

Gratis juridisk rådgivning til medlemmer af DTL

Som medlem af DTL får du gratis "juridisk førstehjælp" i sager, som vedrører din vognmandsvirksomhed, fx inden for aftale- og køberet, forsikringsret, erstatningsret, strafferet, transportret, udbudsret, samt godskørselslovgivningen.

DTLs jurister er specialister i den jura, der vedrører transportbranchen. Vi foretager en indledende juridisk vurdering af din sag og giver dig telefonisk rådgivning. Vi kan også i begrænset omfang hjælpe dig med at skrive breve og besvare breve i forhold til aftalepartnere, forsikringsselskaber, myndigheder mv. – afhængig af den konkrete sag.

Denne juridiske bistand er omfattet af de medlemskab af DTL og koster ikke ekstra.

Du kan kontakte juristerne, når du fx.:

- indgår kontrakter med kunder og underleverandører eller er i tvivl om fortolkningen af aftalen
- har beskadiget gods
- har modtaget en bøde for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, i forbindelse med transport af levende dyr, godskørselsloven eller færdselsloven
- har problemer med forsikringerne
- er blevet præsenteret for et erstatningskrav

Advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod, 33 74 66 88, og chefjurist John Roy Vesterholm, 40 63 64 33, sidder klar til at hjælpe dig med juraen.

DTLs politiske indsats og sejre for vognmandserhvervet

Dansk Transport og Logistik (DTL) kæmper mange politiske kampe for vognmandserhvervet. Det har stor betydning både for hele erhvervet og for den enkelte vognmandsvirksomhed. Her er nogle eksempler:

1. Modulvogntog

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 2016. Modulvogntog øger effektiviteten i vognmandserhvervet og mindsker erhvervets miljø- og klimabelastning.

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 trafiksikkerheden og miljø- og klimabelastningen. Transportpolitikkerne har besluttet at se nærmere på 2 tons ekstra totalvægt.

3. Forbudzoner i København og Køge

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

4. 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.

5. 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.

6. Dobbeltbeskatning 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 dobbeltbeskatning undgås. DTL har fået EU-Kommissionen til at arbejde frem mod en konkret løsning på europæisk plan.

7. Miljøzonemærker 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 miljøzonemærke, så de visuelt let kan tjekkes af parkeringsvagter og politi.

8. Godskørselslov

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.

9. Køre- og hviletid

Køre- og hviletidsreglerne fylder rigtigt 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.

10. Påvist tidstab på tachograf

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.

11. Infrastruktur

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 sidder med i Trængselskommissionen, der arbejder på at nedbringe trængsel og miljøgener.

12. 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. Trafikpolitikkerne afsatte godt 60 mio. kr. til udvidelsen, der skete i 2011.

13. Kørselsafgift på lastbiler

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.

14. Nej til bredere traktor-påhængsvogne

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

15. 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.

16. 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.

17. 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 i Sverige fx mellem Bornholm og Sjælland.

18. Lempelse af transportørernes 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.

19. Følgebilchauffører kan fra 2014 dirigere trafikken ved særtransporter

Efter årelang kamp er det lykkedes DTL og KranBlok-erfa fra 2014 at få en uddannelse af følgebilernes chauffører, som dermed vil få lov til at dirigere trafikken i forbindelse med særtransporter. Det vil frigøre politiresourcer og lette gennemførelsen af særtransporterne.

20. Cabotage: styrket kontrol, strammere fortolkning, bremse på liberalisering

DTL er i samarbejde med sine søsterorganisationer i Norge, Sverige, Finland og andre europæiske lande lykkedes med at få et meget stort spørgsmål ved EU-Kommissionens planer om en yderligere liberalisering af cabotagereglerne. I Danmark har politiet fået penge til øget kontrol, og i Trafikstyrelsen arbejdes med skærpede fortolkninger af reglerne.

21. 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.

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

Bliv medlem af en **lokal- eller specialforening** i DTL

Du kan også deltage i **DTLs Selvkørernetværk** eller i **Kran-Blok Erfa**

Sammen får vi indflydelse