

## DTLs politiske indsats for vognmandserhvervet

DTL arbejder som brancheforening for dine interesser. Som medlem peger du sammen med dine kolleger på de politiske sager, som DTL skal prioritere. Du er med til at foreslå løsningerne, som DTL taler med embedsmændene og politikerne i Danmark og EU om. Vores arbejde har stor betydning både for den enkelte vognmandsvirksomhed og for hele erhvervet. Her er nogle eksempler:

### 1. Godskørselslov

DTL ønsker et højt niveau i den danske vognmandsbranche. Vi mener, at det er en forudsætning for vognmandserhvervets konkurrencekraft og for accept i befolkningen og hos politikerne. Derfor gik DTL imod de forslag om at fjerne kursuskrav og nedsætte kapitalkravet, som Transportministeriet havde lagt op til i en ændring af godskørselsloven, og det lykkedes at få forslagene fjernet fra lovforslaget.

### 2. Køre- og hviletid

Køre- hviletidsreglerne fylder rigtig meget i både vognmændenes og chaufførernes dagligdag. Det er svære regler – og det koster dyrt at overtræde dem. DTL har medvirket til at få indført bagatelgrænser og arbejder fortsat på at få afluset de værste ulemper ved reglerne. Vi informerer og rådgiver medlemmerne om reglerne.

### 3. Arbejdstidsregler for selvkørende vognmænd

DTL har arbejdet intenst for at undgå arbejdstidsregler for selvkørende vognmænd. Det har indtil videre været op af bakke, men senest er det lykkedes at få den danske transportminister til at kaste sig ind i kampen i EU.

### 4. Modulvogntog

DTL har i årevis været bannerfører for, at modulvogntog skal kunne køre i Danmark. Det gør de nu som led i et landsdækkende forsøg, der stadig bliver udbygget, og som indtil videre er forlænget til og med 2016. Modulvogntog øger effektiviteten i vognmandserhvervet og mindsker erhvervets miljø- og klimabelastning.

### 5. Øgede akseltryk og totalvægte for lastbiler og vogntog

DTL har i forlængelse af succésen med modulvogntog arbejdet for nye regler som øger akseltryk og totalvægte fra 1. juli 2011. Det betyder ensartede og forenklede akseltryksregler for national trafik og øgede totalvægte til gavn for effektiviteten i vognmandserhvervet samt trafikikkerheden og miljø- og klimabelastningen.

### 6. Forbedrede affaldsregler

DTL arbejder for bedre affaldsregler, og har i år sikret færre gebyrbelagte registreringer af affaldstransporterende virksomheder, færre dataindberetninger og andre forenklinger. DTL har medvirket til igangsætningen af en reform af genbrugspladsordningerne, så virksomheder fra næste år frit kan vælge mellem at bortskaffe affald via private vognmænd eller tilmelde sig den kommunale genbrugsplads.

### 7. Forlængelse af betalingsfrist for vejbenyttelsesafgiften

Vejbenyttelsesafgift og vægtafgift på lastbil har vognmænd siden 1995 skullet betale forud den 8. i måneden før afgiftsperioden startede. Men efter at papirbeviset for betalt vejbenyttelsesafgift blev afskaffet, er det lykkedes DTL fra 1. april 2011 at få rykket betalingstidspunktet til samme dag, som afgiftsperioden starter. Det svarer til en ekstra frist på fem en halv uge.

## 8. Dobbeltbeskatning af diesel

De tyske toldmyndigheder er begyndt at opkræve afgift af diesel i ikke-standard-tanke på danske lastbiler. Da mange danske lastbiler har fået eftermonteret nye tanke, og da de ofte tanker i Danmark eller f.eks. i Luxemborg, så kommer de til at betale afgift to gange for den samme diesel – plus en bøde. DTL har fået håndslag fra skatteministeren om en godtgørelsesordning i Danmark, så dobbeltbeskatning undgås. DTL har desuden fået EU-Kommissionen til at arbejde frem mod en konkret løsning på europæisk plan. DTL arbejder tæt sammen med ITD om at finde en løsning.

## 9. Miljøzonemærker på udenlandske lastbiler

Der har været miljøzoner i Danmark siden 2008. Miljøzonerne gælder for alle lastbiler og busser – også udenlandske, men kun danske lastbiler og busser har været omfattet af kravet om et miljøzonemærke. Efter ønske og pres fra DTL bliver det ændret fra efteråret 2011, så også udenlandske køretøjer visuelt let kan tjekkes af parkeringsvagter og politi.

## 10. Forbudszoner i København og Køge

Først i København og siden i Køge fandt kommunalpolitikere pludseligt ud af, at de ville forbyde lastbiler på over 12 eller 18 ton. Det ville være godt for trafiksikkerheden og borgerne, mente de. DTL fik – efter en langstrakt indsats – overbevist de to kommuner om, at

det tværtom vil skade både trafiksikkerhed og miljøet. Og derfor droppede København helt en forbudszone, og Køge begrænsede sin zone til ikke at omfatte laster med ærinde i zonen.

## 11. Ad Blue fritaget for kvælstofafgift

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

## 12. Infrastruktur

DTL arbejder løbende på udbygning og forbedringer af vejnettet i Danmark. DTL sad med i Infrastrukturkommissionen, som lagde grundstenen for de trafikpolitiske aftaler der fulgte, med store milliardbeløb til f.eks. motorvejsudbygninger og omfartsveje.

## 13. Kombiterminaler

DTL arbejder bredt for at fremme landtransportens vilkår og samspillet mellem transportformerne. Derfor har DTL arbejdet aktivt for at få moderniseret og udvidet de to kombiterminaler i Taulov og Høje Taastrup. Trafikpolitikere har derfor afsat godt 60 mio. kr. til udvidelsen, der sker i 2011.

*Bliv medlem af DTL for at styrke den politiske gennemslagskraft.*

*Sammen får vi indflydelse.*

Ring til DTL på 70 15 95 00

Skriv til DTL på [dtl@dtl.eu](mailto:dtl@dtl.eu)

Klik ind på DTLs hjemmeside: [www.dtl.eu](http://www.dtl.eu)