



Referat af Generalforsamling i Sjællands Vognmandsforening

Skipperkroen, Mullerup Strandvej 19, 4200 Slagelse

Lørdag den 19. marts 2022 kl. 10:00

1. Valg af dirigent
 - Christian B. Hansen, DTL blev valgt
2. Valg af stemmetællere
 - Kim Ancker og Preben Vilhelmsen

Dirigenten konstaterede at generalforsamlingen var lovligt indvarslet og beslutningsdygtig

3. Aflæggelse af beretning om foreningens og DTL's forhold
 - På vegne af formanden fremlagde næstformanden bestyrelsens beretning.

Det er Sjællands Vognmandsforenings 14 generalforsamling vi er samlet til i dag, og min beretning bliver forholdsvis kort, fordi Covid-19 har også indflydelse på den og den seneste generalforsamling havde vi i juni måned 2021. Jeg vil orientere jer om hvad bestyrelsen og foreningen har deltaget i siden sidste generalforsamling – og det er ikke meget.

Lidt om medlemssituationen

Ved årets afslutning have vi 117 medlemmer (d.d. 122), sidste år var vi 120 medlemmer, vi har mistet 3 medlemmer p.g.a. af at de er stoppet som aktiv vognmand. Siden nytår har vi dog fået 2 nye medlemmer som jeg vil ønske velkommen i DTL og i Sjællands Vognmandsforening og et par stykker mere er under vejs. Vi har 2 æresmedlemmer og 14 passive medlemmer i foreningen.

Covid-19 har også medført et begrænset antal møder

Vi har afholdt 2 bestyrelsesmøder i foreningen siden sidste generalforsamling, deltaget i 1 Regionsmøde på vores ZBC i Roskilde, deltaget i 1 Regionsrepræsentantmøde i Børkop, samt en efterårsfest.

Medlemsarrangementer

Har desværre også været ramt af pandemien. Vognmandens dag hos MAN Dalby blev aflyst i 2021 men sammen med Køge, Næstved og Storstrøms Vognmandsforening fik vi startet dagen op igen den 5. marts i år. Der var transportmesse i Herning i 2021. I den forbindelse kan jeg oplyse at vi har 2 besøgsambassadører hos Messecenter Herning. Jan Scheuer og Carsten Rørby-Johansen repræsenterer Sjællands Vognmandsforening. Hensigten med disse ambassadører er, at de skal komme med ideer til Messecentret – hvad gør de godt og hvad gør de skidt. De nåede at deltage i et møde sidste sommer hvor de bl.a. foreslog bus fra Sjælland til Transportmessen. Der gik ikke mange dage før bussen var på Transportmessens hjemmeside. Bussen fungerede ikke optimalt, men kun for at fortælle at messecentret faktisk høre hvad besøgsambassadørerne foreslår. Ved evalueringen efter transportmessen var der kritik af de spisesteder

der var tilgængelige for besøgende. Ville en udstiller invitere en potentiel kunde på noget spisning var det eneste mulige en pølse med brød eller snige gæsten med ind i udstiller restauranten.

Økonomi

Trods fornyet usikkerhed som følge af den nye Omikron-variant af Covid-19 og genindførelsen af visse restriktioner i slutningen af året løsnedes pandemiens jerngreb om dansk økonomi dog i løbet af 2021 pga. vaccinationernes høje dækningsgrad. Samtidig begyndte inflationen dog at stige på baggrund af især stigende energi-, brændstof- og råvarepriser sammen med manglen på arbejdskraft, som også ramte de danske vognmænd.

De seneste tal fra Danmarks Statistiks konjunkturbarometre for serviceerhverv fra januar 2022 viser da også, at et flertal af landtransportvirksomhederne siden foråret 2021 har oplevet og også for de kommende 3 måneder forventer stigende salgspriser. Siden november 2020 er andelen af landtransportvirksomheder, som oplever mangel på arbejdskraft som en produktionsbegrænsning, desuden kun gået en vej – nemlig op. Hvor kun hver tiende angav dette som et problem i november 2020 var det halvdelen, som angav det i oktober 2021. Denne udvikling har været temmelig markant og vedholdende og lettes ikke af, at dansk økonomi som helhed kører tæt på sin kapacitetsgrænse. Dansk økonomi er – i lighed med de andre nordiske økonomier i NLA-samarbejdet – kommet godt igennem Covid-19-forløbet med restriktioner, og fælles udfordringer for både dansk, svensk, norsk og finsk økonomi består iflg. Nordea januar 2022 især i form af en stigende risiko for overophedning, arbejdskraftmangel og tiltagende pris- og lønvækst.

Infrastruktur

Efter at have ligget stille siden S-regeringen trådte til i 2019 var der ved årsskiftet udsigt til, at der snart igen kom gang i infrastrukturforhandlingerne i Folketinget.

DANSKE VOGNMÆND spurgte i den forbindelse DTL's medlemmer, hvilke motorveje og/eller broer, de mente, det er vigtigst at få bygget. Rundspørgen viste, at der på tværs af landet er enighed om, at Fynske Motorvej bør udvides på strækningen syd om Odense. Det svarede til hver tredje vognmand i rundspørgen.

Næsten lige så mange ønskede kapaciteten på E45 øget. Det havde for længe været en sag, der var blevet slyttet, hvorfor handling var voldsomt påkrævet.

Når det gjaldt nye faste forbindelser, viste rundspørgen, at der på tværs af landet er størst enighed om en Kattegatforbindelse samt en ny fast forbindelse over Limfjorden ved Aalborg.

DTL opfordrede Folketingets partier til at droppe den traditionelle sognerådstilgang til, hvor der skal lægges ny asfalt eller bygges nye broer, som i nogen grad har præget tidligere forlig på infrastrukturuområdet. I stedet bør de fokusere på, hvor der er mest behov.

Regeringen fremlagde så i april sit udspil til en ny infrastrukturplan. Danmark Fremad, som planen hed, indeholdt regeringens ambitioner for de kommende år. Det var et forslag med mange gode takter, og der var grund til at håbe, at der kunne findes politisk flertal for planens hovedelementer. Fraværet af en udbygning af rasteplasser var dog en stor mangel, der burde rettes op på.

Der var lagt op til en ambitiøs plan med et 15-årigt sigte og mere end 100 mia. i puljen – alene til nye projekter. Dertil kommer op imod 70 mia. til færdiggørelse af eksisterende projekter samt Lynetteholmen. Udspillet flugtede på lange stræk med vognmændenes ønsker.

- Det var samtidig også vigtigt og interessant, at planen lagde op til at se på muligheder for alternative drivmidler til den tunge transport samt en vurdering af betydningen af gevinsten ved ændringer i vægt og dimensioner og fx dobbelt-trailere – alt sammen noget der kan bidrage til, at transporterhvervet kan mindske sit CO2-aftryk.

Når det kom til finansieringen, fremhævede DTL, at en kilometerafgift ikke ville være gavnlig. Det er en skat oveni skat, til et i forvejen presset erhverv, der lægger milliarder i vejbenyttelsesafgift, broafgift, dieselaftgifter osv. osv. i forvejen.

I juni måned indgik regeringen så en historisk bred aftale om infrastrukturen. De røde partier får tog og cykelstier, de blå partier får asfalt og veje. Og godstransporten får bedre arbejdsbetingelser. DTL – Danske Vognmænd var svært tilfredse med den nye politiske aftale om den trafikale infrastruktur til 161 mia. kr. Især da der også var afsat 50 mio. kr. til udvidelse af rastepladserne. Vognmændene kunne have ønsket sat det firedobbelte beløb, men til gengæld er det siden besluttet af de ekstra rastepladser skal stå klar i løbet af 2022 og frem til foråret 2023.

Tilfredsheden gjaldt særligt Kalundborgmotorvejen, Frederikssundmotorvejen – men først i 2025 – en motorvej til Hillerød, en motorvej ved Næstved, og en motorvej på Amager og ved Ring 4 i København. Og så blev brugerbetalingen på Kronprinsesse Marys bro i Frederikssund afskaffet til glæde for de lokale vognmænd.

Transporterhvervet blev tildelt 275 mio. kr. til udrulning af en drivmiddelinfrastruktur for den tunge transport i senest 2022. Alt sammen noget, der sikrer, at transporterhvervet får luft omkring sig og bedre arbejdsbetingelser og forsyningssikkerhed.

Klima

Klimaindsatsen starter i Bruxelles

En rundspørge i starten af året blandt DTL's vognmænd viste, at regningen på de forøgede omkostninger som følge af skrappe CO2-udledningskrav ryger videre til kunderne.

Men trods det frygter vognmændene for de krav til CO2-udledninger, som den tunge transport kan blive stillet overfor, når arbejdet med at reducere CO2-udslippet fra Danmark med 70 procent i 2030 i forhold til niveauet i 1990 for alvor går i gang, viste rundspørgen også.

Og i et presset marked kan det være svært at sende regningen videre. Klimadebatten har kun i begrænset omfang fået vognmændene hos DTL til at interessere sig mere for energiforbruget i deres virksomhed, end de gjorde i forvejen. Hver femte har dog skærpet interessen, resten har ikke.

To ud af tre vognmænd følger dog nemlig nøje brændstofforbruget hos deres lastbilflåde. Hver anden vognmand føler ifølge rundspørgen også med i bilernes forbrug af AdBlue..

Efter det var skrevet – så kom der en krig – og nu tror jeg ALLE følger deres brændstofforbrug nøje. Brændstofprisen er sat sammen af 4 ting

PRODUKTPRIS	som varierer
CO2 afgift	som er fast kr. 0,44
Energiafgift	som er fast kr. 2,81
Moms	som selvfølgelig stiger i takt med prisstigninger, men som vi kan trække fra.

Det er altså minimalt hvad staten tjener på prisstigningerne, men vi skal være meget opmærksomme på priserne og DTL arbejder på at få sat priserne ned.

Klap lige klimahesten...

Midt i oktober barslede Klimarådet med sin længe ventede rapport, "Veje til klimaneutral lastbiltransport".

Til stor overraskelse for DTL hældte Klimarådet brugen af biogas i den tunge transport af brættet. Med henvisning til, at nok er potentialet for biogas som brændstof stort i Danmark, men sådan er det altså ikke i resten af EU. I stedet, fik offentligheden at vide, man skal køre på el og brint. Klimarådet var i samme moment seriøs nok til at bemærke, at el og brint indtil videre ikke er en mulighed, hverken prismæssigt

eller især til den store del af transportarbejdet, der ikke lige er city-distribution.

Der skal m.a.o. ske en kraftig udvikling af ellastbilernes konkurrencedygtighed, hvis Klimarådets vurderinger skal blive virkelighed. I dag er situationen den, at ellastbiler er meget dyre i anskaffelse, og samtidig har de klare begrænsninger, når det gælder lasteevne, rækkevidde og ladetider.

Den eneste konklusion, man med rimelighed kan komme med, er, at vi i dag godt otte år før, vi skal have reduceret den samlede danske klimaaftryk med 70 procent, ikke har nogen anelse om, hvordan den tunge transport skal bidrage synligt til det.

Det mest positive, man kunne sige om rådets konklusioner, er, at de anerkender usikkerheden om, hvad der er den rette vej til grøn omstilling for vognmændene.

Fremtidens grønne transport møder afgiftsmuren

Omstillingen til grøn transport møder i øjeblikket det skisma, at der er grundlæggende politisk ønske om at bevare de høje afgiftsindtægter, fremførte DTL under en paneldebat i november på Dansk Erhvervs konference om fremtidens grønne transport. Det er med til at holde udviklingen af nye brændstoffer tilbage, og transportbranchen har brug for pejlemærker for, hvor den skal sætte ind for at være med i den internationale konkurrence. – Vejbrugerne afkræves i dag 50 mia. i afgifter årligt – dels fra brændstofafgifter og dels fra brug af infrastruktur. Jo mere effektiv og grønne, transportørerne bliver, desto mere mister staten i provenu. Og så mangler der penge i kassen. Men det er nødvendigt at satse økonomisk tidligt i forløbet for ikke at komme på bagkant med den internationale konkurrence, fastslog DTL.

Køretøjer 40 ton og fem-akslede biler

Året startede med en udmelding fra DTL, at der er sund klimafornuft i at tillade fem-akslede 40 tons lastbiler. Men det kræver politisk beslutning. Og for vognmændene haster det, for hvis der skal bestilles nye biler, så man er klar til nye miljøzonekrav i slutningen af året – så skal der bestilles snart.

En fremtidig model med fem-akslede 40 tons-lastbiler kræver blot en ændring af bekendtgørelsen om vægt- og dimensioner. Her skal 32 ton ændres til 40 ton. DTL så intet til hinder for, at den ændring let kan besluttes og ville kunne træde i kraft for eksempel pr. 1. juli 2021.

DTL skrev derfor til transportminister Benny Engelbrecht og til Færdselsstyrelsen, for at gøre dem opmærksomme på vigtigheden af en afklaring. Ikke bare af hensyn til de enkelte DTL-medlemmers konkrete investeringer, men også fordi den rigtige beslutning vil være til fordel for miljøet og dermed bidrage til regeringens ambitioner om reduceret CO2-udslip.

Samarbejde

Jeg har en opfordring til alle vognmænd om at samarbejde noget mere, fordi det bliver svære at være lille vognmand når der er licitationer inden for tømning af container fra genbrugspladser til kørsel med roer, og der bliver også licitation af vinterførebekæmpelse ved vejdirektoratet og i nogle kommuner, er licitationerne i så store bidder at hvis man ikke samarbejder med kollegaer så er man allerede kørt bagud.

Regionskontoret eksistere ikke mere

Her plejer jeg at sige - jeg vil gerne opfordre alle til at bruge vores Regionskontor i Roskilde. Men det forhenværende, men alle DTL's konsulenter også Jens og Christian er klar til at svare på alle spørgsmål som der opstår i dagligdagen.

Fordele

Det at være medlem betyder at i kan få en masse rådgivning så som spørgsmål om køre- og hviletider og der kan i kontakte Tungvognsspecialisten som også kan tilbyde udstyr der kan gøre hverdagen nemmere, er det forsikring så har DTL en fordelagtig aftale med If Skadesforsikring, der er også rabat ved SOS Dansk Autohjælp, Circle K, Applus og mange flere, så ring og spørg.

DTL har i samarbejde med 3F og andre partnere været rundt i landet og afholdt Trafiksikkerhed i Øjenhøjde på mange skoler.

Inden jeg slutter, vil jeg takke mine kollegaer i bestyrelsen for et godt samarbejde og det sammenhold som vi har, vi kan have nogle forskellige meninger, men bliver altid enige, for det er en rigtig bestyrelse.

Også en stor tak til Jens og Christian fra medlemservice for jeres store hjælpsomhed og faglig dygtighed.

Også en tak til Lene Berthelsen fra Regionskontor i Viborg, som styrer vores regnskab i foreningen med stor dygtighed. Lene er i øvrigt forhenværende, ved udgangen af marts måned så går hun på pension.

Også en stor TAK til Grønningen til alle medarbejderne på Grønningen for den indsats de yder for at få dagligdagen til at fungere og gøre den lidt nemmere for os andre.

Til sidst en stor TAK til alle medlemmer for jeres loyale opbakning til Sjællands Vognmandsforening – jo mere vi står sammen - jo stærkere er vi TAK alle sammen.

Bestyrelsens beretning blev taget til efterretning.

4. Fremlæggelse af reviderede regnskab til godkendelse

- Kassereren fremlagde regnskab med en meget flot bundlinje. Regnskabet blev taget til efterretning.

5. Behandling af indkomne forslag

- Ingen forslag modtaget

6. Valg af bestyrelsesmedlemmer og suppleanter

På valg er

Henning Jacobsen (Modtager genvalg)

Lars Hansen (Modtager genvalg)

Lars Sørensen (Modtager genvalg)

Bjarne Brix Frederiksen (Modtager genvalg)

Alle blev genvalgt

Suppleanter til bestyrelsen: Valg af 1. og 2. suppleanter

Frank Lange og Anders Kjeldgaard

7. Valg af revisor og suppleanter:

Revisor på valg Jørgen Hansen og Per Andersen

Valg af 1 revisor suppleant Per Nielsen

8. Fastsættelse af indskud og kontingent

- Kassereren foreslog kontingentfrit resten af året.

9. Eventuelt

Jan Scheuer efterlyste forslag til indlæg på medlemsmøder

Per Nielsen foreslog indlæg fra Rene Lundegård bremseeksport

Vægtafgift

Grøn omstilling.

Åkerman efterlyste ros/ris til vognmandens dag

Dårlig lyd og for meget snak under Circle K og Søren Büchmann Petersens indlæg
Pølsemanden var et forstyrrende element og han startede for tidligt

Der var ikke flere indlæg, hvorfor dirigenten takkede for god ro og orden.

Således passeret



Jens Gjerløv
Referent



Christian B. Hansen
Dirigent

Christian B. Hansen fortalte om Arbejdstidsdirektivet og fik rettet et par misforståelser.

Efter generalforsamlingen konstituerede bestyrelsen sig



FORMAND

René Mitrofanov
Bastrupvej 13b
4400 Kalundborg
Tlf.: 59560045
Mobil: 40401038
Mail: rm@rmtr.dk



NÆSTFORMAND

Jan Scheuer
Klempegårdsvej 93, Nr Dalby
4140 Borup
Tlf.: 57527710
Mobil: 30428905
Mail: jan-scheuer@mail.dk



KASSERER

Henning Jakobsen
Erantisvej 17
4520 Svinninge
Tlf.: 5926 5799
Mobil: 2014 5799
Mail: henning@jakobsen.mail.dk



SEKRETÆR

Lars Hansen
Kalundborgvej 37
4281 Gørlev
Tlf.: 58855400
Mobil: 40184089
Mail: gv1@live.dk



BESTYRELSESMEDELM

Jan Åkerman
Blommeskoven 3D
4281 Gørlev
Tlf.: 58855545
Mobil: 40173645
Mail: jan@aakerman.dk



BESTYRELSESMEDELM

Bjarne B. Frederiksen
Fjenneslevmaglevej 35
4173 Fjenneslev
Tlf.: 5764 8020
Mobil: 2023 2151
Mail: bjarnebrix@mail.tele.dk



BESTYRELSESMEDELM

Lars Sørensen
Murervej 4,
4370 Store Merløse
Tlf.: 57801084
Mobil:
Mail: ls@nedbrydning.dk



Ordinær generalforsamling

lørdag den 29. marts 2022 kl. 10:00

Skipperkroen i Mullerup

**Kontrol af arbejdstid
for mobile arbejdstagere i
vejtransport**

Kontrol af arbejdstid

Medlemsstaterne er som følge af Vejpakken blevet pålagt at kontrollere arbejdstid i vejtransport.

I Danmark foreslås det at indføre myndighedskontrol af arbejdstid:

- Politiet skal kontrollere pauser ved vejsidekontrol.
- Færdselsstyrelsen skal kontrollere ugentlig og gennemsnitlig ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde ved virksomhedskontrol.

Kontrollen udføres det som risikobaseret og målrettet virksomheder, der i løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsbestemmelserne.

BAGGRUNDEN I EU-DIREKTIVERNE

Alm. Arbejdstidsdirektiv:

- Europa-Parlamentets og Rådets [direktiv](#) 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden.
- Bekendtgørelse om hvileperioder og fridøgn (11 timers reglen).
- Overenskomster på arbejdsmarkedet

Gummihjulsdirektivet:

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører [Mobile vejtransportaktiviteter](#)
- Lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere (chauffører)
- Bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige chauffører (vognmænd).
- Overenskomsterne på vejtransportområdet.

HVAD ER EN VEJTRANSPORTAKTIVITET ("Gummihjulsdirektivet")

Mobile vejtransportaktiviteter omfattet af køre-/hviletidsforordningen samt AETR overenskomsten:

- godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton
- fra den 1. juli 2026 for godstransport ad vej i forbindelse med international transport eller cabotagekørsel, hvor køretøjets største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 2,5 ton, eller
- personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål.

HVAD ER IKKE EN VEJTRANSPORTAKTIVITET (Alm. Arbejdstidsdirektiv):

Kørehviletidsforordningens artikel 3:

Denne forordning gælder ikke for vejtransport med(internationale undtagelser)

Fortolkning: Undtaget jf. artikel 3 > omfattet af det Alm. Arbejdstidsdirektiv = ikke en vejtransportaktivitet.

11 timers hvil i enhver 24 timers periode (Arbejdstilsynet)

Kørehviletidsforordningens artikel 13:

For så vidt som det er foreneligt med de i artikel 1 fastsatte mål, kan enhver medlemsstatfølgende køretøjer, undtages fra bestemmelserne i artikel 5-9 og gøre sådanne undtagelser afhængige af individuelle betingelser.

Fortolkning: Undtaget jf. artikel 13 > omfattet af det Mobile Arbejdstidsdirektiv = vejtransportaktivitet.

11 eller 9 eller 3 + 9 timers hvil jf. kørehviletidsreglerne (Politi / Færdselsstyrelsen)

”MOBIL LØNMODTAGER”

Ved en mobil lønmodtager forstås en lønmodtager, som er en del af det kørende personale, inkl. praktikanter og lærlinge, og som beskæftiges af en virksomhed, der for fremmed eller egen regning udfører godstransport eller personbefordring ad vej.

Selvstændige vognmænd, der selv udfører gods- eller buskørsel omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Direktører i vognmandsselskaber er ligeledes omfattet af reglerne, hvis de selv udfører kørsel.

Også selvstændige vognmænd og direktører, der kun lejlighedsvis udfører kørsel, er omfattet.


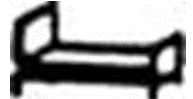

HVAD ER ARBEJDSSTID

- Perioden mellem arbejdets begyndelse og afslutning, hvor lønmodtageren er til rådighed for vognmanden, herunder
- Kørsel 
- På- og aflæsning 
- "Ukendt" ventetid 
- Vedligeholdelse og vask af køretøj
- Sikring af køretøjet og lasten
- Administrative formaliteter i forhold til politi, told og myndigheder m.m.
- Tilbudsgivning og fakturering for konkrete transporter (vognmænd)

- En arbejdstid på højst 60 timer i én uge
- En gennemsnitlig ugentlig arbejdstid på højst 48 timer
- En referenceperiode på 6 måneder, som er aftalt mellem DTL A og 3F
- Pauser, hviletid og rådighedstid er ikke arbejdstid!

Der er INGEN sammenhæng imellem arbejdstid og løntimer!!!!

HVAD ER IKKE ARBEJDSTID

- Pauser i henhold til overenskomsten. 
- Pauser og hviletid i henhold til kørehviletidsreglerne. 
- Rådighedstid: 
 - Andre perioder end arbejdstid, pause og hviletid, hvor den mobile lønmodtager ikke skal forblive på sin arbejdsplads, men skal være parat til at begynde- genoptage kørslen eller udføre andre arbejdsopgaver.
 - lønmodtageren skal på forhånd have kendskab til placeringen af disse tidsrum samt længden heraf (kan forlade køretøjet).
 - Eksempler:
 - "kendt" ventetid ved af- og pålæsning (placering og varigheden af rådighedstiden er kendt af chaufføren umiddelbart inden)
 - Ophold på færge, ventetid ved grænser, told, ifm. kørselsforbud osv.
 - 2 mandsbetjening fsva. den tid, som tilbringes ved siden af føreren eller i køje.

HVAD SIGER REGLERNE OM PAUSER

Pauser - kørehviletid:

- 45 minutter efter maksimalt 4½ times kørselsperiode (kan erstattes af en hviletid).
- Pausen kan opdeles i 2:
 - 1. pause 15 minutter.
 - 2. pause 30 minutter.
- Ved flermandsbetjening kan pausen på 45 minutter tages under kørsel, forudsat at den fører, der tager pausen, ikke assisterer den fører, der fører køretøjet.

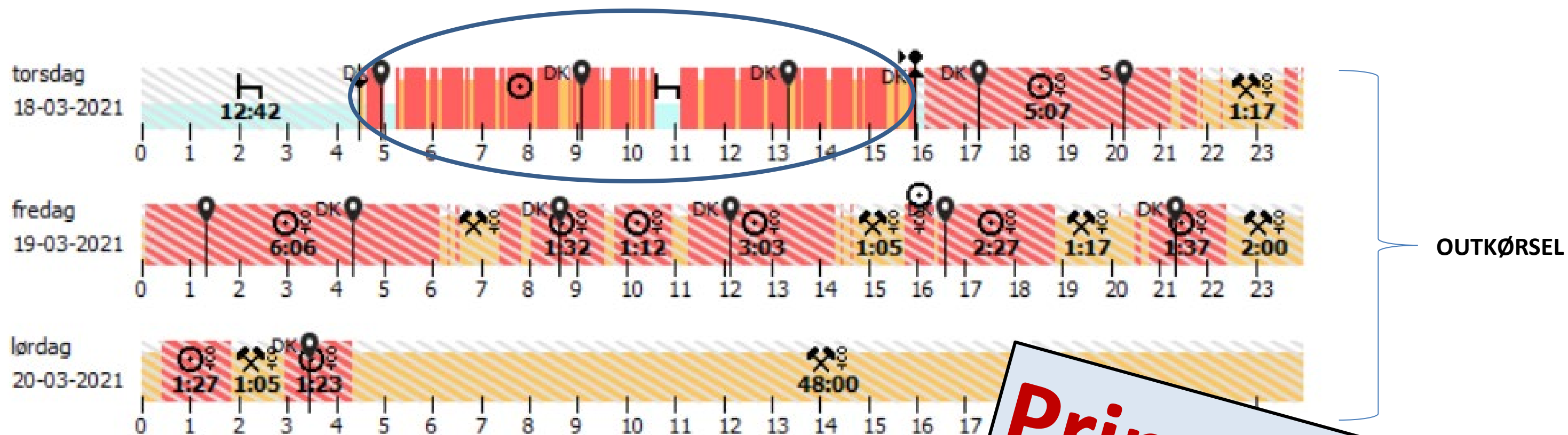
Pauser - arbejdstid:

- Der må maksimalt arbejdes 6 timer uden pause.
- Hvis der arbejdes mere end 6 timer, men ikke 9 timer, skal arbejdet afbrydes med en pause på mindst 30 minutter, og 45 minutter, hvis der arbejdes mere end 9 timer.
- Pauser kan opdeles, men skal mindst være på 15 minutter.

HVAD SIGER REGLERNE OM NATARBEJDE

- Natperioden er tidsrummet mellem kl. 01.00 - 05.00
- Andet kan aftales ved kollektiv overenskomst, idet en periode på 4 timer frit kan placeres mellem kl. 00.00 - 07.00
- DTL A og 3F har placeret natperioden mellem kl. 00.00 - 04.00
- Natarbejde er alt arbejde udført i natperioden
- Arbejdstiden må ikke overstige 10 timer, i et tidsrum på 24 timer, hvor der udføres natarbejde

HVAD SKAL REGISTERES



- Kørsel
- Andet arbejde
- Rådighedstid
- Pauser, hvil, årlig ferie, sygeorlov
- Færge / tog (om bord på skibet eller læsset på togvogn)
- Grænsepassage ved international transport.

**Principielt
24 / 7 / 365
registrering**

REGISTRERING AF OUTKØRSEL

Den hidtidige praksis for registrering af outkørsel stadig gælder (Jf. Færdselsstyrelsens Vejledning om Undtagelser fra Kørehviletid).

- Kørslen skal ikke registreres ved OUT kørsel i hel arbejdsperiode med et lovligt hvil på begge sider af arbejdsperioden.
- Køres der både omfattet og undtaget kørsel i samme arbejdsperiode, skal OUT kørslen registreres som andet arbejde.
- Det daglige hvil kan skubbes, således at chaufførens arbejdsperiode kan blive længere end max 15 timer inden 24 timer, såfremt at OUT kørslen ligger i slutningen af arbejdsperioden (Færdselsstyrelsens tilbageholdende fortolkning af artikel 6, stk. 5).

KRAV TIL REGISTRERING AF ARBEJDSSTID

- Arbejde udført for andre arbejdsgivere skal medregnes i opgørelsen af den ugentlige "arbejdstid"
- Vognmanden skal registrere arbejdstiden for mobile lønmodtagere
- Vognmanden skal skriftligt anmode den mobile lønmodtager om, at aflægge regnskab for arbejde udført for anden arbejdsgiver
- Den mobile lønmodtager skal skriftligt aflægge regnskab for arbejde udført for anden arbejdsgiver
- Vognmanden skal gemme oplysningerne i 2 år efter udløbet af beregningsperioden > takografdata skal pt. slettes efter 1 år
- Vognmanden skal på anmodning udlevere en kopi af de registrerede oplysninger til lønmodtageren

Der er **IKKE** krav om brug af takograf til registrering af arbejdstiden!!

RISIKOBASERET OG MÅLRETTET KONTROL AF ARBEJDSSTID

Virksomheder, der i løbende eller alvorlig grad har overtrådt kørehviletidsreglerne.

Udgangspunkt alene ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af kørehviletidsreglerne > fører til yderligere kontrol af arbejdstiden.

Vejkontrol > på baggrund af takografdata

Virksomhedskontrol > på baggrund af takografdata + anden dokumentation

”Kontrolperiode” > 28 dage (fra 1. januar 2025 = 56 dage)

”Referenceperiode” > 6 måneder (beregning af gennemsnitlig ugentlig arbejdstid)

Alvorlig overtrædelse (SI):

- Fører 1000 Kr.
- Vognmand 2000 Kr.

Meget alvorlig overtrædelse (VSI):

- Fører 3000 Kr.
- Vognmand 6000 Kr.

Fx. Undlade at fremlægge registrering af arbejdstid

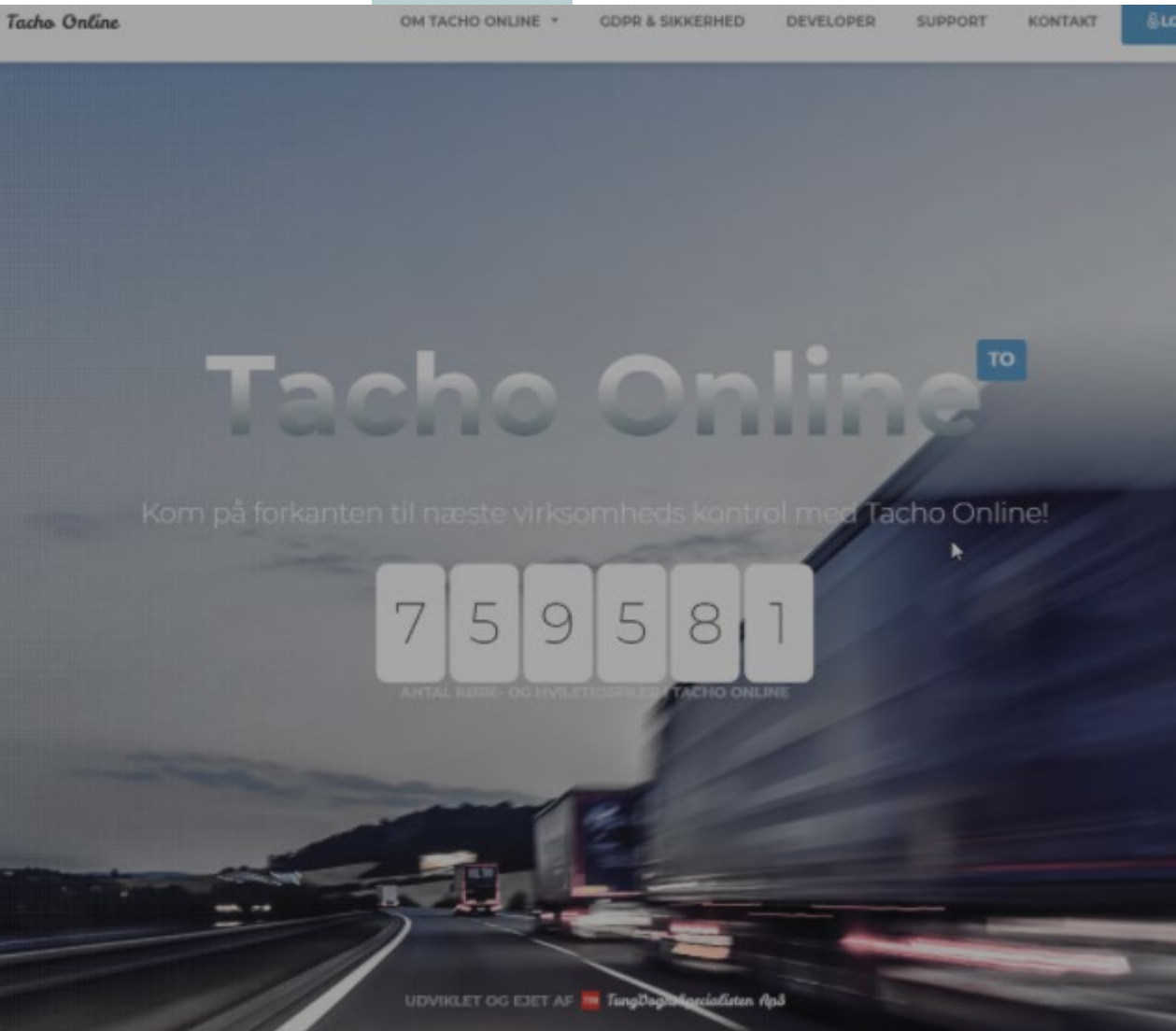
Mest alvorlig overtrædelse (MSI): Ingen

Objektivt ansvar for arbejdsgiver (a la kørehviletid)

3. Grupper af overtrædelser af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF ⁽¹⁾ (Arbejdstidsregler)

Nr.	Retsgrundlag	Type af overtrædelse	Alvorsgrad			
			MSI	VSI	SI	
Maksimal ugentlig arbejdstid						
1.	Artikel 4	Overskridelse af den maksimale ugentlige arbejdstid på 48t, hvis muligheden for at forlænge til 60t allerede er brugt	56t ≤ ... 60t			X
2.			60t ≤ ...		X	
3.	Artikel 4	Overskridelse af den maksimale ugentlige arbejdstid på 60t, hvis der ikke er indrømmet en undtagelse i henhold til artikel 8	65t ≤ ... < 70t			X
4.			70t ≤ ...		X	
Pauser						
5.	Artikel 5, stk. 1	Obligatorisk pause ikke afholdt tilstrækkeligt ved arbejdstid på mellem 6 og 9t	10 < ... ≤ 20 min			X
6.			20 min		X	
7.		Obligatorisk pause ikke afholdt tilstrækkeligt ved arbejdstid på over 9t	20 < ... ≤ 30 min			X
8.			... ≤ 20 min		X	
Natarbejde						
9.	Artikel 7, stk. 1	Daglig arbejdstid for hvert tidsrum på 24 timer, hvis der udføres natarbejde, og der ikke er indrømmet en undtagelse i henhold til artikel 8	11t ≤ ... < 13t			X
10.			13t ≤ ...		X	

NYT: Ingen mulighed for chaufføren at rejse krav om godtgørelse mod arbejdsgiver (altså ingen "dobbeltsraf")



Arbejdstidsmodulet - åbnet uden beregning for DTLA-medlemmer

- TVS har udviklet et arbejdstidsmodul til Tacho Online.
- Modulet genbruger data fra førerkort og supplerer med manuelle tilføjelser.
- Modulet genererer automatisk en oversigtsrapport som tilsendes til virksomheden hver mandag morgen.
- Derudover kan der manuelt genereres forskellige rapporter.

OPSUMMERING

Har vognmanden styr på kørehviletiden, er der umiddelbart intet at frygte.

Kontrollen vil være risikobaseret og målrettet de virksomheder, som har alvorlige eller gentagne overtrædelser af kørehviletidsreglerne.

Chaufførerne kan også få bøde, men kan ikke rejse krav igennem det fagretlige system.

DTL anbefaler mest mulig brug af førerkort i takografen – også ved OUT kørsel.

Fokus på de respektive aktivitetssymboler ”rådighedstid og pauser” (ikke arbejdstid).

Loven træder i kraft pr. 21. maj 2022.



Tak for i dag

Kontakt

Ring på
7015 95 00

Send en mail på
dtl@dtl.eu