

## **42 politiske sejre**

1. Modulvogntogene ruller
2. Øgede akseltryk og totalvægte for lastbiler
3. Fornuftig tolerancegrænse for lastbilers totalvægt
4. Forbudszoner i København og Køge droppet
5. Ad Blue fritaget for kvælstofafgift
6. Forlængelse af betalingsfrist for vejbenyttelsesafgiften
7. Bøder for snyd med vejbenyttelsesafgift
8. Dobbeltbeskatning af diesel
9. Miljøzonemærker på udenlandske lastbiler
10. Godskørselslov med kvalitetskrav
11. Køre- og hviletid med bagatelgrænse
12. Tidstab på tachograf genvundet
13. Infrastruktur i udvikling
14. Kombiterminaler udvidet
15. Nummerpladegenkendelse til kontrol
16. Kørselsafgift på lastbiler droppet
17. Nej til bredere traktor-påhængsvogne
18. Betalingsringen forsvandt
19. Overenskomstnævn oprettet
20. Svensk 40 tons vægtgrænse afværget
21. Vægt- og dimensioner i EU med nordiske hensyn
22. Bredt politisk forlig om ansvar for dyrs transportegnethed
23. Særtransportassistenter kan nu dirigere trafikken ved særtransporter
24. Cabotage: styrket kontrol, strammere fortolkning, bremse på liberalisering
25. Brændeafgift stoppet
26. Obligatorisk orienteringsstop lagt i skuffen
27. Betalingsfrist 30 dage
28. Arbejdsudlejeskat
29. Afskaffelse af næringsbrev
30. Opgør med at adskillelse af kønsmodne tyre fra kvier
31. Tunge kranvogne kan dobbeltregistreres
32. Spejle kan bruges til at skabe udsyn
33. Brobegrænsningerne blev begrænsede
34. Medbringertrucks på vogntog med fuld længde
35. Lastbiler kan følge trafikken i byzone
36. Nedlæggelse af udligningsordning for pakketransportører
37. Afskaffelse af momsfri pakkelevering
38. Blokvognsnummerplader i Det digitale Motorregister
39. Bedre behandling af søvnapnø uden trussel om kørselsforbud
40. Klarhed om frontmonteret udstyr på lastbilen
41. Vognmandsvirksomhed på landet
42. Proportionale køre- og hviletidsbøder

DTL – Danske Vognmænd kæmper mange politiske kampe for vognmandserhvervet. Her er eksempler:

### **1. Modulvogntogene ruller**

DTL har i årevis været bannerfører for, at modulvogntog skal kunne køre i Danmark, og det gør de nu som led i et landsdækkende forsøg, der er under stadig udbygning, og som indtil videre er forlænget til og med 2030. Modulvogntog øger effektiviteten i vognmandserhvervet og mindsker erhvervets miljø- og klimabelastning. I 2014 blev en mere smidig virksomhedsordning gennemført.

### **2. Øgede akseltryk og totalvægte for lastbiler**

DTL har også fået gennemført nye regler for akseltryk og totalvægt gældende fra 1. juli 2011, der betyder ensartede og forenklede akseltryksregler for national trafik, og øgede totalvægte til gavn for effektiviteten i vognmandserhvervet samt trafikikkerheden og miljø- og klimabelastningen. 1. januar 2014 øgedes totalvægten til 50 ton på 6-akslede vogntog, og til 56 ton på 7-akslede vogntog pr. 1. august 2014.

### **3. Fornuftig tolerancegrænse for lastbilers totalvægt**

Højest overraskende valgte Justitsministeriet med virkning fra 1. marts 2014 at sænke tolerancegrænsen fra 7 til 3,0 pct. eller 1.500 kg. DTL gik i dialog med Transportministeriet og Justitsministeriet, og det lykkedes med virkning fra 1. juni 2014 at få ændret tolerancen til 6,0 pct. eller 2.000 kg.

### **4. Forbudzoner i København og Køge droppet**

I København og Køge fandt kommunalpolitikerne ud af, at en vægtgrænse for lastbiler på 12 eller 18 ton ville være godt for trafikikkerheden og borgerne. DTL fik – efter en langstrakt indsats – overbevist de to kommuner om, at det tværtom vil skade både trafikikkerhed og miljøet. Derfor droppede København en forbudszone, og Køge begrænsede sin zone til kun at omfatte gennemkørende lastbiltrafik.

### **5. Ad Blue fritaget for kvælstofgift**

Mange Euro 4, 5 og alle Euro 6 lastbiler kræver Ad Blue til drift af katalysatoren. I en periode skulle hver enkelt vognmand selv søge godtgørelse af den kvælstofgift, som var pålagt Ad Blue, men efter pres fra DTL i kampen mod administrative byrder blev Ad Blue helt fritaget for afgiften.

### **6. Forlængelse af betalingsfrist for vejbenyttelsesafgiften**

Vejbenyttelsesafgift og vægtafgift på lastbil har siden 1995 skullet betales den 8. i måneden før afgiftsperioden startede, men efter at papirbeviset for vejbenyttelsesafgift blev afskaffet, er det lykkedes DTL at få flyttet betalingsfristen til samme dag, som afgiftsperioden starter. Det svarer til en ekstra frist på fem en halv uge.

### **7. Bøder for snyd med vejbenyttelsesafgift**

Et hul i loven om vejbenyttelsesafgift, der gør politiets mulighed for at give bøder til udenlandske lastbiler, der snyder med vejbenyttelsesafgift vil blive lukket ved en lovændring i 2014.

### **8. Dobbeltskatning af diesel**

De tyske toldmyndigheder opkræver afgift af diesel i ikke-standard-tanke på danske lastbiler. Da mange danske lastbiler har fået eftermonteret nye tanke, og da de ofte tanker uden for Tyskland, så kommer de til at betale to gange afgift for den samme diesel. DTL har fået gennemført en enkel godtgørelsesordning hos SKAT, så dobbeltskatning undgås. DTL har fået EU-Kommissionen til at arbejde frem mod en konkret løsning på europæisk plan.

### **9. Miljøzoner på udenlandske lastbiler**

Der har været miljøzoner i Danmark siden 2008. Miljøzonerne gælder alle lastbiler og busser – også udenlandske. Efter ønske fra DTL skal også udenlandske busser og lastbiler have et miljøzonermærke, så de visuelt let kan tjekkes af parkeringsvagter og politi.

### **10. Godskørselslov med kvalitetskrav**

DTL ønsker et højt niveau i den danske vognmandsbranche, da det vil øge vognmandserhvervets konkurrencekraft og accept i befolkningen og hos politikerne. Derfor gik DTL imod de forslag om fjernelse af kursuskrav og nedsættelse af kapitalkrav, som Transportministeriet havde lagt op til i en ændring af godskørselsloven. Forslagene blev fjernet fra det fremlagte lovforslag.

### **11. Køre- og hviletid med bagatelgrænse**

Køre- og hviletidsreglerne fylder rigtig meget i både vognmændenes og chaufførernes dagligdag. Det er svære regler – og det koster dyrt at overtræde dem. DTL er lykkedes med at få indført bagatelgrænser og arbejder fortsat på at få afluset de værste ulemper ved reglerne – og ikke mindst at informere og rådgive medlemmerne om reglerne.

### **12. Tidstab på tachograf genvundet**

DTL påviste sammen med en medlemsvirksomhed det store tidstab ved den første digitale tachograf, og fik overbevist danske myndigheder og EU-Kommissionen om, at en ny version skulle udvikles. For mange vognmænd gav det en gevinst på mere end en ekstra køretime pr. lastbiler pr. dag.

### **13. Infrastruktur i udvikling**

DTL arbejder løbende på udbygning og forbedringer af vejnettet i Danmark, og DTL sad med i Infrastrukturkommissionen, som lagde grundstenen for de efterfølgende trafikpolitiske aftaler med store milliardbeløb til motorvejsudbygninger og omfartsveje. DTL var også med i Trængselskommissionen, der fremlagde en stribe forslag til at nedbringe trængsel og miljøgener.

### **14. Kombiterminaler udvidet**

DTL arbejder bredt for at fremme landtransportens vilkår og samspillet mellem transportformerne. Derfor har DTL arbej-

det aktivt for at få moderniseret og udvidet de to kombiterminaler i Taulov og Høje Taastrup. Trafikpolitikkerne afsatte godt 60 mio. kr. til udvidelsen, der skete i 2011.

### **15. Nummerpladegenkendelse til kontrol**

Regeringen har besluttet at imødekomme et forslag fra DTL om et system til automatisk nummerpladegenkendelse med henblik på kontrol af udenlandske lastbilers betaling af vejbenyttelsesafgift og til kontrol af cabotagereglerne.

### **16. Kørselsafgift på lastbiler droppet**

DTL kæmpede indædt imod afgiften og fokuserede på afgiftens skadevirkninger på udkantsområder i Danmark, dansk erhvervslivs konkurrenceevne, beskæftigelsen, øgede forbrugerpriser og at det var en dyr og kompliceret måde at opkræve skat på. Det lykkedes at få mange andre erhvervsorganisationer og befolkningen til at forstå skadevirkningerne, og afgiften, som var født af VK-regeringen, blev droppet af SRSF-regeringen.

### **17. Nej til bredere traktor-påhængsvogne**

DTL satte foden ned, da der blev lagt forslag frem om mulighed for kørsel med 3 meter brede traktor-påhængsvogne.

### **18. Betalingsringen forsvandt**

DTL kæmpede side om side med en lang række erhvervsorganisationer og kommuner og var med til at få sat en stopper for betalingsringen om København.

### **19. Overenskomstnævn oprettet**

DTL kæmpede for oprettelsen af et overenskomstnævn, der giver Trafikstyrelsen hjemmel til, at virksomhederne – uanset at de ikke måtte være organiseret – skal dokumentere, at de følger de gældende bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i overenskomsterne.

### **20. Svensk 40 tons vægtgrænse afværget**

DTL fik sammen med vores nordiske organisation, NLA, og vores svenske, norske og finske kolleger ændret en svensk bekendtgørelsen på blot 9 uger, så danske lastbiler fortsat kan køre med 48 tons totalvægt eller mere i Sverige fx mellem Bornholm og Sjælland.

### **21. Vægt- og dimensioner i EU med nordiske hensyn**

Gennem NLA – Nordic Logistics Association – lykkedes det i 2014 at undgå, at Europa-Parlamentet vedtog forslag, der kunne hindre grænseoverskridende trafik med modulvogn- og tunge vogntog fx i mellem de skandinaviske lande.

### **22. Politisk forlig om ansvar for dyrs transportegnethed**

DTL og DTL Dyr har presset hårdt på for et serviceeftersyn af vurdering af dyrs transportegnethed, fordelingen af ansvar mellem transportør, chauffør og landmand samt revurdering

af de forhøjede sanktioner og klippekortordningen vedrørende vurderinger transportegnethed. Det blev der indgået et meget bredt politisk forlig om i 2012.

### **23. Særtransportassistenter kan dirigere trafikken**

Efter årelang kamp er det med virkning fra 2015 lykkedes DTL og Kran Blok-Erfa at få etableret en uddannelse af førere af følgebiler til såkaldte særtransportassistenter, som må dirigere trafikken i forbindelse med afvikling af særtransporter. Den nye uddannelse frigør ressourcer hos politiet og er med til at lette gennemførelsen af særtransporterne.

### **24. Cabotage: bremse på liberalisering**

DTL er i samarbejdet med sine søsterorganisationer i Norge, Sverige og Finland (i NLA) og andre europæiske lande lykkedes med at få stoppet EU-Kommissionens planer om en fuldt liberalisering af cabotagereglerne pr. 1. januar 2014. I Danmark har politiet fået penge til øget kontrol og fortolkninger af reglerne og bøderne er blevet skærpet. Cabotage-debatten er for alvor kommet på både den danske og den europæiske dagsorden, og den almindelige dansker er begyndt at forstå situationens alvor og urimeligheden i tingenes tilstand, og emnet var med i statsministerens åbningstale i Folketinget i 2013.

### **25. Brændeafgift stoppet**

Regeringens planer om en brændeafgift blev i 2014 opgivet blandt andet efter pres fra DTL, der sammen med en stribe andre organisationer inden for turisme, detailhandel, transport og landbrug protesterede mod den øgede grænsehandel til skade for statskassen og til de danske vognmænd, der ville tabe transporterne til udenlandske vognmænd.

### **26. Obligatorisk orienteringsstop lagt i skuffen**

Flere andre transportorganisationer foreslog transportministeren at indføre et obligatorisk orienteringsstop for lastbiler for at undgå de tragiske højresvingsulykker med cyklister. DTL sagde nej og argumenterede med, at det ville betyde falsk tryghed og måske flere ulykker.

### **27. Betalingsfrist 30 dage**

DTL er i samarbejde med Danske Speditører og Håndværksrådet lykkedes med at få gennemført loven om kredittider med en frist på løbende måned plus 30 dage som den fremtidige standard kredit, når virksomhederne handler med hinanden. Der var ellers lagt op til en frist på hele 60 dage.

### **28. Arbejdsudlejeskat**

DTL medvirkede til, at SKAT fik slået fast, at danske vognmandsvirksomheder kan købe og sælge internationale transporter med udenlandske kolleger uden at blive omfattet af reglerne om skat af arbejdsudleje.

### **29. Afskaffelse af næringsbrev**

Med henvisning til regeringens vækstpakke fremsættes der lovforslag om, at krav til fødevarer virksomheder om erhvervelse af næringsbrev og registrering i næringsbasen ophæves pr. 01.01.2015. DTL har hele tiden anfægtet, at ordningen ikke medfører øget fødevarer sikkerhed i transportledet og derfor kæmpet for ordningens afskaffelse.

### **30. Opgør med at adskillelse af kønsmodne tyre fra kvier**

Folketinget partier er blevet enige om, at fødevarerministeren skal arbejde for et opgør med den EU-regel, der fastsætter, at kønsmodne han- og hundyr skal adskilles på transporterne, uagtet at de plejer at gå sammen og er uegnede til adskillelse. Reglen, der medfører et farligt arbejdsmiljø og en dårlig dyrevelfærd, har DTL Dyr kæmpet for en ændring af.

### **31. Tunge kranvogne kan dobbeltregistreres**

Trafikstyrelsen har bekræftet, at store og tunge kranvogne nu kan registreres dels som almindelig registrering med gul nummerplade til særlig anvendelse og som blokvogn, hvor vognen får status af mobilkran. Dermed har DTLs Kran-Blok-erfagruppe fået opfyldt sit ønske om at dobbeltregistrere store kranbiler med baggrund i særtransportbekendtgørelsens bestemmelse om godkendelse som mobilkran.

### **32. Spejle kan bruges til at skabe udsyn**

Ved ændringen af særtransportbekendtgørelsen 1. januar 2015, har Trafikstyrelsen i en dialog med Kran Blok Erfa givet mulighed for, at i den udstrækning det fornødne udsyn kan etableres med spejle, er dette tilladt. Alternativt kan udsynet etableres ved en kameraløsning eller en bagvedkørende ledsagebil. En præcisering som hilses velkommen fra Kran Blok Erfas side.

### **33. Brobegrænsningerne blev begrænsede**

Ved en fælles indsats fra DTL, DTL Region Midt/Nord, Holstebro Vognmandsforening, Danske Maskinstationer og Entreprenører (DME), Vestjyske Maskinstationer og Entreprenører samt Landbrug & Fødevarer (L&F), er det lykkedes at få antallet af vægtbegrænsede broer i Holstebro kommune reduceret og samtidig er der kommet gang i scanningen af flere af de tilbageværende broer med vægtreduktion.

### **34. Medbringertrucks på vogntog med fuld længde**

Efter mange års indsats, er det nu lykkedes at få lov til at køre med medbringertrucks på almindelige sættevogns- og hængervogntog uden trucken skal regnes med i længden.

### **35. Lastbiler kan følge trafikken i byzone**

Folketinget har besluttet, at lastbiler skal have lov at følge

den skilte hastighed i byzone til gavn for fremkommelighed og trafiksikkerhed. Fx på ringveje, hvor hastigheden er skiltet til 60 eller 70 km/t.

### **36. Udligningsordning for pakketransportører nedlægges**

Udligningsordningen, der har skabt usikkerhed og ulige konkurrencevilkår, og som har kunnet tvinge Post Danmarks private konkurrenter til at betale et tvangsbidrag til at dække underskuddet i det statsejede Post Danmark, afskaffes med virkning fra 1. januar 2017.

### **37. Afskaffelse af momsfri pakkelevering**

SKAT ophæver pr. 1. januar 2017 de særlige regler for e-handelsvirksomheders anvendelse af momslovens udlægsregler, der hidtil har gjort det muligt for Post Danmark i ulige konkurrence med private pakkeleveringsvirksomheder at tilbyde momsfri fragt af pakker til private.

### **38. Blokvoogsnummerplader i Det digitale Motorregister**

DTL, DTLs Kran-Blok-erfagruppe og Dansk Erhverv har fået overtalt Skatteministeriet til at fremsætte lovforslag, der vil fjerne det gamle manuelle system med blokvoogsnummerplader, der har givet store administrative problemer herunder umuliggjort kørsel i visse udlande.

### **39. Bedre behandling af søvnapnø hos chauffører**

DTL har medvirket til at få fjernet truslen om øjeblikkeligt kørselsforbud blot søvnapnø bliver nævnt i en læges konsultationsværelse. Nye regler fra Transportministeriet giver chauffører en chance for at gå til læge og effektivt få behandlet søvnapnø uden at få et øjeblikkeligt kørselsforbud.

### **40. Klarhed om frontmonteret udstyr på lastbilen**

I et samarbejde mellem DTL og Færdselsstyrelsen har en vejledning om sneplovbeslag/-frontplader, frontstøtteben og sækkevognsholdere om korrekt afrunding eller afskærmning bragt ro om bøder og frakendelse af kørekort. Dertil er det slået fast, at frontudstyr ikke medregnes i køretøjets længde.

### **41. Vognmandsvirksomhed på landet**

Efter års DTL-pres har Folketinget ændrer planloven, så vognmandsvirksomheder, der i forvejen er beliggende i landzone, får mulighed for fortsat at drive forretning derfra.

### **42. Proportionale køre- og hviletidsbøder**

Folketinget har vedtaget en lovændring, der betyder mildere straffe for mindre forseelser og hårdere straffe for grov og systematisk fusk med kørehviletid. Det er sket på baggrund af en rapport og et arbejde, som DTL i et bredt samarbejde med andre organisationer står bag.

Bliv medlem af **DTL** for at styrke den politiske gennemslagskraft  
Bliv medlem af en **lokal- eller specialforening** eller en **netværks/erfa-gruppe**  
Sammen får vi indflydelse - [www@dtl.eu](http://www@dtl.eu)