde mange af ITD's medlemmer i virksomhederne, til arrangementer, netværksmøder og ved andre lejligheder, hvor jeg har haft mulighed for at vende aktuelle forhold i branchen med dem.

Det er tydeligt for mig, at fælles for os alle er, at vi har så mange positive historier at fortælle om vores branche – og de historier skal fortælles. Den opgave vil jeg som formand meget gerne være med til at løfte. Vi skal være kendt og anerkendt bredt i samfundet for at drive seriøse og sunde forretninger med højt serviceniveau, for at overholde alle krav og regler og for at være så dygtige, at kunderne er villige til at betale for det. Vi skal også anerkendes for, at vi yder et meget stort bidrag til dansk BNP. ITD skal gå i front, og ordentlighed og dygtighed skal være ITD-medlemmernes varemærke.

Det europæiske samarbejde har fyldt meget i min første tid som formand. Når jeg kigger ud i Europa, så var det mest glædelige i 2019, at der for alvor kom skred i vejpakkeforhandlingerne. Selv om ikke alt er optimalt - for der er bestemt plads til forbedringer - så glæder jeg mig på branchens vegne over, at der nu forhåbentlig kommer nogle fælles europæiske regler, der kan dæmme op for unfair konkurrence. Jeg ved også, at de danske vognmænd vil være blandt de bedste til at løse de udfordringer, der kommer. Det er noget, vi i ITD vil forfølge for at sikre os, at

reglerne fortolkes, så de kontrolleres effektivt og håndhæves på samme måde på tværs af grænserne i EU.

I Danmark var der valg til Folketinget i 2019, og mere end nogensinde før var valget præget af spørgsmålet om den grønne omstilling. Den nye regering søsatte historisk høje klimaambitioner, som den nu skal følge til dørs. Vejordstransporten skal selvfølgelig også være med til at løfte opgaven, og det er et arbejde, som vi i ITD går helhjertet ind i.

I ITD engagerede vi os aktivt i Klimapartnerskabet for landtransport, hvor vi sammen med andre organisationer og transportvirksomheder gav branchens bud på, hvordan vi kommer i mål med at reducere udledningen af drivhusgasser. Det er en vigtig opgave, for klimaomstillingen får stor betydning for vores produktionsapparat og køretøjer i fremtiden. Det er nødt til at ske smidigt og med omtanke, så klimaomstillingen sker uden at blive en dyr omgang for transport- og logistikvirksomhederne. I ITD's bestyrelse afventer vi ikke bare, hvad politikerne på Slotsholmen eller i EU beslutter af regelsæt for vores branche. Vi arbejder derimod i bestyrelsen konstant på at være på forkant med udviklingen. Derfor præsenterede vi i 2019 vores nye Vækststrategi 2030 for dansk vejgodstransport, hvor vi offensivt vil anviser vejen til fremtidig vækst i dansk vejgodstransport og logistikerhverv frem mod 2030. Vores ambition med Vækststrategi 2030 er, at Danmark i år 2030 skal være blandt de førende transportnationer i verden. Vækststrategi 2030 skal bidrage aktivt til at give vores medlemsvirksomheder de

stærke kort på hånden i forhold til deres vækstambitioner – og konkurrenceevne. For det handler ikke bare om vækst men også om at styrke og bibeholde de danske transportvirksomheder og finde ud af, hvordan vi skaber dygtige og solide virksomheder, der kan leve op til de mange krav i fremtiden. Vi skal være konkurrencedygtige på en måde, så det ikke handler om laveste pris, hvor billige lønninger har været altafgørende. I stedet skal høj service og kvalitet, digital formåen og overholdelse af regler og love være afgørende for valget af transportleverandør.

Derfor er et af de væsentligste indsatsområder øget digitalisering og automatisering, klima og miljø, internationalisering, øget mobilitet, adgang til kvalificeret arbejdskraft, nye aktører og forandrede markedsvilkår.

I 2019 iværksatte ITD med det samme en konkrete række tiltag, der skal styrke dansk vejgodstransport og ikke mindst ITD's medlemsvirksomheder. ITD kommer nu til at skubbe markant på for at få yderligere gang i digitaliseringen og automatiseringen af dansk vejgodstransport. Vi vil opruste vores internationale arbejde, fremme grøn teknologi i transporterne og meget, meget mere. Den solide opfølgning på vores nye vækststrategi skal styrke væksten i dansk vejgodstransport, sikre et fortsat dansk transporterhverv og bidrage til et øget bidrag til dansk BNP fra vejgodstransporten.

Som formand for ITD indbyder jeg alle til at være med, så vi sammen igen kan gøre Danmark til en af de førende transportnationer i verden. Det har vi alle forudsætninger for at blive.

STÆRKE TRANSPORT- VIRKSOMHEDER KLAR TIL ØGET VÆKST

Carina Christensen, administrerende direktør i ITD

Væksten fortsatte i 2019, og det skabte både travlhed og glæde i transport- og logistikvirksomhederne. Det er positivt, ikke kun for vejgodstransporten, men også for dansk økonomi, at vækstkurven fortsætter opad. Det kræver hårdt arbejde, men vi skal også huske at løfte hovedet op fra dagligdagen og forberede os på fremtiden. Kun på den måde får vi en klar plan for, hvordan vi bevarer væksten.

Det har ITD en strategi for med Vækststrategi 2030. Visionen er, at Danmark i 2030 er et internationalt kraftcenter inden for vejgodstransport og logistikerhverv, og at den internationale konkurrenceevne hos jer, ITD's medlemsvirksomheder, ligger i top. Konkret skal det måles ved et øget BNP-bidrag til dansk økonomi fra vejgodstransport- og logistikerhvervet.

ITD Vækststrategi 2030 indeholder en lang række anbefalinger, der skal ruste jer til fremtiden og sikre, at I kan stå distancen i et transportmarked under massiv forandring og i behård international konkurrence. Vækststrategien har derfor været den væsentligste overskrift på alle ITD's aktiviteter i 2019.

Vejgodstransporten står over for en gennemgribende digitalisering, og i ITD har vi en ambition om, at danske transport- og

logistikvirksomheder skal være blandt eliten inden for anvendelse af digitale løsninger. Det kræver, at I forstår at udnytte de nye digitale forretningsmodeller.



Danske transport- og logistikvirksomheder skal være blandt eliten inden for anvendelse af digitale løsninger.

ITD skal være et førende videnscenter på digitale løsninger og datadrevet rådgivning inden for vejgodstransport og logistik. ITD har derfor ansat en digitaliseringschef, som skal stå i spidsen for den nye afdeling, ITD Digital. Her kan vi hjælpe medlemmerne ved at analysere deres forretningsgange og

identificere, hvor og hvordan der kan hentes store gevinster ved øget digitalisering. Fremover kan vi også hjælpe jer med at finde nye digitale produkter, forretningsmodeller og arbejdsformer, der kan styrke jeres konkurrencekraft og lette jeres hverdag. Vi vil konstant have antennerne ude i ind- og udland og hjembringe ny viden, nye teknologier og nye strømninger inden for transport- og logistikrelateret digitalisering og dataudnyttelse. Vi vil også tilbyde uddannelse om digitalisering, og vi vil i de kommende år rådgive om it-indkøb og hjælpe med at styrke cybersikkerheden i jeres virksomheder. Arbejdet skal skabe direkte værdi for jer som medlemmer og gøre danske vognmænd klar til den digitale fremtid, hvor den teknologiske udvikling kommer til at stille skrappe krav. Som led i Vækststrategi 2030 præsenterede ITD også en ambitiøs klimaplan, 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. 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.



For at indfri målene har ITD udarbejdet sin egen klimaplan "Dansk vejgodstransport mod en grønnere fremtid". For ITD er det vigtigt, at den grønne omstilling af de tunge transporter sker med respekt for branchens konkurrenceevne og dansk økonomi. Vi ønsker at sætte et solidt fingeraftryk på regeringens klimaarbejde, og vi bringer nu vores egen klimaplan ind i de igangværende politiske forhandlinger.

Vejgodstransporten påvirkes mere og mere af udviklingen i Europa. Det ser vi ikke mindst med Vejpakken, som bliver helt afgørende for rammerne for fremtidens europæiske vejgodstransport. Det arbejde har ITD fulgt tæt i 2019, og det bliver vi ved med at følge og påvirke til gavn for ITD's medlemsvirksomheder. Som led i Vækststrategi 2030 opruster vi også tilstedeværelsen i EU-hovedstaden, så vi sikrer en endnu stærkere stemme for dansk vejgodstransport i det europæiske samarbejde. Konkret ansætter vi nu endnu en medarbejder til vores kontor i Bruxelles, og fremover vil vores politiske afdeling herhjemme også øge sin tilstedeværelse i de europæiske institutioner. I de kommende år vil ITD gå målrettet efter at øge sit samarbejde med organisationer og myndigheder i andre EU-lande. Det skal give os viden og erfaringer om den administrative praksis og retspraksis i de andre lande, for det skal bidrage til at styrke ITD's arbejde med at hjælpe vores medlemmer med endnu bedre at kunne navigere i de – desværre – for mange nationale særregler på vejgodstransportområdet.

Et stærkt og moderne samfund har brug for stærke transportvirksomheder. Vores branche kan og vil fortsat stå klar, når der efterspørges gode, bæredygtige og konkurrencedygtige løsninger. Danske transportvirksomheder skal genvinde deres internationale førerposition. Arbejdet er sat i gang.

KONCERNREGNSKAB

ITD ÅRSREGNSKAB 2019 (T. KR.)

Resultatopgørelse	2019	2018
Kontingenter	11.868	12.449
Øvrige nettoindtægter	15.690	17.232
	27.828	29.681
Andre eksterne omkostninger	-30.638	-29.039
Personaleomkostninger	-23.462	-19.142
Afskrivninger	-127	-1.245
Foreningens resultat før finansielle poster	-26.399	-19.745
Finansielle poster	26.896	21.017
Foreningens resultat før skat	497	1.272
Skat	-95	-265
Foreningens resultat	402	1.007
Resultat af dattervirksomhed	65.112	74.170
ITD koncernresultat	65.514	75.177

Balance	pr. 31.12.2019	pr. 31.12.2018
Aktiver		
Materielle anlægsaktiver	190	232
Kapitalandele i dattervirksomhed	556.914	591.692
Ansvarlig indskudskapital i dattervirksomhed	280.000	280.000
Anlægsaktiver i alt	837.104	871.924
Varebeholdninger	751	738
Tilgodehavender	63.950	70.894
Værdipapirer	43.880	40.704
Likvide beholdninger	1.458	251
Omsætningsaktiver i alt	110.039	112.587
Aktiver i alt	947.143	984.511
Passiver		
Foreningskapital	838.252	827.773
Forslag til udlodning for regnskabsåret	55.000	100.000
Foreningskapital i alt	893.252	927.772
Leverandører af varer og tjenesteydelser	46.122	53.223
Anden gæld	7.769	3.516
Gæld i alt	53.891	56.739
Passiver i alt	947.143	984.511



**VÆKST
STRATEGI
2030**

ITD

Otte hovedområder

Med vigtige input fra ITD's vækstpanel og en lang række aktører, ikke mindst blandt ITD's medlemsvirksomheder, er der udpeget otte indsatsområder med tiltag, der skal understøtte, at ITD's vækstmålsætning for dansk vejgodstransport og logistik kan indfries. Vækststrategi 2030 lægger således op til en fokuseret indsats på otte hovedområder.



INTERNATIONALISERING



AUTOMATISERING



ARBEJDSKRAFT



NYE AKTØRER & KRAV



DIGITALISERING



KLIMA & MILJØ



MOBILITET



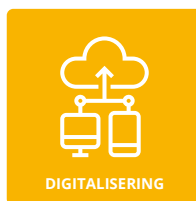
ANALYSE & FORSKNING

2019 var året, hvor ITD fik ITD Vækststrategi 2030. I januar 2019 afsluttede ITD's bestyrelse det indledende arbejde og godkendte ITD Vækststrategi 2030. Strategien anviser vejen til fremtidig vækst i dansk vejgodstransport- og logistikerhvervet frem mod 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 dette måles ved et stigende BNP-bidrag til dansk økonomi fra vejgodstransport- og logistikerhvervet. I en globaliseret og digitaliseret verden vil ITD i sit arbejde aktivt understøtte, at Danmark i øget omfang skal skabe og styrke vejgodstransport- og logistikvirksomheder, der kan vinde i den internationale konkurrence både i Danmark og udlandet. Det er ITD's ambition, at danske vejgodstransport- og logistikvirksomheder skal være blandt eliten inden for udvikling og anvendelse af digitale, automatiserede og grønne teknologier og være kendt herfor.

Selvom vejgodstransport- og logistikerhvervet står over for en række udfordringer, er fundamentet for at vende udfordringerne til muligheder stærkt. En helt afgørende forudsætning for de danske vejgodstransport- og logistikvirksomheders succes er, at de kan konkurrere på lige fod med udenlandske virksomheder både nationalt og internationalt. Eksempelvis skal de fælles europæiske regler for vejgodstransport- og logistikerhvervet fortolkes ens på tværs af grænser, ligesom udenlandske virksomheder skal overholde de regler, der gælder på det danske marked. Konkurrence på lige vilkår er sundt og kan understøtte, at de danske vejgodstransport- og logistikvirksomheder vokser sig stærke og mere effektive.

Arbejdet med vækststrategien i 2019

Med afsæt i ITD Vækststrategi 2030 satte ITD i 2019 gang i en lang række tiltag og aktiviteter, som skal understøtte, at ITD's vækstindsatning for erhvervet kan indfries, herunder:



Digitalisering

På strategiseminarret i januar 2019 fastlagde ITD's bestyrelse sin ambition om, at danske vejgodstransport- og logistikvirksomheder skal være blandt eliten inden for udvikling og anvendelse af digitale teknologier og være kendt herfor. Det er

afgørende for fremtidig vækst, at danske vejgodstransport- og logistikvirksomheder kan udnytte mulighederne i digitalisering og nye digitale forretningsmodeller. I august 2019 ansatte ITD en ny digitaliseringschef, og opbygning af en ny afdeling ITD Digital blev sat i søen. Grundlaget er nu skabt for, at ITD skal blive et førende videnscenter inden for digitale løsninger og datadrevet rådgivning, som skaber direkte værdi for medlemmerne. ITD vil fremadrettet desuden iværksætte en række tiltag inden for digitalisering, såsom at udbyde uddannelse, rådgive og bistå ved IT-indkøb, etablere møder/netværk til videns- og erfaringsdeling og anskueliggøre digitaliserings-business cases. Det skal medvirke til at sikre, at flere medlemsvirksomheder – uanset digitalt niveau i dag – er klædt på til øget digitalisering af arbejdsprocesser.



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. I 2019 besluttede ITD at opruste sin tilstedeværelse i Bruxelles med ansættelse af yderligere én medarbejder på kontoret i Bruxelles med henblik på en yderligere styrkelse af ITD's europæiske arbejde.



Klima & Miljø

Det er ITD's ambition, 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 satte i 2019 arbejdet i gang

med at få lavet sin egen gennemberegnete klimaplan for grøn omstilling af vejgodstransporten. "Dansk Vejgodstransport mod en grønnere fremtid" er navnet på ITD's klimaplan, der skal understøtte ITD's igangværende indsats med at få den tunge sektor på den politiske miljø- og klimadagsorden. For ITD er det vigtigt, at den grønne omstilling af de tunge transportere sker på en gennemtænkt måde med respekt for branchens konkurrenceevne og dansk økonomi. Danske transport- og logistikvirksomheder har for længst erkendt, at man skal tage hensyn til klimaet og miljøet, når man driver sin forretning. Der skal findes løsninger på både EU-plan og i Danmark for at forløse det store potentiale ved en grøn omstilling af sektoren, og det kræver samtidig, at der både på kort og lang sigt skal opstilles klare mål og pejlemærker for, hvordan sektoren bedst muligt bliver omstillet i respekt for erhvervets konkurrenceevne og dets betydning for velstanden i samfundet. ITD's klimaplan er bragt meget aktivt ind i arbejdet i regeringens Klimapartnerskab for Landtransport, hvor det er lykkedes at sætte et stort aftryk på det foreløbige arbejde.



Arbejdskraft

ITD har en klar ambition om, at der skal sikres et tilstrækkeligt rekrutteringsgrundlag for danske vejgodstransport- og logistikvirksomheder i fremtiden. Et fokusområde i 2019 har været at iværksætte flere konkrete tiltag i forhold til at få flere

kvinder ind i transporterhvervet. ITD nedsatte foråret 2019 et kvindepåse for at øge rekrutteringen af kvinder til erhvervet, og panelet afleverede i andet halvår sine anbefalinger til, hvordan vejgodstransportbranchen kan gøres mere attraktiv for kvinder

– især med henblik på chaufførjobs. Som opfølgning på disse anbefalinger blev der for eksempel gennemført en minianalyse i samarbejde med Oxford Research, som er kommet med anbefalinger til, hvordan det store frafald blandt kvinderne på transportuddannelserne kan reduceres markant. De indledende forberedelser blev lavet til, at ITD fra og med 2020 kan afholde en netværksdag for kvinderne i erhvervet, hvor der sættes fokus på de gode kvindelige rollemodeller og skabes værdifulde netværk, der kan bidrage til, at tiltrække og fastholde kvinder i erhvervet. Det blev også besluttet at udarbejde en ITD-fotodatabase med fotos af kvindelige rollemodeller i erhvervet, som kan anvendes frit af diverse medier/fagmedier.



**VÆKST
STRATEGI
2030**

ITD



Sådan blev ITD Vækststrategi 2030 til:

For at sikre et godt grundlag og skabe en ambitiøs og målrettet vækststrategi har ITD haft nedsat et vækstpanel bestående af førende eksperter og brancheaktører, medlemsvirksomheder og samarbejdspartnere inden for vejgodstransport og logistik. Vækstpanelets vigtigste opgave var at klarlægge de udviklingstendenser, der får indflydelse på fremtidens vejgodstransport både nationalt og internationalt frem mod år 2030.

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

Herudover var fire af ITD's medlemsvirksomheder udpeget til at deltage i vækstpanelet og bidrage med viden fra branchen og medlemmerne: Simon Galsgaard fra DSV Road, Torben Ladegaard fra K.V. Markussen/Fueltransport, Jørn Kudsk fra Kudsk og Nissum A/S, og Nikolaj Brogaard fra Vognmand Sv. E. Brogaard A/S.

Arbejdet i ITD's vækstpanel blev ledet af Institut for Fremtidssforskning ved Carsten Beck, Simon Fuglsang Østergaard og Lasse Jonasson i samarbejde med professor i Supply Chain Management ved SDU, Jan Stentoft. Konsulentvirksomheden Copenhagen Economics har bistået med økonomiske analyser.

MØD ET
ITD-MEDLEM

VI SKAL TAGE ANSVAR
– OG VI SKAL KONKURRERE
PÅ LIGE VILKÅR



På Frode Laursens hovedkontor i Vitten lidt uden for Aarhus er der fokus på at sikre virksomheden en stabil og sund vækst på et behårdt marked – et mål som de er lykkedes med i 2019, og som de fortsat vil fokusere på i 2020 med jysk ydmyghed og arbejdsomhed som tilgang.

Efter et hårdt 2018, hvor regnskabet fra Frode Laursen A/S viste et stort dyk i indtjeningen i forhold til tidligere år, så forventer Frode Laursen A/S, i 2019, at være tilbage med et pænt resultat. Selskabets direktør, Thomas Corneliussen, lægger ikke skjul på, at det er en af de ting, han er glad for, de er lykkedes med i 2019. – Det har krævet en stor og fokuseret indsats af mange mennesker i organisationen. De fortjener stor ros for den indsats, siger Thomas Corneliussen.

Derudover bærer året 2019 præg af, at virksomheden er i gang med en grøn omstilling.

– På det danske marked er vi en stor spiller, og derfor synes vi, at vi har en forpligtelse til at være med til at udvikle branchen. Vi har i de senere år iværksat flere tiltag, som spænder lige fra "grøn" udvikling af vores bygningsmasse til forsøg med at anvende biobrændstoffer som HVO og LBG på vores biler. Det er en af de ting, vi fortsat vil have fokus på i 2020, siger Thomas Corneliussen.

Han er sikker på, at virksomheden og branchen stadig har et uforløst potentiale her.

Lige nu bliver de nye ikke-fossile brændstoffer især brugt i landene omkring os, hvor afgiftssystemet er differentieret i forhold til miljøpåvirkningen. Thomas Corneliussen så gerne, at vi i Danmark får lignende vilkår, som kan bakke op om den grønne omstilling, men han tror, at de i Frode Laursen A/S under alle omstændigheder vil forsøge sig med at implementere mere biobrændstof i flåden.

– Lige nu gør vi det, fordi vi mener, at det er vigtigt, at vi er med til at tage ansvar, og fordi vi mærker en spirende interesse blandt vores kunder.

Kæmper over vægtklassen

I Frode Laursen-koncernen har man bevidst valgt at satse på at have en stor egenproduktion. Det giver kompleksitet og kræver fokus på ledelse, men det giver også mulighed for en højere kvalitet, fordi de har mere føling med uddannelse og træning, implementering af ny teknologi og nye arbejds gange med videre.

– Vi har rigtig mange medarbejdere på nordiske overenskomster, ikke mindst i Danmark, hvor vi har et godt og konstruktivt samarbejde med 3F. Vores medarbejderes viden og erfaring er vores vigtigste aktiv, og heldigvis er der tradition for, at mange bliver hos os i mange år, siger Thomas Corneliussen og fortsætter:

– Vi er en gammel, familieejet virksomhed med stærke værdier, der gennemsyrrer hele organisationen – fra hovedkontoret til førerhusene. På det internationale marked kæmper vi i princippet "over vores vægtklasse". Når vi er i stand til det, så er det, fordi vi også er i stand til at sikre kvaliteten af arbejdet hele vejen gennem organisationen, og der viser den værdibaserede ledelse og de tætte relationer sin styrke, siger Thomas Corneliussen. Han tror også, at det er med til at ruste organisationen til næste års store projekt: digitalisering.

– Det er ikke teknologien, der er den største udfordring, men derimod at uddanne alle medarbejdere til at bruge den rigtigt. Kvaliteten af data bliver aldrig bedre, end de data vi kommer ind i systemet. Her mener jeg, at vi er rigtig godt rustet med de nære relationer i organisationen.

Lige vilkår giver fair konkurrence

Selvom Frode Laursen er en stor spiller i Danmark, så er virksomheden med direktørens ord "lille bitte" på den internationale scene. Han håber, at 2020 bliver året, hvor vi kommer nærmere ens regler for branchen i hele Europa.

– Vores konkurrenter er ikke primært danske transportvirksomheder, men i højere grad store, internationale logistikvirksomheder med base på kontinentet. Med udsigt til ændret lovgivning omkring aflønning af chauffører på udenlandske lastbiler, der løser opgaver i Danmark, ser vi et stort behov for, at kontrolindsatsen på de danske veje øges massivt. Vi ønsker at overholde lovgivningen til punkt og prikke, men vi er dybt afhængige af fælles EU-regler, der er enkle og kan administreres, håndhæves og – sidst men ikke mindst – kontrolleres effektivt. Det er et område, hvor ITD spiller en vigtig rolle i forhold til at påvirke lovgivningen.

Frode Laursen Gruppen beskæftiger 2.240 medarbejdere i Danmark, Sverige, Tyskland, Polen og Finland. Sammenlagt disponerer de dagligt over cirka 900 biler, heraf er en stor del egne biler med egne chauffører. Virksomheden har cirka 600.000 kvadratmeter logistikcentre i Tyskland, Danmark, Sverige og Finland.



Direktør i Frode Laursen A/S, Thomas Corneliussen, er glad for et pænt resultat i 2019.

FAKTA:

Frode Laursen A/S er 100 procent danskejet af ægteparret Thorkil Andersen og Annie Thomsen samt deres to døtre.

Forretningsmæssigt er fokus på 3PL-løsninger og særligt inden for dagligvarer, byggematerialer og recycling. Dertil kommer joint-venture-datterselskaberne SKANOL og AGRI-NORCOLD. SKANOL fokuserer på farligt gods og brændstoflogistik. AGRI-NORCOLD er Nordens største frysehusoperatør med råderet over cirka en million kubikmeter frysekapacitet.



ITD DIGITAL

Digitalisering er et område, som vil ændre radikalt på transportbranchen i fremtiden, og derfor har ITD oprustet med en helt ny afdeling, ITD Digital. Afdelingen så dagens lys i 2019, da ITD udmøntede anbefalinger fra ITD Vækststrategi 2030 for at hjælpe medlemsvirksomhederne med en digital omstilling.

ITD Digital skal gøre danske vognmænd klar til den digitale fremtid, hvor den teknologiske udvikling kommer til at stille skrappe krav. Afdelingen består af chef for ITD Digital, Sverre Vincent Lenbroch, og siden oprettelsen af afdelingen i sensommeren 2019 har han været på besøg hos stribevis af medlemsvirksomheder for at blive klogere på de udfordringer, som de opleves fra vognmænd, spejtere og chauffører.

Digital forretningsudvikling kan løse alvorlige forretningsudfordringer, men der er samtidig også en masse hype og vilde idéer. Det er derfor et vigtigt fokusområde for ITD Digital at få fortalt medlemsvirksomheder, hvilke tendenser der er relevante og kan ramme transportbranchen i fremtiden.

Klar til fremtidens krav

Opgaven for ITD Digital handler om, at vognmændene bliver rustet til fremtidens krav, og ikke nødvendigvis om at investere i en masse nye systemer eller udvikle en app. Det ville være at misforstå digitalisering, hvis man tror, at det handler om at købe ny IT.

Det handler i stedet om, at ITD Digital skal støtte medlemmer i en analyse af deres forretning og til at gennemskue, hvor der er store gevinster at hente. Det vil typisk være store eller mellemstore virksomheder, der får gavn af digitale investeringer, fordi der skal en vis volumen til for at hente store gevinster.

Men selv små vognmænd skal finde ud af, hvordan de kommer med på bølgen: Som undervognmand byder fremtiden på krav om digitale løsninger, hvis man vil vinde kørslen.

Kunderne vil efterspørge mere info

I 2019 var der for eksempel en voksende tendens til, at forbrugerne forventede mere og mere information, fordi

de fik et langt højere informationsniveau og service, når de bestilte en pakke.

Det smitter allerede nu af på de virksomheder, der køber transport. Kravene forventes derfor kun at stige i de kommende år, og den udvikling vil ske hurtigt. Det stiller krav fra køberne af transport, til transportøren, om at de kan dele data ubesværet med præcise tidspunkter for, hvornår varen er fremme.

Det betyder kort sagt, at jo mere information man i fremtiden kan give sin kunde, ud over transporten fra A til B, jo bedre rustet er man i konkurrencen. Den gennemsigtighed vil også præge fremtiden.

Kerneopgaver i 2020

ITD Digital får en række forskellige opgaver fremover. Generelt er det afgørende i 2020 at skubbe på, så ITD's medlemsvirksomheder indstiller sig på at åbne op for data. Virksomheder, der åbner sine systemer til omverdenen, får fordele af, at systemerne kan tale sammen internt og eksternt.

Digitalisering bliver et stort område, så det er vigtigt, at ITD som udgangspunkt holder fokus på kundeoplevelse og forretningsværdi og sikrer en forretningsdrevet proces i relation til den enkelte forretning, mens vi på samme tid får løftet medlemsvirksomhederne. Det øger hastigheden, effektiviteten og muligheden for at konkurrere i fremtiden.



Sverre Vincent Lenbroch, arbejdede, før han kom til ITD, som Strategy and Disruption Manager hos SOS International. Her har han været med i opstarten af en ny digital innovationsenhed hos SOS, hvor fokus har ligget på nye digitale forretningsmodeller, optimale brugeroplevelser og generel forretningsværdi i forbindelse med nye digitale projekter.

Han har tidligere været IT-Development Manager og Business Technology Manager i samme virksomhed med ansvar for IT-udviklingen på vejhjælpsområdet i Norden, hvor han har været ansat siden 2013. Fra 2007-2013 var han ansat som Head of Development hos TDC Business. Sverre Vincent Lenbroch har en produktionsbachelor fra Ingeniørhøjskolen i Aarhus og en Master i IT – Technology-Driven Supply Chain Innovation fra SDU og Aarhus BSS.

Bliver transportbranchen disruptet i 2020

2020 vil formentligt byde på nye spillere på markedet, som i højere grad har bygget en forretningsmodel op, hvor transporten er en sekundær del af forretningen. Det er størrelser som Uber Freight, Convoy.com og Amazon, der alle er eksempler på platforme, der udbyggede deres markedsandele i 2019.

De nye spillere har svar på nogle af de andre udfordringer, som transportbranchen står over for i de kommende år: Flere mennesker flytter ind til byerne, og det øger mængden af personer og fragt, som deler pladsen på de samme veje. Samtidig er den grønne omstilling kommet på dagsordenen, og det stiller store krav til mest mulig effektiv distribution.

En digitaliseret måde at arbejde på kan effektivisere produktionsapparatet, hvor man arbejder med hubs uden for byerne, hvor man samler alt i én bil ind til bymidten. Det kræver digitale værktøjer eller øget mandskab, og med branchens rekrutteringsudfordringer er det digitale en løsning, som vil gøre forskellen i fremtiden.



ITD MEDLEMSSERVICE

2019 har igen været et travlt år for ITD Medlemsservice, for ITD's medlemmer har søgt råd og vejledning om rigtig mange forskellige emner gennem året. Herunder følger et overblik over de sager og emner, der har fyldt mest i ITD Medlemsservice i 2019:

Obligatorisk intelligent takograf

ITD brugte meget tid på den intelligente takograf, der blev obligatorisk den 15. juni 2019. Årsagen var, at alle nyregistrerede køretøjer, der er omfattet af reglerne om køre- og hviletid, fra den dato skulle have installeret anden generation af den digitale takograf, den såkaldte intelligente takograf.

Den ændring fyldte også ret meget i medlemskredsen i tiden op til og efter skæringsdatoen. For det var registreringsdatoen for køretøjet, der var afgørende for, om køretøjet skulle være udstyret med den nye intelligente takograf, hvis man for eksempel havde køretøjer under opbygning, og ved køb af nye køretøjer frem mod 15. juni 2019.

Den nye intelligente takograf fungerer som den digitale takograf, men har derudover nogle nye funktioner, blandt andet forbindelse til det globale satellitnavigationssystem, der registrerer køretøjets position ved arbejdsperiodens påbegyndelse og afslutning, samt ved hver tredje times kumulerede køretid. Derudover er den udstyret med kommunikationsudstyr, der giver myndighederne mulighed for tidlig fjernafsløring af mulig manipulation eller misbrug. Derudover betød kravet om den intelligente takograf også, at mange skulle gøre op med sig selv, om de ville investere i nyt udstyr, da software og hardware i de tidligere stationer ikke længere blev opdateret.

Et af de andre emner, der skabte en del usikkerhed, og som ITD Medlemsservice brugte noget tid på at informere om, var indførelsen af en ny generation af takografkort. For kunne de nye og gamle kort bruges i hver generation af takograferne?

Det kunne de, da både første og anden generation af førerkort og virksomhedskort kan benyttes i såvel første generation (den digitale takograf) som anden generation (den intelligente takograf) af takografer.

Tjekliste på sikkerhedskritiske fejl

Politiets mulighed for at sanktionere med markant højere bødetakster til vognmænd og chauffører, hvis der konstateres alvorlige sikkerhedskritiske fejl på køretøjet, skabte meget stor bekymring i branchen i efteråret 2019. Ikke mindst fordi myndighederne var meget længe om at definere vognmænds og chaufførers ansvar for at kunne opdage de alvorlige sikkerhedskritiske fejl.

For at hjælpe medlemsvirksomhederne med at blive klar til den nye virkelighed den 1. januar 2020, hvor det forhøjede bødeniveau for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler trådte i kraft, udarbejdede ITD i det sene efterår 2019 en tjekliste for chauffører som led i udbygningen af et egentlig egenkontrolprogram for vognmanden.

Færdselsstyrelsen kom i december 2019 med otte forskellige faktaark med eksempler på typiske alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler på tunge køretøjer samt en guide til chauffører om kontrol af køretøjet/vogn-toget forud for kørslen.

Færdselsstyrelsens eksempler er tydelige, så der ikke kan være nogen tvivl eller tolkning. I 2019 er der stadig usikkerhed mellem Færdselsstyrelsens tolkning og





tungvognspoliets udførelse af kontrol. Begge myndigheder understreger dog, at der udelukkende er tale om forhøjet bødetakster. Der er ikke tale om nye regler i forhold til, hvad der udløser en alvorlig, sikkerhedskritisk fejl.

ITD vil derfor løbende tilpasse tjeklisten med henblik på at bygge et egentligt egenkontrolprogram.

Ny sanktionspraksis på dyretransporter

Fødevarestyrelsen gennemførte i 2019 en ændring i sanktionspraksis for chauffører af dyretransporter. Den nye praksis blev foretaget i forlængelse af en politisk aftale fra december 2018, hvor regeringen og Dansk Folkeparti vedtog styrket kontrol på dyretransportområdet.

Også denne problematik har fyldt meget i kontakten med dyretransportørerne, fordi den nye praksis åbnede for et hav af spørgsmål om detaljer. Både i forhold til sanktionerne over for vognmanden og hans ansvar ved dyretransporter, men også samme spørgsmål omkring chaufførens ansvar og bøder.



ITD arbejdede i 2019 sammen med medlemsvirksomheder og andre samarbejdspartnere på at få ændret elementer i den nye lov, da lovens kontrolprincip over for virksomheder, der transporterer mange dyr, og som har mange lastbiler ude at køre, gav en urimelig forskelsbehandling af store og små virksomheder. I forbindelse med lovarbejdet har ITD især argumenteret for, at dyretransportchauffører og vognmænd alene sanktioneres ved grove overtrædelser, som han/hun kan gøres personligt ansvarlig for.

Kørsel med varebiler fik nye regler

Et andet emne, der optog medlemsvirksomhederne i 2019, var de nye regler om kørsel med varebiler, der trådte i kraft den 1. juli 2019.

Fra den dato skulle varebiler, som anvendes til firmakørsel, være registreret hos Motorstyrelsen. Firmakørsel er transport af gods,

som tilhører den virksomhed, der er registreret som bruger af køretøjet. Tilladelseskravet gælder alene for virksomheder etableret i Danmark, mens udenlandske virksomheder med varebiler er underlagt cabotagereglerne.

De nye regler om godskørselstilladelser til visse varebiler fyldte en del hos medlemsvirksomhederne, der har varebiler, og dermed også hos ITD. For den "store vognmandstilladelse" kan ikke bruges i forhold til at udføre godskørsel for fremmed regning med varebiler, der har en samlet tilladt totalvægt på over to ton og til og med 3,5 ton. Det kræver særskilt tilladelse til at udføre godskørsel med varebiler.

Dertil kom de nye uddannelses- og efteruddannelseskrav til varebilschauffører og vognmænd, der var et nyt sæt regler og praksisser hos myndighederne, der førte til en lang række spørgsmål til ITD Medlemsservice. Også fordi myndighederne ikke var klar med alle tilladelser undervejs i processen. Blandt andet var der en lang sagsbehandlingstid på minimum 12 uger i Færdselsstyrelsen for at behandle varebilsansøgningerne.

Ny bekendtgørelse om særtransport

I efteråret 2019 kom der langt om længe – for det har været undervejs i flere år – ændringer til særtransportbekendtgørelsen. Det var derfor også et emne, der fik en del fokus i 2019 i ITD Medlemsservice.

Undervejs i forløbet handlede usikkerheden især om anvendelsen af specialkøretøjer, der kan skråtstille eller transportere godset på højkant, kontra transport af flere stykker fladliggende gods. Med andre ord en klar forståelse af transportmåden, som der blev skabt usikkerhed om med den vejledning, som Færdselsstyrelsen udarbejdede om særtransporter. Formålet var egentlig at præcisere en del af indholdet i bekendtgørelsen om særtransport for at skabe en ens og klar forståelse af regler og betingelser. I stedet skabte den forvirring.

ITD var i 2019 derfor i en meget tæt dialog med medlemsvirksomhederne, der ville blive ramt af ændringerne i særtransport-bekendtgørelsen. Der blev kommunikeret med mange medlemmer om emnet i 2019, og samtidig var ændringerne til bekendtgørelsen af særtransporter et intenst tema på flere møder i ITD Netværk Særtransport.

Netværk

Det høje aktivitetsniveau i ITD's netværk i 2019 viser, at de har værdi for medlemsvirksomhederne. Det gælder både i de daglige og de regionale netværk. Derfor lagde ITD Medlemsservice også mange kræfter i sine netværk i 2019, og næsten hvert femte ITD-medlem er med i et eller flere af ITD's netværk.

Studieture er både en god måde at lære hinanden bedre at kende på, og det giver mulighed for at lade sig fagligt inspirere lidt mere i dybden, end man ellers kan på et enkelt netværksmøde.

I juni 2019 arrangerede ITD en studietur til München med besøg på den store Transport Logistic Messe samt Innovation Centre Denmark. 25 personer fra medlemsvirksomhederne deltog i studieturen.

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.

ITD Medlemsservice besvarede 13.351 henvendelser per telefon og e-mail i 2019. Det er over 60 henvendelser om dagen.

ITD Medlemsservice har efteruddannet 318 medarbejdere hos ITD's medlemsvirksomheder i 2019. Det er primært inden for køre- og hviletid, lastsikring og udvidet transportret.

ITD Medlemsservice rådgav 196 medlemsvirksomheder på ADR-ordning i 2019.

ITD Medlemsservice betjente 539 medlemsvirksomheder med køre- og hviletidssystemet TachoWeb i 2019. Virksomhederne har samlet kørt 1.200.000 timer. Ordningen har givet medlemmerne en kontant fordel på cirka 6.302.220 kroner om året. Hertil kommer 75 virksomheder, som er blevet assisteret med virksomhedskontroller i løbet af året. Rapporteringsassistenten har bidraget til, at antallet af alvorlige overtrædelser er faldet med 67 procent fra 2012 til 2019.

ITD Medlemsservice har assisteret og lukket forsikringsager til medlemmers fordel for 1.405.161 kroner i 2019.



MØD ET
ITD-MEDLEM

2019 VAR ET
REKORDERNES ÅR
FOR HENRIK SKOV
CHRISTENSEN

Vognmand
Henrik Skov Christensen ApS
Esbjerg - Denmark

Mål og ambitioner driver udviklingen i Henrik Skov Christensen A/S. Det fokus har gjort 2019 til et rekordår, samtidig med at virksomheden har rustet sig til nogle af de forudsigelige udfordringer, der kan komme i 2020.

Implementering af nyt IT-system, bekæmpelse af menneske-smugling og Brexit. 2019 har budt på mange udfordringer for Henrik Skov Christensen og virksomheden af samme navn, der har hovedsæde i Esbjerg.

Men det betyder ikke, at ambitionerne er sat ned. Tværtimod har virksomheden væksten med op mod 20 procent, og Henrik Skov Christensen A/S forlader 2019 med nye rekorder på stort set alle områder: Omsætning, medarbejdere og antal leverede trailere. Også selvom 2019 bød på en del panderynker omkring firmaets klart største marked, Storbritannien, da landet kæmpede for at forlade EU.

– Brexit har vi forberedt os så godt på, som vi kan, så den ser jeg frem mod med ro i sindet. Generelt har jeg fokuseret på at gøre min forretning skalerbar og robust, så hvis der kommer en nedgang i eksporten til England, har jeg mulighed for hurtigt at tilpasse mig situationen, siger Henrik Skov Christensen. Direktøren ser også optimistisk på 2020, om end han ikke forventer at vækste lige så meget.

– Men jeg forventer vækst, og hvis muligheden byder sig for en god handel, så er jeg også klar til at opkøbe. Derudover forventer jeg, at vi kommer i luften med vores nye IT-system, som vi har arbejdet på i 2019, og dermed kommer til at høste fordelene ved den investering, siger han, og som lidt forenklet sagt, har baseret hele sin forretning på "penge ind – penge ud"-princippet.

– Jeg låner ikke penge i banken, og det giver mig gode muligheder for at tilpasse forretningen på et hvilket som helst tidspunkt.

Det forjættede England

Verdens udfordringer blev meget nærværende for Henrik Skov

Christensen i 2019. Immigrantstrømme gennem Europa førte til, at han 19 gange fandt mennesker gemt mellem paller og varer, hvor de håbede på at komme med DFDS-færgen til England.

– Det er ikke noget kønt syn at finde unge drenge på 15-16 år, som har gemt sig i en trailer i flere dage uden adgang til toilet eller mad. I årets første måneder brugte vi vanvittigt mange ressourcer i samarbejde med kunder, politi, havn og myndigheder på at finde løsninger. Nu lader det heldigvis til, at vi med kontrol af CO₂-udånding i lasten, øget sikkerhed og opmærksomhed, samt en koordineret indsats sammen med politiet, har fået dæmmet op for problemet. Jeg synes, at det er et godt eksempel på, at det er vigtigt, at vi står sammen om at finde fælles løsninger på fælles udfordringer i branchen, siger Henrik Skov Christensen og peger på den nye vejpakke som et andet område, hvor det er vigtigt, at branchen står sammen.

– Hvis vi får strengere vilkår end vores udenlandske kollegaer, så kan det blive rigtig svært at drive vognmandsvirksomhed i Danmark. Her er det vigtigt, at vi har ITD til at yde en stærk og vedholdende indsats for at påvirke beslutningstagerne.

Nye mål

Virksomhedens direktør og ejer har lanceret et nyt mål om, at Henrik Skov Christensen A/S skal være Europas førende arbejdsplads, hvilket han fortæller både kunder og medarbejdere.

– Nu ringer vi ud til alle vores chauffører mindst en gang om måneden og hører, om de trives, og om der er noget, vi kan gøre bedre. I 2019 blev vi klar til at indvie vores nye chaufførlounge her på havnen i Esbjerg, vi har indført frugtordning i bilerne, og vi har indkøbt cykler og adgang til svømmestadion for vores chauffører. Vi skal stadig udvikle os. Jeg er sikker på, at det vil gøre os endnu mere attraktive over for både nye kunder og nye medarbejdere, når vi har én af Europas bedste arbejdspladser, siger Henrik Skov Christensen.

Udover at være tæt på sine medarbejdere vil virksomheden også være tæt på sine store kunder.

– Jeg kan mærke, at det betyder noget for de store brands, vi samarbejder med, at vores chauffører altid opfører sig pænt i trafikken, er høflige og har det godt på deres arbejdsplads. Når vi kører rundt med deres logo på traileren efter vores biler, er vi med til at varetage deres brand, siger Henrik Skov Christensen, som derfor skriver ud flere gange om året for at orientere kunderne om, hvad der sker af nye tiltag i Henrik Skov Christensen A/S.

– Det er nok lidt atypisk for branchen, men for mig er det en del af det at være en tæt og dedikeret samarbejdspartner, at de ved, hvad der sker hos os.

Derudover har han lavet et samarbejde med en professionel PR-konsulent, som hjælper med at fortælle de mange gode historier på de sociale medier.

– Det hjælper os med at tiltrække nye og dygtige medarbejdere. Dygtige medarbejdere er afgørende for, at vi kan blive ved med at have tilfredse kunder og levere en høj kvalitet. Og jeg kan mærke, at det virker.

FAKTA:

Henrik Skov Christensen A/S blev grundlagt i 2007. Langt størstedelen af forretningen er baseret på internationale fragter – heraf er cirka 65 procent i dag til Storbritannien.

Virksomheden har i alt 59 lastbiler samt 110 chauffører. Derudover lejer firmaet underleverandører ind efter behov.

Henrik Skov Christensen A/S har tre lokationer i Danmark.



ITD ARBEJDSMARKED

ITD Arbejdsmarked kan se tilbage på et travlt 2019, for medlemsvirksomhederne har trukket på rådgivning og vejledning fra afdelingen om en bred vifte af emner gennem året. Herunder følger et overblik over de sager og emner, der har fyldt mest i ITD Arbejdsmarked.

Personale og ansættelsesforhold

ITD Arbejdsmarkeds rådgivning om ansættelsesret har været meget efterspurgt i 2019. Der er et stort behov for rådgivning på dette område, da ansættelsesret er meget kompleks, og der kommer mere og mere regulering. I 2019 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 afskedigelsessager. Derudover har der været mange spørgsmål om sygeløn og rådgivning om håndtering af syge medarbejdere.

ITD Arbejdsmarked har også haft en del henvendelser om reglerne for graviditet og barsel, samt et stort fokus på reglerne om forskelsbehandling og ligebehandling, ligesom spørgsmål om rekrutteringsudfordringer og elever har været på dagsordenen. Men særligt fokus har der været på den nye ferielov og reglerne om social sikring.



Den nye ferielov

Selv om den nye ferielov først træder i kraft den 1. september 2020, så gav den allerede i 2019 travlhed hos ITD Arbejdsmarked. For afdelingen informerede en del om den nye ferielov gennem blandt andet informationsmateriale til udlevering til medlemsvirksomhedens medarbejdere og nyhedsbreve. Men der kom også rigtig mange henvendelser fra medlemsvirksomhederne.

Blandt andet om overgangsordningen, der trådte i kraft den 1. september 2019 og løber frem til den 31. august 2020.

Overgangen skal sikre samfundsøkonomien og arbejdsgivernes likviditet, idet lønmodtagerne ellers ville få mulighed for at afholde eller få udbetalt ferie for op til ti uger på ét år. For at undgå dette indføres der en overgangsordning, som sikrer, at feriemønstret i den nuværende ferieordning så vidt muligt opretholdes i overgangsåret, samtidig med at lønmodtagerne bevarer deres ret til den ferie, de har optjent.

Da der er tale om en ny lov, så var der mange generelle spørgsmål til ferieloven til ITD Arbejdsmarked. Mange af dem handlede naturligvis om arbejdsgivernes forpligtigelser og rettigheder. Herunder om muligheden for at indbetale til Fonden for Lønmodtagernes Feriemidler, og hvad der sker med de indefrosne midler, og hvad arbejdsgiver skal gøre. Andre spørgsmål gik på indberetning og afregning til FerieKonto.

Et meget væsentligt emne i den forbindelse, og som ITD Arbejdsmarked har lagt meget vægt på i 2019, er, at den nye ferielov kommer til at have likviditetsmæssige konsekvenser for danske virksomheder, da de feriemidler, medarbejderne optjener efter den nye ferielov, kommer hurtigere til udbetaling end under den nuværende ferielov, samtidig med at virksomhederne skal tage stilling til, om de indefrosne feriemidler skal indbetales til den nye feriefond, eller om de skal beholdes i virksomheden. ITD opfordrede derfor i 2019 arbejdsgiverne til at få et overblik over, hvilke økonomiske konsekvenser det vil have for virksomheden at afregne "tilgodehavende feriemidler" til fonden kontra den administrative byrde for virksomheden ved at beholde "tilgodehavende feriemidler" og lave den løbende opgørelse og indeksering.



Social sikring i udlandet

2019 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 lowalget 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 2019 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.

EU's forordning om social sikring har fyldt en del, for den såkaldte "overgangsregel" ophører den 1. maj 2020. Derfor har ITD Arbejdsmarked i 2019 været i dialog med Beskæftigelsesministeriet omkring konsekvenserne af overgangsreglens ophør, da transport- og logistikerhvervet vurderes at blive ramt uhensigtsmæssigt hårdt, grundet transporternes mobile og grænseoverskridende natur. Årsagen er, at når overgangsreglen ophører, vil en række medarbejdere med bopæl uden for Danmark, der er ansat i danske transportvirksomheder, og som arbejder i flere lande, skulle søge en ny afgørelse om social sikring. Flere danske transportvirksomheder vil herved i langt større grad kunne blive pålagt at betale bidrag til sociale sikringsordninger i udlandet.

ITD'S KVINDEPANEL SATTE FOKUS PÅ **KVINDER I TRANSPORTBRANCHEN**

Cirka en tredjedel af transportvirksomhederne oplyser, at deres produktion bliver hæmmet af mangel på personale. Én af løsningerne på denne udfordring kan være at rekruttere personale fra hele den danske befolkning. Det vil sige også den kvindelige del af befolkningen, og derfor nedsatte ITD i 2019 et kvindepanel.

Kvindepanelets overordnede opgave har været at undersøge, hvad der skal til for at få flere kvinder til at vælge et job i vejgodstransportbranchen. Baggrunden for kvindepanelets arbejde er, at kun 14 procent af de erhvervsaktive i godstransportbranchen er kvinder, og andelen af kvindelige lastbilchauffører er under tre procent.

Erfaringerne fra andre mandsdominerede brancher, som har arbejdet med bedre kønsfordeling, er ofte rigtigt positive. En bedre kønsfordeling forbindes både med bedre arbejdsmiljø og bedre bundlinje. Så der er mange gode grunde til, at ITD gør en indsats på dette område.

ITD's Kvindepanel har været sammensat af 13 personer med forskellig baggrund både i og uden for branchen: Politikere, virksomhedsledere, eksperter, fagbevægelse, medarbejdere med flere. Kvindepanelets arbejde har været fordelt på tre møder i 2019, og ITD har sammen med Oxford Research faciliteret panelets møder og understøttet arbejdet med research og analyser.

ITD's Kvindepannels arbejde er endt med en rapport, som giver en række anbefalinger til at gøre transportbranchen mere attraktiv for kvinder, og som ITD skal arbejde med på kort og lang sigt. I 2019 satte ITD gang i arbejdet med følgende anbefalinger:

Netværk for kvinder

En af de ting, som ITD arbejdede med i efteråret og vinteren 2019 var en netværksdag for kvindelige chauffører og chaufførelere. For der er masser af gode kvindelige rollemodeller i transportbranchen, men de mangler et værdifuldt netværk, der kan bidrage til at tiltrække og fastholde kvinder i erhvervet. Det har ITD besluttet at lave om på ved at arrangere en netværksdag for kvinder.

Selve arrangementet fandt sted den 18. januar 2020 på Kellers Park med 80 deltagere.

Foto af rollemodeller

Et andet fokus bliver at skabe mere relevant fotomateriale af kvinder inden for vejgodstransporterhvervet. Der er i dag meget lidt synlighed af transportbranchens seje kvinder i medierne, og når chaufførhvervet omtales, vises der som hovedregel billeder af mandlige chauffører.

Derfor har ITD besluttet at investere i billedmateriale af kvindelige rollemodeller, som kan anvendes frit af medier, uddannelsesi-

tutioner, myndigheder med flere. Det drejer sig altså primært om fotomateriale af kvindelige chauffører og chaufførlæringer, men også fotos af kvindelige mekanikere, lagermedarbejdere, disponenter og lignende. Målet er, at flere kvinder lettere skal kunne se sig selv i transportbranchen.

KVINDEPANELETS ANBEFALINGER

ITD's Kvindepanel har formuleret seks overordnede anbefalinger til, hvordan vejgodstransportbranchen kan tiltrække og fastholde flere kvinder. Både i uddannelsessystemet og i branchen.

- Anbefaling 1: Lastbiler på skoleskemaet
- Anbefaling 2: Fasthold kvinderne på uddannelserne
- Anbefaling 3: Bedre og bredere rekruttering af kvinder
- Anbefaling 4: Omfavn kvinderne
- Anbefaling 5: Væk med den gammeldags tænkning
- Anbefaling 6: Spred den positive fortælling om branchen

Analyse af frafald

Frafaldet blandt de kvindelige elever på transportuddannelserne er stort. Det er en udfordring, at så mange kvinder dropper ud af transportuddannelserne. ITD har i 2019 derfor gennemført en frafaldsanalyse. Analysens formål var at afdække, hvorfor cirka 60 procent af de kvindelige studerende falder fra allerede på transportuddannelsens grundforløb, hvad man kan gøre for at fastholde de kvindelige elever, der påbegynder vejgodstransportuddannelserne, og hvad man kan gøre for at tiltrække flere kvinder til vejgodstransportuddannelserne. Analysen er gennemført på baggrund af 360 graders interview og er udført af Oxford Research.

ITD'S KVINDEPANEL

- Eva Kjer Hansen
- Pia Adelsteen
- Preben R. Jørgensen
- Jens Juul Nielsen
- Anne-Mette Ravn
- Conni Tetens
- Nina Smith
- Peter Laursen
- Trine Støwe Kristiansen
- Johnny Lauridsen
- Lisa Johansen
- Anette Grau
- Carina Christensen



MØD ET
ITD-MEDLEM

LOYALITET OG
FLEKSIBILITET
GIVER VORES
KUNDER TRYGHED

Kudsk & Nissum A/S i Vojens har i 2019 haft fokus på at synliggøre værksted og trimme vognmandsforretningen. Det skal styrke både virksomheden og bundlinjen i 2020.

Kudsk & Nissum A/S er på mange måder en traditionel og alsidig vognmand i Syddanmark. De siger meget nødtigt nej til en opgave og lever af at have gode og loyale kunder. Men selv med en lang og god historik, høj kvalitet og stor fleksibilitet, er det ikke nemt at skabe vækst.

– I 2019 har vi især haft fokus på at trimme vores forretning og synliggøre vores kompetencer på værkstedet, siger Jørn Kudsk, der er administrerende direktør og den ene af de tre ejere. De to andre ejere i virksomheden er sønnen Morten Kudsk, der leder værkstedet, og John Nissum, der leder vognmandsforretningen. Trekløveret har arbejdet sammen siden 1994, så selv om de har hvert deres ansvarsområde, så er de også et fasttømret team, som løser udfordringer og lægger strategier i fordragelighed. – Vi er følsomme i forhold til den generelle udvikling på markedet, så det er vigtigt, at vi kan lede og træffe beslutninger hurtigt i forhold til muligheder og udfordringer. Derfor lægger vi ikke lange og detaljerede strategier for fremtiden. Vi skal tjene penge og have en sund forretning, og det er det mål, vi styrer efter i hverdagen, siger John Nissum.

Overkapacitet giver hård konkurrence

Kørsel af jord, sand og grus samt varm asfalt til entreprenører udgør i dag den største del af vognmandsforretningen. Det betyder, at de måneder, hvor anlægsarbejdet ligger stille på grund af vejret, trækker ned på bundlinjen. Samtidig er markedet prisfølsomt.

– Vi kan konstatere, at der generelt er en overkapacitet i vores område. Vi er godt stillet med gode loyale kunder, som ved, at vi er meget fleksible og leverer en høj kvalitet til konkurrencedyg-

tige priser. Ved udbud på store projekter kan vi godt mærke, at priserne nogle gange bliver så lave, at det ikke er muligt at tjene penge på arbejdet, når vi også vil tilbyde vores chauffører gode og fair arbejdsforhold. Og vi vil være en ordentlig arbejdsplads, så derfor må vi udvikle forretningen på andre måder, siger John Nissum. Han arbejder med at udvikle koncepter, hvor kunderne kan få én leverandør til flere typer af opgaver.

– Vi kører eksempelvis både med korn og gylle for landbruget, samtidig med at vi tilbyder at vedligeholde og reparere deres grusveje. På den måde kan de nøjes med én samarbejdspartner på flere opgaver.

I 2019 har virksomheden tilpasset vognparken, så den passer bedre til de opgaver, som kunderne efterspørger, og minimerer deres omkostninger.

– Hvis vi skal tale om strategiske tiltag, så er det især i forhold til at få opgaver ind i vinterhalvåret og en fornyelse af vores grej. Det vil vi have fokus på i 2020, siger John Nissum.

Værkstedet har fået eget navn

Mens vognmandsforretningen er kendt og respekteret i Syddanmark, så er de tre ejere enige om, at der er brug for at gøre værkstedets kompetencer og services mere synlige.

– Der er stadig nogle, som tror, at værkstedet kun reparerer vores egne vogne, men det er omkring halvdelen af vores forretning, som ligger her. Derfor har vi i 2019 oprettet Lastvognscen-ter Syd og vil fremover markedsføre det selvstændigt, fortæller Morten Kudsk.

Selvom forretningsområdet nu bliver sin egen afdeling, så vil fleksibilitet, kvalitet og service fortsat være tilgangen til markedet.

– Vi ved fra vores egen forretning, hvor dyrt det er, når en vogn holder stille. Derfor har vi dels samlet kompetencer inden for de

forskellige mærker på vores værksted, så en bil og en anhænger af to forskellige mærker kan repareres og vedligeholdes samme sted, ligesom vi tager os af mange af de små opgaver, som relaterer sig til at få vognene tilbage på vejene igen. Lige fra at reparere presenninger til at syne vognene. Og så holder vi åbent om lørdagen – blandt andet med syning af lastbiler. Det er også en fordel for mange, slutter Morten Kudsk, som forventer en øget indtjening fra værkstedet i 2020.

FAKTA:

Kudsk & Nissum A/S har rødder helt tilbage til 1947, hvor Holger Kudsk grundlagde sin vognmandsforretning. Gennem årene har virksomheden været handlet og har skiftet navn flere gange – i dag er den igen en selvstændig vognmandsforretning under navnet Kudsk & Nissum A/S, som også er efternavnet på de tre ejerledere: Jørn og Morten Kudsk, der er henholdsvis anden og tredje generation i vognmandsforretningen, samt John Nissum, der var med til at købe foretagendet fra den tidligere ejer.

Virksomheden har to hovedaktiviteter: vognmandsforretningen og værkstedet.

Vognmandsforretningen består i dag af 23 vogne og et tilsvarende antal chauffører. De er især specialiserede i at køre med sand, grus og varm asfalt, men er generelt meget fleksible i forhold til kundernes behov. Værkstedet beskæftiger cirka 22 medarbejdere og er et servicecenter, der både sælger og bygger vogne til særlige formål inden for vejvedligehold samt service-rer samtlige lastvognsmærker på det danske marked.

POLITISKE MÆRKESAGER

INTERNATIONAL POLITIK

Internationale forhold – herunder især de europæiske – spiller en stor rolle for vejgodstransporten, der i sin natur er grænseoverskridende. ITD er meget optaget af især europæisk lovgivning, der har stor betydning for rammer og vilkår i de danske transport- og logistikvirksomheder.

I 2019 var der to store – og til dels sammenhængende emner – der prægede den europæiske politiske dagsorden. Omsider kom der gennembrud i de langstrakte forhandlinger om den store europæiske Vejpakke, da en aftale landede i december. Derudover var der valg til Europa-Parlamentet samt et skifte i EU-Kommissionen, som begge fik og får betydning for den politiske udvikling i EU.

Aftale om Vejpakkens første del

Kommissionen, Europa-Parlamentet og EU's medlemsstater blev i december 2019 enige om en lovpakke for godstransport, Vejpakkens del 1. Der er tale om Vejpakkens dele om markedsadgang, sociale vilkår og kontrol, som også er den del af Vejpakken, hvor de politiske uenigheder har været størst og derfor også har krævet flest forhandlinger.

Forløbet er blevet fulgt tæt af ITD, især fordi Vejpakken, som skal sikre klarhed om reglerne i vejgodstransporten, har krævet et målrettet fokus både i Bruxelles og herhjemme i Danmark, hvor ITD har benyttet alle tilgængelige politiske kanaler til at opnå taletid og øve indflydelse på de beslutninger, som vil få afgørende betydning for transport-erhvervet i fremtiden.

Forløbet om første del af EU-Kommissionens Vejpakke "Europe on the Move" har været undervejs



i flere år. Europa-Kommissionen kom med sit udspil i maj 2017, og det har krævet lange og svære forhandlinger at nå frem til et resultat.

Medlemslandene i ministerrådet vedtog deres generelle indstilling til Vejpakken i december 2018, og Europa-Parlamentet vedtog sin politiske holdning i april 2019. Men først i december 2019 var der et kompromis mellem Kommissionen, Ministerrådet og Europa-Parlamentet i de såkaldte trillogforhandlinger om Vejpakken. Ved udgangen af 2019 var aftaleteksten endnu ikke officiel. Og den kan også nå at blive ændret, for i processen med godkendelse fra både Europa-Parlamentet og Ministerrådet kan der ske justeringer, men det er ikke forventningen, at der vil blive ændret på de centrale dele af pakken.

Hos ITD skabte det glæde, at der efter næsten tre års forhandlinger landede et kompromis om Vejpakken i EU, som ITD har fulgt tæt og påvirket gennem et hav af møder, høringer og høringsvar for at sikre mere klare regler for den europæiske vejgodstransport, der kan kontrolleres og håndhæves effektivt.

Selv om den endelige tekst mangler, så ser følgende blandt andet ud til at være aftalt:

Bestemmelsen om, hvor tit lastbilerne skal vende tilbage til virksomhedens hovedkvarter, ser ud til at være landet på otte uger. Derudover vil køre- og hviletidsbestemmelserne fremover give mulighed for to på hinanden følgende reducerede ugehvil, dog stadig med en begrænsning på 90 timers køretid over to uger, og chauffører i international trafik skal retur til virksomhedens operationelle center eller deres bopæl hver tredje uge, hvis de holder to reducerede ugehvil i træk. Ellers skal de retur hver fjerde uge.

Næste generation af smart-takografen (version 2), der også kaldes for den intelligente takograf, skal indføres gradvist i perioden 2023-2026, afhængig af om der er tale om indførelse i nye biler eller eftermonteringer i en eksisterende flåde, og om der køres nationalt eller internationalt. Varebiler over 2,4 tons vil også skulle have den intelligente takograf.

Cabotagereglerne vil fortsat begrænse kørslen til tre ture på syv dage, men samtidig formentlig indeholde en karenperiode på fire dage, før der igen kan køres cabotage i en given medlemsstat. Men Vejpakken mangler stadig at blive endeligt godkendt, for både Europa-Parlamentet og Ministerrådet mangler at sige officielt ja til trillogaftalen om Vejpakken. Det forventes at ske i løbet af foråret 2020, hvorefter reglerne for køre- og hviletid vil træde i kraft umiddelbart efter kundgørelsen, mens reglerne for adgangen til erhvervet, adgangen til markedet og udstationering vil træde i kraft efter 18 måneder.

Green Deal: EU's klimaambitioner

EU-Kommissionen præsenterede midt i december "Green Deal", der er en ret så ambitiøs klimaplan for EU. Den siger blandt andet, at om ti år skal udledningen af drivhusgasser være reduceret med mindst 50 procent, og om 30 år skal udledningen af drivhusgasser gå i nul.

Ifølge Kommissionen vil klimaarbejdet blandt andet omfatte en klimaskat på importerede varer med henblik på at mindske udledningen af drivhusgasser og flytte meget gods fra vej til bane. EU's klimamål får ikke i første omgang betydning for Vejpakkens del 1, men det kan ske på et senere tidspunkt. Der er nemlig nogle elementer i den endelige aftale om Vejpakken, som Europa-Kommissionen har udtalt, der vil have en negativ effekt på klimaet. Her fokuseres der særligt på karenperioden efter en cabotageperiode, og at man stiller krav om, at lastbilen skal vende retur til etableringslandet hver ottende uge. Kommissionen har annonceret, at disse elementer skal gennemgås et "klima-tjek" fra EU-Kommissionen, så man kan sikre, at Vejpakken er i overensstemmelse med EU's klimaambitioner i "Green Deal". Og det kan først ske, når Vejpakken er endeligt vedtaget, og EU's forslag til den første europæiske klimalov bliver præsenteret.





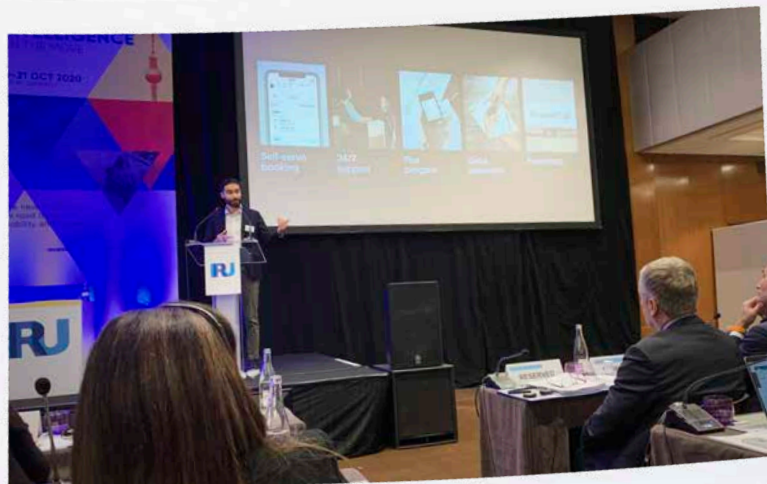
Til gengæld spiller klimadagsordenen i høj grad ind i Vejpakkens del 2 og del 3, der særligt fokuserer på mere energieffektive køretøjer, CO₂-standarder for lastbiler og initiativer til at gøre førerhuse og dæk mere energivenlige.

Det arbejde har ITD fulgt tæt gennem 2019 og været særdeles aktiv i den globale transportorganisation IRU, hvor ITD har skubbet på for mere ambitiøse målsætninger for at gøre transporten mere grøn.

Oprettelse af ELA

EU har fået en arbejdsmarkedsmyndighed, ELA, som blev vedtaget i starten af 2019, og som indledte sine aktiviteter i oktober 2019. Helt overordnet skal EU's nye arbejdsmarkedsmyndighed både bidrage til at fremme arbejdskraftens mobilitet og bekæmpe svindel. Derudover har der været et behov for at styrke samarbejdet mellem de nationale myndigheder.

ELA vil derfor være en platform, hvor myndighederne vil kunne planlægge fælles og samordnede inspektioner og løse eventuelle grænseoverskridende tvister på en hurtig og effektiv måde. Dette vil få stor betydning for transport- og logistikvirksomheder, som vil



kunne bruge myndighedens platform til blandt andet at blive bekendt med nationale regler inden for eksempelvis udstationering og social sikring, så det bliver nemmere at navigere i de forskellige landes regelsæt, når der køres internationalt.

Ny EU-Kommission og ny transportkommissær

Europa-Parlamentet godkendte i november 2019, at rumæneren Adina-loana Vălean blev EU's transportkommissær. Hun var ny kandidat efter Europa-Parlamentets afvisning af den tidligere transportkommissærkandidat, Rovana Plumb, tidligere på året.

Adina-loana Vălean er tidligere medlem af Europa-Parlamentet, og hun kom fra en stilling som formand for Udvalget om Industri, Forskning og Energi i Europa-Parlamentet. Hun har tidligere været formand for miljøudvalget i Europa-Parlamentet og tidligere næstformand i selve Europa-Parlamentet. Adina-loana Vălean har også været parlamentarisk ordfører på forslaget om Connecting Europe Facility, som handlede om finansiering af investeringer til forbedring af EU's transport, energi og digitale netværk.

Tyske Ursula von der Leyen blev i sommeren 2019 blåstempet af Europa-Parlamentet som den nye formand for EU-Kommissionen. I december 2019 overtog hun formelt sædet fra Jean-Claude Juncker og begyndte arbejdet.

Valg til Europa-Parlamentet

I slutningen af maj 2019 holdt EU Europa-Parlamentsvalg. Europæerne havde i høj grad klimaet og miljøet samt økonomi og vækst i tankerne, da de i maj 2019 stemte Europa-Parlamentarikerne ind.

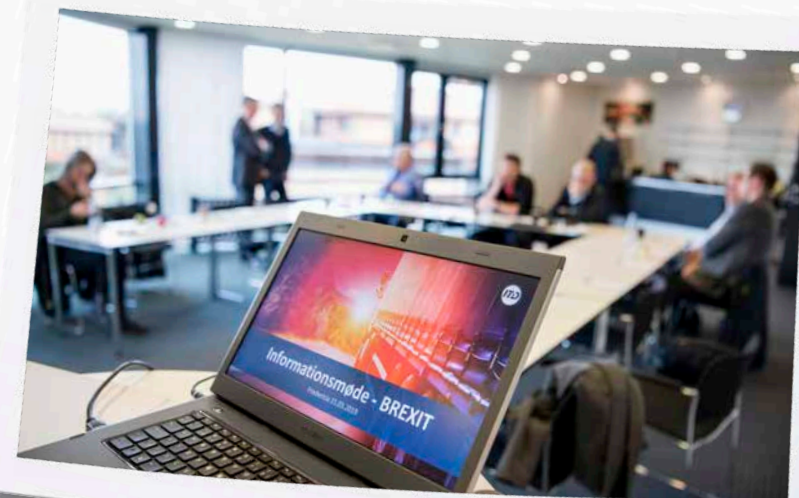
I alt blev der valgt 14 danske medlemmer til Europa-Parlamentet, og 13 af dem kunne den 1. juli 2019 indtage deres pladser i

parlamentet. Line Søgaard-Lidell fra Venstre blev det 14. danske mandat, og hun fik en plads i Europa-Parlamentet, da Storbritannien med Brexit forlader EU.

I anden halvdel af 2019 har ITD holdt en række møder i Europa-Parlamentet for at møde de nye Europa-Parlamentarikere.

Den lange vej til Brexit

Storbritanniens farvel til EU, i daglig tale Brexit, fyldte meget i 2019. Ikke mindst fordi der både kom en udsættelse af Storbritanniens udtræden af EU, men også med skiftende premierministre og valg.



Derfor kan to ord ret godt beskrive, hvad ITD's medlemsvirksomheder har tænkt om Brexit i 2019: Usikkerhed og uklarhed. For hele året var Brexit et stort tema for alle i EU på et politisk niveau, men når man spurgte ind til, hvad Brexit kan få af betydning for vejgodstransporten, så blev svaret meget uldent.

Ingen var dog i tvivl om, at transportvirksomhederne og deres kunder vil blive påvirket på en lang række områder. Blandt andet om fremtidens tilladelser for at udføre godstransport i Storbritannien. Storbritanniens udtræden vil også medføre krav om toldbehandling og øget kontrol. Og så er der spørgsmålet om arbejdskraftens frie bevægelighed, for har en dansk transportvirksomhed britiske ansatte, er de fremadrettet at anse som tredjelandsborgere. Alt sammen elementer ITD har arbejdet for at få klarhed over i 2019 for at hjælpe de medlemsvirksomheder, der bliver ramt af Brexit. For at sikre vejgodstransporten mellem Storbritannien og EU vedtog hver part i foråret 2019 en nødplan, hvor man anerkendte hinandens tilladelser indtil 31. december 2019. Denne dato blev senere udskudt og i sidste ende afløst af overgangsftalen, som sikrer samhandel på samme vilkår frem til 31. december 2020.

Indsats i Bruxelles

2019 har været et begivenhedsrigt år i Bruxelles, hvor ITD har haft en stærk deltagelse i arrangementer og møder med en lang række aktører.

ITD har haft møder med et bredt spektrum af søsterorganisationer, haft møder på den faste danske Repræsentation og med de rumænske og finske formandskaber i Rådet, med EU-Kommissionen og møder i Europa-Parlamentet. Dagsordnerne har været varierende, og en meget stor del af arbejdet har gået på at få en aftale om Vejpakken på plads. ITD har ligeledes været særdeles aktiv i verdensorganisationen for vejtransport, IRU. Her har ITD gennem arbejdsgruppemøder med blandt andet CLTM (Goods Transport Liaison Committee) og CAS (arbejdsgruppe for sociale forhold i vejgodstransport) samt en række ad hoc-grupper

påvirket adskillige dagsordner til gavn for ITD's mange medlemmer, og emnerne blev dækket bredt; fra digitalisering og innovation, dekarbonisering af sektoren, vægt og dimensioner og til Vejpakken, sikre rastepladser, Brexit og chaufførmangel.

ITD har også været repræsenteret i NORDUK-mødet 2019, som blev afholdt i Haag. NORDUK er et forum for transportorganisationer og myndigheder fra blandt andet de nordiske lande, Holland og Storbritannien. I 2019 mødtes en række udvalgte landes ministerier, myndigheder og brancheorganisationer med henblik på at drøfte aktuelle dagsordner, som eksempelvis Vejpakken. EU-Kommissionen har i 2019 udpeget ITD som ekspert til at deltage i en ekspertgruppe om sikre rastepladser i EU. Ekspertgruppen har til formål at forberede et nyt direktiv og implementere den nye EU-standard for klassificering af sikre rastepladser, og ITD har derfor deltaget i en række møder i ekspertgruppen.

Arbejdet med mere digitalisering

ITD har i 2019 været en del af DTLF (Digital Transport and Logistics Forum), som består af eksperter fra virksomheder, myndigheder og brancheorganisationer. DTLF har til opgave at bistå EU-Kommissionen i arbejdet for en øget digitalisering af transport-

sektoren i EU. En hovedopgave er at implementere den såkaldte eFTI-forordning, der blev vedtaget som en del af EU's Vejpakke. Forordningen fastsætter de overordnede rammer for elektronisk udveksling af godstransportinformation, herunder eksempelvis CMR-fragtbreve og andre dokumenter, der bruges kommercielt og som dokumentation overfor myndigheder.

Helt konkret skal DTLF udarbejde en fælles standard for dataudvekslingen mellem virksomheder og mellem virksomheder og relevante myndigheder på tværs af EU's medlemslande. ITD har siden etableringen af DTLF i 2014 deltaget meget aktivt i dette arbejde og herigennem bidraget med indgående viden og erfaringer fra vejgodstransporterhvervet.



NATIONAL POLITIK

2019 var valgår, og det gav naturligvis anledning til travlhed på det politiske område både før og efter folketingsvalget, hvor regeringsmagten skiftede til en socialdemokratisk regering med Mette Frederiksen på statsministerposten. Herudover bød året også på en række politiske sager af stor betydning for det danske transport erhverv. Disse har krævet væsentlig opmærksomhed og handlekraft fra ITD, der har deltaget i en lang række møder og arrangementer med politikere, myndigheder og andre interessenter med henblik på at påvirke beslutningsprocesserne og sikre de mest optimale rammebetingelser og vækstvilkår for medlemsvirksomhederne. ITD har dermed sat flere positive aftryk på den transportpolitiske dagsorden i 2019.

Ny regering – ny transportminister

Den 5. juni 2019 blev der afholdt valg til Folketinget, og Danmark fik en ny socialdemokratisk regering. I den forbindelse kunne vi også byde velkommen til Benny Engelbrecht, som afløste Ole Birk Olesen (LA) på den vigtige post som transportminister.

Benny Engelbrecht har som tidligere erhvervsordfører og formand for transportudvalget et stort kendskab til både erhvervslivet og transportpolitikken, og ITD har i løbet af 2019 flere gange mødt den nye minister for at drøfte vigtige emner på den transportpolitiske dagsorden.

Det var blandt andet på et møde i august i transportministeriet samt til et debatmøde i oktober i ITD Huset, hvor transportministeren deltog for at drøfte nationale og regionale transportemner.

De emner, der fyldte meget i 2019, og som blev drøftet med ministeren, var blandt andet manglen på rasteplasser, stramningen af bødesatserne for fejl og mangler på køretøjet, kapitaltilskud til PostNord og regulering og rammevilkår, som gør det besværligt at drive vognmandsvirksomhed og særdeles uattraktivt at være chauffør.

Mangel på rasteplasser

En sag, der i den grad optog ITD i 2019, var den massive mangel på rasteplasser til lastbilerne langs det danske motorvejsnet. Kapacitetsmanglen presser chaufførerne i deres dagligdag, og siden den 1. juli 2018, hvor politikerne indførte en begrænsning



på 25-timers parkering på rasteplasserne og bøder for overtrædelser, er problemerne eskaleret. Reelt er situationen sådan, at chaufførerne står med valget mellem at få en bøde for brud på køre- og hviletidsreglerne eller en bøde for at overtræde parkeringsreglerne. Det har haft – og har stadig – voldsomme konsekvenser for både chauffører og vognmænd, og det fremmer langt fra lysten til at arbejde i erhvervet. Den situation er stærkt problematisk og uholdbar i et erhverv, der står med store udfordringer i forhold til at rekruttere kvalificeret arbejdskraft.

En undersøgelse fra Vejdirektoratet, som analyserede effekten af 25-timers restriktionen, underbyggede den virkelighed, der møder lastbilchaufførerne på rasteplasserne, nemlig at det især på hverdage er vanskeligt for chaufførerne at få en p-plads, så de kan overholde reglerne.

Sagen om rasteplasserne er langt fra slut endnu. Transportministeren og politikerne forsøger at skyde ansvaret fra sig og overlade det til transportbranchen at løse udfordringerne. Så enkel er løsningen desværre ikke, og derfor arbejder ITD stadig intensivt og målrettet for at sikre, at der bliver afsat tilstrækkeligt med penge til etablering og udbygning af rasteplasser i forbindelse med de forestående forhandlingerne om en ny langsigtet infrastrukturplan. Det er en mærkesag for organisationen.

Ingen infrastrukturplan

Desværre blev 2019 ikke året, hvor Danmark fik en ny



infrastrukturplan. Det var ellers ambitionen fra Folketingets partier, da den nuværende aftale udløb i 2019. Men et valg og et regeringsskifte udsatte forhandlingerne om Danmarks nye plan for investeringer i veje og infrastruktur, og de er tillige blevet udsat, da den socialdemokratiske regering ville have Klimaloven på plads først.

ITD havde gerne set et bredt politisk forlig med massive investeringer i veje, og der er brug for en samlet plan med et bredt politisk flertal. Politikerne må forholde sig realistisk til de infrastrukturudfordringer, Danmark står med og ikke mindst handle på det.

ITD mener – og har ved mange lejligheder gentaget budskabet i 2019 – at politikerne bør prioritere flere investeringer i at bekæmpe trængsel og kø på vejene, for problemet vokser år for år. Danskerne sidder hvert år i kø på vejene i 77 millioner timer. Det svarer til 60.000 fuldtidsstillinger og beløber sig til 24 milliarder kroner om året. De tal kommer fra Vejdirektoratets trængselsanalyse, som blev offentliggjort i 2019.

Forhøjede bødesatser for fejl og mangler på tunge køretøjer

Et enigt Folketing vedtog i maj 2019 nye regler, som flerdobler bøder til både lastbilchauffører og vognmænd, hvis der bliver konstateret alvorlige sikkerhedskritiske fejl på deres køretøj. Den beslutning bragte med rette sindene i transportbranchen i kog, for der var, og er, stor usikkerhed om reglerne især i forhold til typerne af sikkerhedskritiske fejl og chaufførens og vognmandens mulighed for selv at konstatere fejlen.

ITD gjorde allerede inden indførelsen af de nye regler kraftig indsigelse og opfordrede blandt andet politikerne til at afvente den undersøgelse, som Færdselsstyrelsen har igangsat med henblik på at kortlægge kritiske fejl og mangler på især bremsesystemer.

ITD har bidraget aktivt til Færdselsstyrelsens arbejde og har løbende efterspurgt

fakta og dokumentation, der begrundede den voldsomme bødestigning. Den dokumentation ønskede politikerne ikke at vente på, og ITD har tydeligt gjort dem opmærksomme på, at stramningen hviler på et alt for spinkelt og udokumenteret grundlag.

I begyndelsen af december 2019 udsendte Færdselsstyrelsen så et katalog over de fejl, der anses som alvorligt sikkerhedskritiske. Kataloget består af en række faktaark, som skal klarlægge, hvornår en fejl er sikkerhedskritisk, og hvornår henholdsvis vognmand og chauffør kan gøres ansvarlig for fejlen. ITD har i den forbindelse afholdt en række fyraftensmøder om emnet og har desuden udarbejdet en tjekliste for chauffører som led i udbygningen af et egenkontrolprogram for vognmanden.

ITD finder fortsat sanktionen ude af proportion, og der er ingen tvivl om, at den vil ramme branchen urimeligt hårdt. Derfor følger ITD fortsat området meget tæt og vil om nødvendigt føre prøvesager for medlemmer, der uretmæssigt rammes af sanktionerne.

Grøn omstilling af den tunge transportsektor

2019 stod i høj grad i klimaets tegn, hvilket manifesterede sig ved valget, hvor politikerne nærmest kappedes om at overgå hinan-

den med mere eller mindre seriøse budskaber på den grønne dagsorden. Klimavalget kom ikke bag på ITD. Organisationen har i årets løb lagt massivt pres på politikerne for at få taget hul på den grønne omstilling af de tunge transportter og få kortlagt de erhvervsmæssige muligheder, som miljø- og klimaregulering giver anledning til.

Helt konkret har ITD presset hårdt på for at få nedsat en klima- og miljøkommission for vejgodstransporten, så man frem mod 2030 får sat fuld fart under godstransportens langsigtede omstilling fra fossile brændstoffer til vedvarende energi.

Og det bliver nødvendigt, for i december 2019 landede et bredt flertal i Folketinget en historisk ambitiøs klimaaftale, som indebærer en 70 procents reduktion af CO₂-udledningen.

ITD har i årets løb arbejdet målrettet på at sikre, at den grønne omstilling af de tunge transportter sker på et kvalificeret og underbygget grundlag. Det kræver en klar, langsigtet og målrettet



strategi, som tager højde for de omkostningstunge og lange investeringshorisonter, som transport- og logistikvirksomhederne opererer med.

Det var derfor også en stor glæde, da regeringen i december 2019 nedsatte et klimapartnerskab for landtransporten. ITD og ITD's medlemmer har her en fremtrædende rolle, og det er en stor anerkendelse af den indsats, som organisationen har ydet på området.

Ny positiv udvikling i sagerne om PostNord

Siden ITD i 2017 indsendte den første officielle klage til EU-Kommissionen over ulovlig og konkurrenceforvridende statsstøtte til PostNord, har sagerne mod selskabet lagt beslag på en væsentlig del af det politiske arbejde i ITD.

Sådan var det også i 2019, hvor der kom gode nyheder fra Kommissionen. I februar 2019 meldte EU-Kommissionen ud, at den åbnede op for en såkaldt formel procedure, som indebærer en dybtgående undersøgelse af de kapitaltilskud, som den danske og den svenske stat, der ejer PostNord, har blåstemplet. For ITD og for de danske vognmænd er den undersøgelse en stor sejr. En formel procedure betyder, at EU-Kommissionen vender hver en sten, så der kommer fuldstændig klarhed over, om statsstøtten til Post Danmark er lovlig. Det er en forudsætning for, at ITD kan få underkendt og forhindret den konkurrenceforvridende støtte til selskabet.

ITD har lagt massivt pres på Kommissionen i sagen, og i forbindelse med åbningen af undersøgelsen inviterede EU-Kommissionen derfor andre typer af virksomheder, som har oplevet prisdumping, til at komme med deres klagepunkter til belysning af undersøgelsen. ITD har initieret denne del, og seks andre virksomheder er i den forbindelse kommet med input, som støtter ITD og vognmændenes synspunkter. Kommissionens undersøgelse kan vare op til 18 måneder og følges undervejs op af mundtlige forhandlinger i samarbejde med ITD's advokat, Lena Sandberg, fra Gibson, Dunn og Crutcher.

Med udgangen af 2019 udløb statens aftale om befordringspligt med Post Danmark. Den burde have været forhandlet i land i god tid forinden, men det skete ikke. Folketinget blev derfor bedt om at forlænge aftalen med et halvt år. Det kom til at koste de danske skatteydere omkring 110 millioner kroner, da Folketingets Finansudvalg, kort før fristens udløb, stemte et aktstykke, der forlængede aftalen med et halvt år, igennem.

ITD har i 2019 arbejdet hårdt for at få sat et fundamentalt opgør mod PostNords underskudsgivende og konkurrenceforvridende forretningsmodel på den politiske dagsorden. Derfor rettede ITD også straks henvendelse til EU-Kommissionen for at gøre opmærksom på, at selskabet nu igen tilføres flere penge, og at det vil ramme de private vognmænd, som er i direkte konkurrence med PostNord.

ITD har på den baggrund sendt endnu en officiel klage afsted til EU-Kommissionen over den nye ulovlige statsstøtte, som ikke går til varetagelse af befordringspligten. Målet er, at Kommissionen kræver pengene tilbagetalt, så de danske skatteydere og de private vognmænd ikke skal se deres skattekrone gå til at udkonkurrere dem selv.

Herudover har ITD spillet en konkret opfordring til politikerne på banen, om at indskrænke befordringspligten og tilpasse markedssituationen og den faktiske efterspørgsel efter posttjenester i samfundet. Det bør gøres ved at skære ind til benet, så befordringspligten reduceres til kun at gælde enkeltstyksforsendelser af breve op til to kilo, og lade de private aktører på markedet stå for breve og pakker herover.

Mange transportvirksomheder har i 2019 – med rette – bekymret sig for konkurrencen fra PostNord Logistics. ITD afventer stadig resultatet af den klage, som organisationen sendte til EU-Kommissionen over kapitaltilskud til selskabet i 2018. Sagen har været fulgt tæt i 2019, hvor selskabet desuden kom ud med et dundrende milliardunder-



skud i årsregnskabet. Situationen er alvorlig, og ITD har opfordret politikerne til at tænke sig meget grundigt om og arbejde for en hurtig afvikling af selskabet. Sagen vil også i 2020 blive fulgt tæt.

Forslag fra DA og FH

Som en udløber af Kurt Beier-sagen nedsatte den borgerlige regering i 2019 det såkaldte Padborg-udvalg. ITD sad sammen med andre organisationer med i udvalget, hvis opgave var at finde holdbare løsninger, der kan forhindre lignende sager.

ITD gik konstruktivt til arbejdet, men i stedet for et bredt samarbejde mellem organisationerne valgte Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) at køre sololøb og fremsætte deres eget forslag.

DA og FH's forslag indebar en ændring af godskørselsloven, som ville medføre, at 3F de facto får monopol på overenskomsterne på transportområdet. Det betyder, at alle danske vognmænd, som ikke har en 3F-overenskomst – for eksempel medlemmerne af ITD Arbejdsgiver eller KA – skal følge omkostningsniveauet i 3F-overenskomsten.

Når DA og FH indgik en aftale, som efter deres mening sikrer ordnede forhold for chauffører, der kører cabotagekørsel og kombinerede transporter i Danmark, så var det rent spin. ITD var ikke i tvivl om, at DA og FH's aftale alene handlede om, at de vil fremme deres egne organisationspolitiske interesser. Det handlede i bund og grund om at kridte banen op før organisationernes overenskomstforhandlinger i 2020.

Med andre ord forsøgte DA og FH at misbruge arbejdet i Padborg-udvalget til at cementere 3F's dominans på transportområdet. ITD og ITD Arbejdsgiver har i 2019 derfor arbejdet hårdt for at finde løsninger, som ikke svækker den frie foreningsfrihed, og der er brugt mange kræfter på at forhindre, at der blev indført et de facto-monopol til 3F, som heller ikke ville løse den problemstilling, som var udgangspunkt for udvalgsarbejdet.

Under hele arbejdet har det været en klar prioritet for ITD og ITD Arbejdsgiver at sikre ordnede forhold på vejtransportområdet.

Derfor er der også blevet arbejdet målrettet for at sikre danske lønvilkår for udenlandske chauffører, når de kører cabotagekørsel og kombineret transport i Danmark. Helt afgørende har det været at sikre, at nye regler ikke implementeres i strid med foreningsfriheden og den helt grundlæggende frie aftale, forhandlings- og organisationsret i det danske transporterhverv.

Derudover kan den danske regering stå med rigtige dårlige kort på hånden, når EU i nær fremtiden vil se nærmere på en aftale om vejtransport, der blandt andet skal sikre danske løn- og arbejdsvilkår på transportområdet for udenlandske chauffører, når de kører cabotage- og kombikørsel i Danmark. Den valgte model for implementering af dansk chaufførløn er nemlig med stor sandsynlighed uforenelig med EU-reglerne. Modellen baserer sig på EU-regler, der siden sidst i 1990'erne har fastlagt, at medlemslande som Danmark kan sikre ordentlige arbejdsvilkår for arbejdstagere, der midlertidigt er udstationeret i Danmark som for eksempel chauffører, der kører cabotagekørsel. Reglerne betyder, at man kan fastsætte en mindsteløn, som arbejdstagerne kan støtte direkte ret på. Det har man fra dansk side valgt ikke at gøre, og den praksis forsætter man med i den nye model.

Djæveln ligger i detaljen, og her er det centralt, at man nu ikke vil give de udenlandske chauffører en ret til mindsteløn, men i stedet fastlægger et omkostningsniveau, som er rettet mod vognmændene. Når der ikke er tale om en egentlig mindsteløn, som chaufførerne får ret til, kan udstationeringsdirektivets bestemmelser om mindsteløn ikke anvendes.



MØD ET
ITD-MEDLEM

VI SKAL HUSKE AT
**OPFØRE OS
ORDENTLIGT**



Transportvirksomheden Brdr. Jensen Slimminge ApS satser på at være den bedste leverandør af transport til et nichemarked inden for tyvetækkelige, højtbeskattede og tidsfølsomme varer. Virksomheden oplevede 2019 som et godt år med positivisme og mange muligheder.

Brdr. Jensen Slimminge ApS er en virksomhed med stærke værdier og traditioner. Christian Grigat ejer og leder virksomheden, som han har overtaget efter de tre brødre, der grundlagde den for mere end 40 år siden.

I Brdr. Jensen Slimminge ApS har de valgt at satse på et nichemarked, hvor de kan tilbyde særlige services og sikkerheder i forbindelse med transporten af godset. Det giver en højere produktionspris på den enkelte transport.

– Prisen er aldrig ligegyldig, når jeg taler med nye kunder, men jeg er meget ærlig omkring vores omkostninger ved at udføre arbejdet, og hvor meget vi lægger oveni, for at det også bliver en fornuftig forretning for os. Den ærlighed giver en god dialog og forståelse mellem os. Vores kunder kan godt forstå, at vi også skal tjene penge, siger Christian Grigat.
Alt i alt oplevede han 2019 som et godt år med positivisme og mange muligheder.

Mere sammenhold, tak

Han så gerne, at vognmandsbranchen blev bedre til at stå sammen, uanset speciale og forretningsområde, så alle kan arbejde under gode vilkår og med en sund forretning.

– Det er en af grundene til, at vi har valgt at være med i ITD. Sammenholdet vil vi gerne være en del af, og så er vi glade for muligheden for at trække på eksperterne i ITD.

Han anerkender, at transportbranchen kan være et hårdt marked. Derfor har Brdr. Jensen Slimminge ApS flere gange justeret virksomhedens ydelser for at kunne få forretningen til at hænge sammen.

– Oprindeligt var Brdr. Jensen Slimminge ApS en almindelig eksportvognmandsforretning, som kørte for diverse speditører, men det er meget svært at drive sådan en på Sjælland i dag. Derfor har vi i stedet specialiseret os i tyvetækkelige, højtbeskattede og tidsfølsomme varer. Mange af de kunder, som er interesseret i vores kompetencer, findes i udlandet, og det stiller store krav til vores sproglige kundskaber og kræver meget rejseaktivitet, fortæller Christian Grigat.

Siger nej til tynde relationer

Brdr. Jensen Slimminge ApS har en meget flad struktur, og der er tætte relationer mellem Christian Grigat og alle medarbejderne, uanset om de er ansat i Danmark eller Tyskland. Chaufførerne i Danmark er ansat efter dansk overenskomst, og de tyske chauffører får en løn på nogenlunde samme niveau, selv om det er højere end normalt i Tyskland. Christian Grigat er selv på kontoret i Neustadt/Holstein mindst en dag om ugen.

– Jeg tror, at en af de vigtigste forudsætninger for, at vi forbliver langtidsholdbare i vognmandsbranchen, er, at vi holder vores moral høj og behandler alle ordentligt. Vi skal kunne se os selv i øjnene, og vi må aldrig blive så optagede af at tjene penge, at vi begynder at sætte vores relationer over styr.

Derfor indleder Christian Grigat og Brdr. Jensen Slimminge ApS heller ikke et samarbejde med hvem som helst.

– I 2019 valgte vi at sige nej til en ny kunde, fordi jeg ikke kunne fornemme, at de ville engagere sig i samarbejdet. Hvis de ikke er interesseret i en lang relation, og vi skal ud at investere i nye biler og ansætte nye medarbejdere til opgaven, så bliver relationen skæv. Det vil vi ikke. Vi er loyale, og vi vil gå langt for vores kunder, og de vil også gå langt for os. Det samme gælder mellem os kolleger i Brdr. Jensen Slimminge ApS.

Ligesom Christian Grigat plejer relationerne i virksomheden, så er han også opmærksom på, at medarbejdernes familiære relationer skal plejes.



– Vi gør meget ud af at tilrettelægge arbejdet på en måde, hvor vores chauffører kommer hjem og holder weekend og kommer hjem og holder hvil i løbet af ugen. Det giver mulighed for at få tanket ny energi op, og jeg er sikker på, at det også er en af årsagerne til, at vi hverken har problemer med at rekruttere nye medarbejdere eller holde på dem, vi har.

FAKTA:

Brdr. Jensen Slimminge ApS blev grundlagt i 1979 i Slimminge af de tre brødre Hans Jørgen, Preben og Knud Aage Jensen. I 1998 kom Christian Grigat til virksomheden og overtog den sidenhen i forbindelse med et generationsskifte.

Virksomheden er specialiseret i transport af højtbeskattede, tyvetækkelige og tidsfølsomme transporter. Virksomheden har i alt 22 lastbiler og 34 chauffører. Hertil kommer to disponenter på kontoret i Danmark samt Christian Grigat, som står for salg og kundepleje. Bogholderiet er udliciteret.



ITD FORSIKRINGSSERVICE

2019 blev et godt år for ITD Forsikringservice. Det skyldes ikke mindst effekterne af den nye aftale mellem ITD Forsikringservice og TRYG, der trådte i kraft kort før begyndelsen af 2019. Det har givet et godt samarbejde med TRYG, men i den grad også for alle vognmænd, der er med i TRYG-aftalen.

Den nye samarbejdsaftale har givet travlhed hos ITD Forsikringservice i 2019, for aftalen tager nemlig højde for en række nye og forbedrede produkter, som er tilpasset i forhold til kundernes behov. Det tæller blandt andet gode priser herunder en konkurrencedygtig pris på arbejdsskadeforsikring samt nye autoprodukter med bedre og bredere forsikringsdækning.

ITD har i mange år haft et samarbejde med Tryg om forsikrings-service, og med næsten 30 års erfaring inden for forsikringsbranchen betyder det, at ITD Forsikringservice sammen med TRYG er en kompetent sparringspartner inden for rådgivning, håndtering af præmieopkrævning og andre forsikringsopgaver i Danmark.

Det har også gjort, at samarbejdet mellem ITD Forsikringservice og TRYG er en af de førende aftaler for forsikringer for transport- og logistikvirksomheder i Danmark. Aftalen er på et meget højt niveau og en af markedets bedste forsikringsaftaler for vognmænd.

Samarbejdet betyder også, at TRYG er meget effektive og professionelle i deres skadesbehandling, når transportvirksomhederne oplever skader på lastbiler, trailere og andet materiel.

For at understøtte medlemmernes transporter har ITD i 2019 haft samarbejde med Viking om vejhjælp i Danmark, Sverige og Norge. Dertil kommer en aftale med European Breakdown Service, der leverede professionel hjælp ved uheld, punkteringer og lignende i Europa.

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.

ITD lukkede ITD Forsikringsmægler

Det var yderst vanskeligt at få en rentabel mæglervirksomhed på det internationale forsikringsmarked, og en konsekvens af dette blev, at ITD Forsikringsmægler i efteråret 2019 stoppede sine aktiviteter. Det betød, at mæglerselskabets filialer i Rumænien og Polen blev lukket ned.

I forbindelse med afviklingen af ITD Forsikringsmægler har selskabet været med til at sørge for, at kunderne blev hjulpet videre til andre, gode forsikringsløsninger.



ITD Forsikringservices aftale med TRYG giver blandt andet kunderne:

- Fast personlig kontaktperson med professionel rådgivning
- Ekstra support hos ITD Forsikringservice - du kan altid ringe
- Som en fordel for ITD-kunder tilbyder vi at behandle skader under selvrisiko
- Ansvarsdækning for alle trailere forsikret i ITD-ordningen
- Alle får Chaufførforsikringen med som ITD-fordel - og den dækker f.eks. også medhjælpere i bussen
- Månedlig opkrævning via ITD
- Samme priser på trækere/trailere ved samme risiko
- Forsikringsdækning for efterspændt trailer
- Dækning for medbringertrucks samt lånte og lejede trucks/maskiner til på og aflæsning
- Tippetags-skader dækket med samme selvrisiko som på policen
- Valgfri selvrisiko
- Kun én selvrisiko ved skade, hvor flere produkter er involveret
- Automatisk dækning i grønt kort landene samt rabat ved kørsel kun i Danmark
- Dækning ved cabotagekørsel efter lokal lovgivning i grønt kort lande
- Krisehjælp som noget nyt på alle lastbiler og busser
- Pris på arbejdsskade fastsættes fremover på markedsvilkår og efter skadeforløb
- Tobak, vin, spiritus og andre højrisikovarer automatisk meddækket op til 600.000 kr.
- Forbedret digitalt overblik over policer, dækninger og betingelser
- Mulighed for tryghedsbonus (5-8%). Denne gælder uanset skadeforløb



ITD'S MEDLEMSMØDE VAR EN STOR SUCCES





Der var helt fyldt op i salen på Hindsgavl Slot til ITD's årlige medlemsmøde onsdag den 9. oktober 2019. Et rekordhøjt antal personer havde tilmeldt sig, og der var mange spændende indlæg med god debat om branchens udfordringer internationalt, nationalt og lokalt.

Over 200 personer deltog i ITD Medlemsmøde onsdag den 9. oktober 2019 på Hindsgavl Slot, og det var et tal, som glædede ITD's formand, Christian Sørensen Madsen, fordi der var tale om en ny rekord, som viser, at medlemsmødet er blevet en god tradition. Det er vigtigt for en forening som ITD, at der er opbakning, og medlemsmødet er med til at styrke medlemmernes netværk på tværs af branchen og geografien. ITD's medlemmer kom ikke kun for at få en snak med kollegaerne om dagligdagen og branchens udfordringer. De kom også for at høre spændende, fagligt indhold, som kiggede ud i verden og på nationale forhold.

Første indlæg var ved Kristian Kaas Mortensen fra Girteka, som fortalte om konkurrencesituationen i Europa, som Girteka ser den. Firmaet har et vedvarende fokus på pris og kvalitet, som skal omsættes i vækst, og Kristian Kaas Mortensen fortalte om Girtekas store ambitioner.

Derefter fik Ulrik Rasmussen, topchef for FREJA, ordet for at fortælle, hvordan FREJA arbejder med CSR og FN's verdensmål. FREJA har også et konstant fokus på pris, men det skal ske på en ordentlig måde og med kvalitet, og hvor virksomheden hele tiden arbejder med sit samfundsansvar.

Slutteligt gennemgik repræsentanter fra konsulenthuset IRIS Group materialet for vejgodstransportens rammevilkår i kommunerne, som ledte op til kåringen af Årets Transportkommune.

Børsens chefredaktør Niels Lunde var moderator på medlemsmødet, og han sikrede en god debat fra de spørgelystne medlemmer til mødets temaer.

Medlemsmødet sluttede af med en dejlig middag for deltagerne inden aftenens sidste indlæg, som var en underholdende status på dansk politik ved politisk kommentator Søs Marie Serup Laybourn.





ÅRETS TRANSPORTKOMMUNE FEJRER
GODE TRANSPORTKOMMUNER

ITD satte i 2019 fokus på gode kommunale rammevilkår for vejgodstransporten. For hvilke danske kommuner tænker allermost på gode vilkår for den tunge transport? Det skete med kåringen af Årets Transportkommune.

Der var tale om en ny analyse, der måler, hvilke kommuner der skaber de allerbedste rammer for vejgodstransporten, lastbilerne og chaufførerne. Hvilke kommuner gør en særlig stor indsats for at skabe gode forhold og faciliteter for lastbilerne på det lokale vejnet. Og hvor er der skabt ekstra gode parkeringsfaciliteter for chauffører, og hvor er der gjort en særlig indsats for at skabe gode og sikre tilkørselsforhold til kommunens erhvervsområder. Med andre ord: Hvilke danske kommuner tænker den tunge transport allermost ind i deres samlede mobilitetsplanlægning? Det spørgsmål opklarede ITD med kåringen af Årets Transportkommune, og fremover vil ITD hvert år kåre Årets Transportkommune.

Formålet med kåringen af Årets Transportkommune er en invitation til dialog med politikere og embedsmænd i kommunerne om fremtidens transportforhold, og ITD håber, at man ved at fejre de kommuner, der gør en ekstra indsats for vejgodstransporten, kan motivere og inspirere andre kommuner til at prioritere gode vilkår for vejgodstransporten lokalt. For stærke og sikre rammevilkår for lastbilerne lokalt er fundamentet for vækst og velstand både lokalt og nationalt.

Vejen vandt i 2019

Vejen Kommune kunne kalde sig Årets Transportkommune i 2019. Kommunen scorede blandt andet højt i undersøgelsen, fordi de har gjort en ekstra indsats for at skabe gode forhold og faciliteter for den tunge trafik på det lokale vejnet. Blandt andet har Vejen gjort plads til modulvogntog på udvalgte strækninger og skabt gode parkeringsfaciliteter for chauffører. Samtidig er der gjort en særlig indsats for at skabe gode og sikre tilkørselsforhold til kommunens erhvervsområder, og i det hele taget udmærker Vejen Kommune sig ved at indtænke den tunge transport i planlægningen af den samlede mobilitetsplanlægning i kommunen.

Kåringens metode

Kåringen er baseret på en undersøgelse, som er gennemført af analysebureauet IRIS Group, der trækker på både statistiske data fra offentlige myndigheder og institutioner samt en spørgeskemaundersøgelse, som er udsendt til kommunerne.

Undersøgelsen bag Årets Transportkommune består af fire områder: Investeringer i det lokale vejnet, faciliteter og kapacitet – herunder parkering, rastepladser, veje til modulvogntog, grønne tiltag, regulering af parkering og adgang til erhvervsområder, udlicitering og udbud samt regler, regulering og politik.

Der er indsamlet statistiske data fra landets kommuner, og 66 kommuner har besvaret spørgeskemaundersøgelsen helt eller delvist.



◀ ITD's formand Christian Sørensen Madsen ønsker Vejen Kommunes borgmester tillykke med titlen som Årets Transportkommune.

Den samlede rapport og tabel kan findes her:
www.aaretstransportkommune.dk.

FANTASTISK TRANSPORTMESSE FOR ITD

Transportmessen 2019 slog rekord i udstillere og besøgende, og rigtig mange af de besøgende lagde vejen forbi ITD's store stand i den store hal J den 21.-23. marts 2019.

Blandt de besøgende på ITD's stand var fire kandidater til Europa-Parlamentet: Pernille Weiss (K), Asger Christensen (V), Morten Klessen (S) og Lasse Bork Schmidt (K) var alle fire kandidater til Europa-Parlamentsvalget i maj 2019, og ITD havde inviteret de fire MEP-kandidater til Transport 2019 i Herning for at give dem et indblik i transport- og logistikbranchen. MEP-kandidaterne fik mødt medlemmer af ITD's bestyrelse og medarbejdere på transportmessen, og der blev talt om mange forskellige emner, hvor særligt europæisk transportpolitik og ikke mindst EU's Vejpakke var samtaleemner.

ITD's stand var i 2019 igen en god rasteplads for de mange messegæster, herunder transportordfører Kristian Pihl Lorentzen (V), der også lagde vejen forbi sammen med en lang række personer fra erhvervslivet og myndigheder. Mange af dem benyttede lejligheden til at få en snak med blandt andet ITD's administrerende direktør Carina Christensen, medlemmer af ITD's bestyrelse og medarbejdere.

Ny teknologi på standen

Ny teknologi og ideer prægede standen. Blandt andet kørte en robot rundt på ITD's stand, hvor gæsterne kunne tage vand og ITD's nye magasin. Robotten fra firmaet MIR i

Odense var en type, som sædvanligvis optimerer lagre eller produktionsfaciliteter. Fascinationen af den selvkørende robot var stor blandt gæsterne, når robotten selv manøvrerede ud og ind imellem stole, borde, gæster og fjernstyrede lastbiler. Den kom dog ikke i nærheden af de gæster, som i et hjørne af standen fik demonstreret en drone fra Lorenz Technology Aps, som bruges til at overvåge større pladser for eksempel en havneterminal med mange containere.

Robotten kom heller i nærheden af de mange gæster, som stoppede op for at se den nye intelligente takograf og få en snak om det nye udstyr, der blev obligatorisk i juni 2019 for alle nyregistrerede lastbiler.

Derudover fremstod ITD's papirløse stand moderne med storskærm og selfieboks, mens den samtidig havde et klimavenligt touch med solceller og miljøvenlige giveaways. ITD's stand i 2019 var samtidig den største, brancheorganisationen nogen sinde har haft på transportmessen med over 200 kvadratmeter standplads.

Chaufførens gode arbejdsplads

Rekruttering af chauffører og fastholdelse af dem, der allerede kører lastbilerne, betød også, at ITD satte spot på den gode chaufførarbejdsplads. Det skete i et hjørne af standen, hvor gæsterne kunne komme i dialog om den gode arbejdsplads. Blandt andet med medarbejdere fra ITD, men også fra fagforeningen Krifa, der gav input til god arbejdslyst. Og som et led i dialogen om gode arbejdsvilkår var det også muligt at få masseret skuldre og nakke.

Dialog med skoleelever

Tiltrækningen af arbejdskraft var også i 2019 en af de største udfordringer i transport- og logistikbranchen, og derfor havde ITD taget et nyt initiativ i forbindelse med transportmessen. ITD havde inviteret 80 skoleelever fra 10. klasser i henholdsvis Vejen og Assens forbi ITD's stand, fordi man gerne vil vise de unge de mange forskellige jobmuligheder, der er i transporterhvervet.

Rar forkælelse af gæsterne

Lørdag var ekstra travl ved frokosttid, hvor der var gratis burgere til medlemmerne og deres familie og ansatte. Det betød en længere kø til de velsmagende burgere. Magda fra Lastbilkaravanen kiggede forbi og gav et nummer til de mange børn, som lagde vejen forbi. De fik for øvrigt en refleksest og en krammelastbil med sig fra standen.

Bæredygtige kopper til kaffe

Flere gæster gik målrettet efter den gode kaffe, som blev serveret på rastepladsen, og de kom ofte tilbage for at få endnu en kop økologisk kaffe. Kaffen blev serveret i bionedbrydelige kopper, og det var noget af et tilløbsstykke alle tre dage på messen.

I løbet af de tre dage i Herning kunne gæsterne på ITD's stand også møde Tryg, der gav gode råd om transportforsikringer.







2.500 BØRN LÆRTE OM TRAFIKSIKKERHED MED MAGDA OG LASTBILKARAVANEN

Den landsdækkende trafikikkerhedskampagne, "Lastbilkaravanen", kørte for syvende gang landet rundt for at lære elever i 0.-2. klasse, hvordan de undgår at komme i karambolage med lastbiler, og hvorfor lastbilerne kører på vejene. ITD står bag kampagnen, som i 2019 besøgte Kolding Storcenter og fire kommuner på sin vej rundt i Danmark.

29 vognmandsvirksomheder stillede lastbiler og chauffører til rådighed, 42 lastbiler var med, og 121 klasser deltog i kampagnen. Ved hvert show deltog i snit otte lastbiler. Kampagnen kom forbi Kolding, Hvidovre, Dianalund, Assens, Silkeborg, hvor elever og lærere dansede og lærte om trafikikkerhed og lastbiler.

Sang og musik er et kæmpe hit for de mindste elever

Magda er hovedfiguren i Lastbilkaravanen, og der er ingen tvivl om, at hun er stjernen for børnene, når hun og bandet "Truckers By Choice" spiller op til sang og dans på mobilscenen. Det har stor effekt på børnene.

Med rimene og remserne lærer hun eleverne, hvordan de skal opføre sig ude i trafikken. For eksempel synger hun "Det er svært at spise chips, hvis man er pakket ind i gips". Børnene lytter, når Magda fortæller om lastbilernes vigtighed for, at vi kan få mælk, is og badebolde frem til butikkerne, og lærerne fortæller efterfølgende, hvordan sangene fortsat bliver sunget længe efter, at karavanen er kørt videre.

Stor begejstring for kampagnen

Generelt var der ros over hele linjen fra alle samarbejdspartnere. Politiet, som havde betjente, biler, hund, motorcykler og mobile politistationer med alle dage, var begejstrede for at vise så mange børn vigtigheden af trafikikkerhed, og der var ros til ITD for at sætte spot på målgruppen på den måde. Kommuner, skoler, lærere og forældre roste også arrangementerne og bad om besøg igen. Der er sågar en venteliste til at få besøg af Lastbilkaravanen. Medierne tog også historien op i form af programmet Public Service på P1 og TV Avisen på DR, ligesom mange lokale medier dækkede skolebørnenes dage om trafikikkerhed.



Stor tak til alle, der var med i Lastbilkaravanen:

Alex Andersen. Ølund A/S

Ølund A/S

Anders Nielsen & Co A/S

BM Bakkegården ApS

Demstrup Autotransport -
Preben Hansen

DSV Road A/S

Euro Logistics Denmark A/S

Event Carrier A/S

First Transport ApS

Flemming Nielsen & Sønner ApS

H. Daugaard A/S

Hans Juel Jensen ApS. Vognmand og
Entrepenør

Heidelbergcement Northern Europe
Pumps And Trucks A/S,

Henrik Skov Christensen ApS

Jh Transport & Logistics A/S

Jp Transport og Handel ApS

Johannesen Kran & Maskintransport ApS

K.V. Markussen A/S

L.M. Transport

Ans A/S

Lars Nielsen, Poul Schou A/S

Rørby Johansen A/S. Herlufmagle

S. Chr. Sørensen A/S. Skodborg

Silkeborg Flytteforening

Snave Vognmandsforretning ApS

Stokholm Transport A/S

Tor Udlejning ApS

Viking

Viking Assistance A/S

Viking Nyborg



Det er også medvirkende til, at kampagnen år for år har vokset sig større og når ud til flere og flere børn. ITD påtager sig et socialt ansvar, for når lastbilerne transporterer varer og gods på vejene, så fylder de, og derfor er det en pligt at holde fokus på sikkerhed, lastbiler og de kritiske zoner foran højre forhjul.

Som et forsøg var der i 2019 et åbent arrangement ved Kolding Storcenter, hvor alle var velkomne til at komme og opleve Lastbilkaravanen med Magda og lastbilerne. Kraner, gardintrailere og tipvogne blev parkeret side om side og skabte opmærksomhed om trafikikkerhed for alle de mange tusinder af mennesker, der på en almindelig lørdag besøger Kolding Storcenter. Bilka og Starbucks uddelte boller og kaffe til de besøgende.

Det var ITD's medlemmer, der stillede lastbiler og chauffører til rådighed i kampagnen. Uden dem var Lastbilkaravanen ikke muligt.

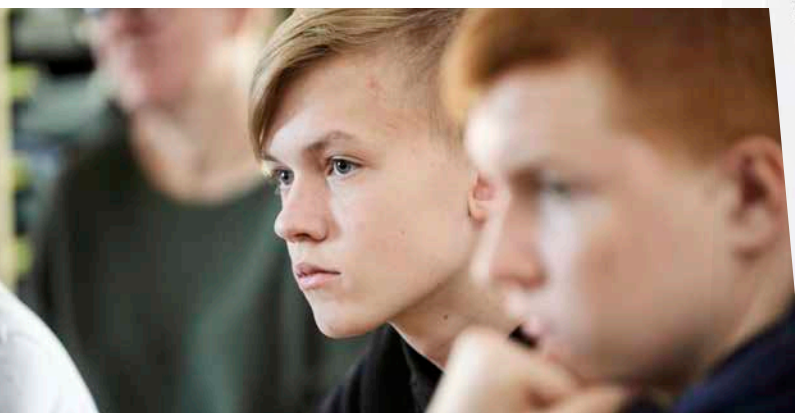


- Lastbilkaravanen så første gang dagen lys i 2013, hvor én lastbil besøgte én skole. Siden har ITD's trafikikkerhedskampagne udviklet sig fra år til år til den succes, den er i dag
- Al materiale så som sange, bogen Brumbassen i trafikken, undervisningsmateriale og videoer er tilgængeligt på www.lastbilkaravanen.dk.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

Se mere på lastbilkaravanen.dk.



NY KAMPAGNE FOR 8. KLASSER GAV GENLYD



Skoler, kommuner og medlemsvirksomheder har – i lyset af Lastbilkaravanens succes – efterspurgt en kampagne, som henvendte sig til ældre skoleelever. Det ønske blev indfriet i november 2019 med ”Hovedet med i trafikken”.

Kampagnen er målrettet 8. klasser, og det giver god mening, fordi teenagere har en langt højere risiko for at ende i en alvorlig trafikulykke end de yngre skolekammerater. Fem skoler fik besøg i 2019, og succesen har gjort, at kampagnen kører igen 8.-11. juni i 2020.

12 medlemsvirksomheder støttede kampagnen med chauffører og lastbiler, og de fem arrangementer var på hver sin måde en succes. Hele idéen med kampagnen er, at de unge skal forstå, hvorfor de skal ofre lidt mere tid på sikkerhed i trafikken, hvilket bliver gjort uden løftede pegefingre.

Involvering er nøgleordet

Derimod bygger kampagnen på, at eleverne bliver involveret. De kravler selv ind i lastbilerne for at forstå, hvordan lastbilchaufførens hverdag ser ud, og de kan med egne øjne se, hvordan de placerer sig mest muligt hensigtsmæssigt i forhold til lastbilen. De ser også tydeligt, hvor den kritiske zone er ved højre fordæk, som er markeret med de røde måtter, som deltagere på Lastbilkaravanen kender.

Kampagnen er bygget op, så de forskellige elementer arbejder med elevernes patos. Eleverne lytter nemlig også til historien fra et trafikoffer, som kommer fra Rådet for Sikker Trafik, og kan stille spørgsmål til den virkelighed, som rammer ind, hvis man ikke er opmærksom nok i trafikken. Ligesom en betjent virtuelt forklarer, hvordan det er at overbringe beskeden til forældre om, at deres barn er blevet dræbt i en trafikulykke.

Endelig: I taler ikke ned til os

Elevernes tilbagemeldinger har været, at kampagnen netop ikke taler ned til dem, som om de var børn. Tværtimod føler de sig taget alvorligt og lærer at undgå en højresvingsulykke. De fortæller også, at kampagnen rammer dem på følelserne og har

understreget overfor dem, hvorfor man skal passe på og ikke løbe risici. Mange elever giver udtryk for, hvor begrænset det direkte udsyn er i en lastbil, og kampagnen har øget respekten for chaufførfaget – både chaufførens arbejde og selve lastbilen.

Kampagnen spiller på den måde på elevernes egne erfaringer, og det er et bevidst valg til målgruppen, fordi budskabet skal vække elevernes egne eftertanker, når de færdes i trafikken. Her er det afgørende, at eleverne gør forklaringerne og fortællingerne til deres egne, og det sker rent praktisk ved, at eleverne i hold skal producere en film, som skal lære andre unge på samme alder, hvorfor de skal tænke sig om i trafikken.

Budskabet blev spredt

Det gør eleverne til ambassadører for sikker adfærd i trafikken, når de deler deres oplevelser og film med de andre klasser på skolen, venner, søskende og forældre. ITD-koncernen arbejder for større trafikikkerhed, fordi bare én ulykke er en for meget, og her er ambassadørrollen central, fordi den er med til at sprede budskabet.

Det samme sker, når eleverne deltager i en konkurrence om at lave den bedste film, hvor skolerne konkurrerer mod hinanden. Målet er, at de med den ny erhvervede viden fra kampagnen skal fortælle andre unge, hvordan de undgår at blive en trist del af en ulykkesstatistik. Videoerne kommer i en offentlig afstemning, hvor alle har mulighed for at stemme på deres yndlingsvideo. I 2019 vandt Holluf Pile Skole fra Odense. De vinder en præmie til hele skolen.

Kampagnen fik i 2019 stor opmærksomhed fra medierne med landsdækkende omtale fra DR og TV 2.

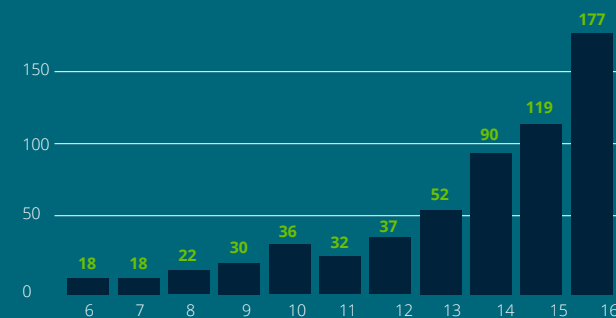


Stor tak til alle de medlemsvirksomheder, der var med til at gøre kampagnen til en succes:

Alex Andersen. Ølund A/S
Anders Nielsen & Co A/S
DSV Road A/S
Frank Nørager & Co. A/S
Heidelbergcement Northern Europe Pumps And Trucks A/S
Henrik Skov Christensen A/S
Jh Transport & Logistics A/S
J. A. Skovrup ApS
Poul Schou A/S
S. Chr. Sørensen A/S. Skodborg
Skive Køletransport A/S
Stokholm Transport A/S

Kampagnen er økonomisk støttet af FDE Fonden.
Se mere på hmit.nu.

Dræbte og alvorligt tilskadede 6-16-årige, 2014-2018



Kilde: www.sikkertrafik.dk/boern-unge/til-foraeldre/boern-13-16-aar



ÅRET I BILLEDER

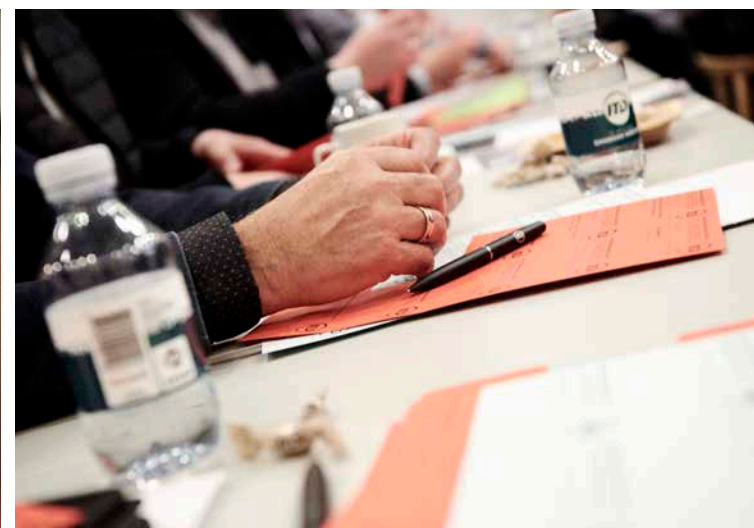








ÅRET I BILLEDER





ÅRET I BILLEDER





ITD
NYT OM TRANSPORT OG LOGISTIK

01.2019

LASTBILERNE SKAL RULLE MEST MULIGT

Hans Strøm & Nielsen har udviklet en lastbil der er fast lastbil. Til gengæld er virksomheden vokset markant.

NY VEJPAKKE PÅ VEJ
Et udvalgt på nye veje

BREDET LIGE OM VEJEN
Hvad gør "segmentet"?

STANDER GIVER FREDE
Hvad betyder det for virksomheden?

ITD

ITD er en af de største virksomheder i Danmark og har en stor markandelen af den danske lastbilindustri. Virksomheden har en stor erfaring med at udvikle og producere lastbiler til forskellige typer af transportarbejde.

ITD
NYT OM TRANSPORT OG LOGISTIK

02.2019

FRA VEJEN TIL SPANJEN OG PORTUGAL

ITD har et samarbejde til gavn og fordel med flere lande i Spanien og Portugal.

EFTER 7 ÅR SOM FORMAND
Hvad betyder det for ITD?

GEVINST FOR DANMARK
Hvad betyder det for Danmark?

AMAZON ER PÅ VEJ
Hvad betyder det for ITD?

ITD

ITD har et samarbejde til gavn og fordel med flere lande i Spanien og Portugal. ITD har et samarbejde til gavn og fordel med flere lande i Spanien og Portugal.

ITD
NYT OM TRANSPORT OG LOGISTIK

03.2019

KAN DET BETALE SIG, SÅ GØR VI DET

Med lastbilene til Fyn, som har været en succes og en succes og en succes.

VEJOM, VEJOM
Hvad betyder det for ITD?

NY FORMAND FOR ITD
Hvad betyder det for ITD?

VALGFORSKER ANALYSE
Hvad betyder det for ITD?

ITD

ITD har et samarbejde til gavn og fordel med flere lande i Spanien og Portugal. ITD har et samarbejde til gavn og fordel med flere lande i Spanien og Portugal.

ITD
NYT OM TRANSPORT OG LOGISTIK

04.2019

NYE VOGNMÆND HJÆLPES I GANG

ITD har opstartede virksomhed i deres vækststrategi.

INDEB RAST TIL LASTBILER
Hvad betyder det for ITD?

DANSK SUCCES MED SENNING
Hvad betyder det for ITD?

BLOCKCHAIN ER DET NYE
Hvad betyder det for ITD?

ITD

ITD har et samarbejde til gavn og fordel med flere lande i Spanien og Portugal. ITD har et samarbejde til gavn og fordel med flere lande i Spanien og Portugal.

ITD
NYT OM TRANSPORT OG LOGISTIK

05.2019

MARIA KOM MED NYE IDEER TIL FARS FIRMA

Hvad betyder det for ITD?

DIGITAL REVOLUTION
Hvad betyder det for ITD?

SOCIALANSVARLIG HVAD?
Hvad betyder det for ITD?

DIESEL, EL, GAS ELLER BRINT?
Hvad betyder det for ITD?

ITD

ITD har et samarbejde til gavn og fordel med flere lande i Spanien og Portugal. ITD har et samarbejde til gavn og fordel med flere lande i Spanien og Portugal.

ITD
NYT OM TRANSPORT OG LOGISTIK

06.2019

MINISTEREN VIL LYTTE

Hvad betyder det for ITD?

SMÅK LASTBIL ER MØJDELIGE
Hvad betyder det for ITD?

OG VINDEREN ER ...
Hvad betyder det for ITD?

HØYDDET MED TETAFKIND
Hvad betyder det for ITD?

ITD

ITD har et samarbejde til gavn og fordel med flere lande i Spanien og Portugal. ITD har et samarbejde til gavn og fordel med flere lande i Spanien og Portugal.

ITD
NYT OM TRANSPORT OG LOGISTIK

07.2019

At flytte STORT er blevet en passion

Hvad betyder det for ITD?

LETTER BETNINGEN FOR GODS OG VIVE
Hvad betyder det for ITD?

RELATION TIL GRØNNE ILLUSTRER
Hvad betyder det for ITD?

MILJØPRODUKTER TIL 125 LÅNDE
Hvad betyder det for ITD?

ITD

ITD har et samarbejde til gavn og fordel med flere lande i Spanien og Portugal. ITD har et samarbejde til gavn og fordel med flere lande i Spanien og Portugal.

ITD SENDTE NYT MAGASIN PÅ GADEN

ITD fik en ny kommunikationskanal til medlemsvirksomheder og samarbejdspartnere i 2019, da ITD's nye magasin for første gang kom ud af trykpressen i januar.

Der er masser af positive historier at fortælle og masser af succeser at vise frem om dansk vejgodstransport. Og det er vigtigt at fortælle om mange af de gode tiltag og aktiviteter, der finder sted i erhvervet. Derfor begyndte ITD i 2019 at udgive et nyt magasin, der udkommer seks gange om året.

ITD håber med magasinet at inspirere, dele erfaringer, sprede ny viden og fortælle de gode historier fra vejgodstransportbranchen. Formålet er at understøtte ITD's medlemsvirksomheder i at blive mere effektive og konkurrencedygtige, så dansk vejgodstransport står endnu stærkere i den internationale konkurrence.

Magasinet er blevet modtaget rigtig godt af medlemsvirksomhederne, og mange har meldt tilbage, at de er glade for at få en analog hilsen fra ITD. Ikke mindst fordi der har været mange artikler med inspiration og forslag - til at læse en akut problemstilling i vognmandens travle hverdag. Men også at det er dejligt at læse om, hvordan kollegaerne går til opgaver og udfordringer med svar på, hvordan de får dem løst. Og så har der også været meget positiv respons på artiklerne om komplicerede, politiske emner, fordi de er blevet bredt ud, og det har givet læserne baggrund og perspektiv i fortællingen.

ITD's magasin udkommer til alle medlemsvirksomheder, relevante politikere, samarbejdspartnere, brancherelaterede interessenter og ikke mindst til landets redaktioner, fordi de gode historier fra branchen skal nå bredest muligt ud.

ITD's magasin udkommer seks gange om året, men i 2019 blev det til syv numre.

Magasinet udkommer i næsten 4.000 eksemplarer per nummer.

I 2019 medvirkede 24 forskellige medlemsvirksomheder i magasinet om alt fra virksomhedsportrætter, seniorordninger og perspektiver på Brexit.

Her kan du møde
ITD-koncernen:



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

www.itd.dk

● ITD ○ FDE ● VIALTIS