

# TRANSPORTENS ARBEJDSGIVERE



JANUAR 2023

## GIRL POWER

HER HAR DE SUCCES  
MED KVINDER  
BAG RATTET

OK23: Udsigt  
til hårde  
forhandlinger

SIDE 24-25

Simulator  
hitter hos  
skoleelever

SIDE 16-19



# SÆT JERES PERSONALEKONTRAKTER PÅ AUTOPILOT

Med DI DOCS automatiserer og samler du din virksomheds ansættelseskontrakter og andre dokumenter. DI har sikret, at juraen er på plads.

Læs mere på [di.dk/DIdocs](https://di.dk/DIdocs)

**D I DOCS**

4-5 **NY ATL-FORMAND:**  
DI-medlem-  
skabet skal  
bruges bedre

6-7 Ny regering  
DI Transport-direktør har  
store forventninger til den  
nye regering.

8-11 Her kører det  
for kvinderne  
Natascha er vild med at  
være chaufførlærling.



16-19 Sjøv og spænding  
i simulatoren

Kom med på skolebesøg.

24-25 Svære OK23-  
forhandlinger

30-31 Medlemsportræt:

Palles Fragt bygger ny  
stor terminal.



## KOLOFON

**Ansvh. redaktør:** Lars William Wesch, branchedirektør, ATL – Transportens Arbejdsgivere. **Bladredaktør:** Flemming Brandt, Wunderkind Media.  
**I redaktionen:** Flemming Brandt. **Fotos:** Claus Bech, Flemming Brandt, Shutterstock, Rune Johansen, Maria Tuxen Hedegaard, Martin Dam Kristensen.  
**Art Director:** Ann-Sofie Svensson, Wunderkind Media. **Layout:** Wunderkind Media. **Bladsekretær:** Maria Wejendorp, ATL – Transportens Arbejdsgivere.  
**Tryk:** Mercoprint Digital. **Ophavsret:** ATL – Transportens Arbejdsgivere. Det er tilladt at gengive artiklerne eller dele heraf med kildeangivelse. **Oplag:** 1000.  
Yderligere eksemplarer kan bestilles hos ATL – Transportens Arbejdsgivere, 1553 Kbh. V. Tlf: 3377 3377, atl@di.dk, www.atl.di.dk.

# Vi skal blive bedre til at udnytte vores DI-medlemskab

Den ny ATL-formand vil sørge for, at medlemmerne får mere ud af deres medlemskab i hverdagen.

**A**TL's nye formand hedder Henrik Tofteng. Ved årets generalforsamling afløste vognmanden med virksomhed i Brøndby Peter Bjerregaard Jepsen på formandsposten. Henrik Tofteng blev valgt uden modkandidater, og han vil arbejde stenhårdt for at give ATL's mange forskelligartede medlemmer mest mulig valuta for deres medlemskab.

ATL har nemlig mange varer på hylderne, som han tror, at medlemmerne kan blive bedre til at bruge, hvis bare de bliver mere opmærksomme på de tilbud, der vil gøre deres hverdag nemmere og i sidste ende mere profitabel.

Særligt vil Henrik Tofteng have medlemmerne af ATL til at udnytte medlemskabet af DI og deres brede palet af rådgivning og videreuddannelse.

"Vi skal blive endnu bedre til at fortælle vores medlemmer, hvad vi har på hylderne. Der er mange medlemmer, som kun tænker på os hver andet eller tredje år, når der skal forhandles overenskomst. Resten af tiden bruger de måske ATL til lidt rådgivning, men der ligger rigtig mange hjælperedskaber og venter på at blive udnyttet. Vi er medlem af Danmarks største erhvervsorganisation, og det skal vi huske at udnytte," fastslår den nye formand.

Som en ekstra understregning af det nære forhold til DI holder ATL næste års generalforsamling i Industriens Hus inde i centrum af København.

"Det bliver med et tema om, hvad det egentlig er, der foregår inde i

DI. Og samtidig får DI mulighed for at præsentere sig selv bedre over for vores medlemmer," fortæller Henrik Tofteng.

Han peger på den grønne omstilling med det tilhørende CO<sub>2</sub>-regnskab og digitaliseringen som to af de mest oplagte områder ud over overenskomsten, som medlemmerne kan få hjælp og inspiration til gennem DI-medlemskabet.

"Der er mange små og mellemstore vognmænd blandt vores medlemmer, som vil have gavn af de ressourcer, som DI tilbyder. De fleste af os gør tingene, som vi er vant til i hverdagen. Her kan vi faktisk få hjælp til at udvikle forretningen – og samtidig kan vi udnytte de muligheder, som vi alligevel har til rådighed, for det kontingent, som vi allerede har betalt," siger Henrik Tofteng.

"Vi er mange medlemmer, som går rundt med nogle af de samme overvejelser om fremtidens udfordringer: Eksempelvis i forhold til den kæmpe digitale omstilling, der trænger sig på. Hos DI får vi redskaber og viden til at bruge dem."



Henrik Tofteng vil som ny ATL-formand samarbejde med de konkurrerende organisationer. Foto: Flemming Brandt

## VIL DANNE SAMLET FRONT

Henrik Tofteng vil også bruge sin platform som formand til at styrke samarbejdet med de konkurrerende organisationer, for at sikre et godt samarbejde på tværs af branchen

"Vi har ikke noget ud af at stå hver for sig, når vi i store træk dybest set er enige. Jeg vil række ud til både DTL, ITD og Dansk Erhverv, for det vil kun kunne gavne os, hvis vi står samlet over for politikerne," siger ATL-formanden, der i øvrigt også er oldermann i Vognmandslauget i København.

Lige nu er det selvfølgelig forhandlingerne om den kommende overenskomst, der fylder mest i Henrik Toftengs arbejde som ATL-formand. Han forventer svære forhandlinger, hvor det for ham er vigtigt at notere sig, at transportbranchen ser ind i en svær fremtid på grund af en generel opbremsning i verdensøkonomien.

Det bliver forårets helt store opgave at få enderne til at mødes, så



Foto: Claus Bech

## BLÅ BOG

Henrik Tofteng er 59 år gammel. Han blev udlært som elektriker i 1984, og samme år startede han som vognmand, som kompagnon med sin morfar og hans tre biler. I dag har firmaet i alt 47 biler. I 1992 kom han ind i det politiske arbejde i forløberen for ATL.

Henrik Tofteng A/S kører med industri- og byggepladsaffald og arbejder med genbrug. Lastbilerne bliver bygget og serviceret hos søsterselskabet Phønix Danmark A/S. Der er 65 mand ansat i Henrik Tofteng A/S og 16 i Phønix Danmark A/S.

Henrik Tofteng bor i Lyngby, er gift og har fire børn, som alle er flyttet hjemmefra, samt tre børnebørn. Han prøver på at lære at spille golf, men ellers tager han i sommerhuset og går lange ture. Den primære fritidsinteresse er det politiske arbejde, som han er involveret i som formand for ATL, bestyrelsesmedlem i TEC og som oldermand i Vognmandslauget i København.

man når frem til en ny aftale. Derudover er der selvfølgelig de andre store udfordringer, som ATL i forvejen har taget livtag med i adskillige år – ikke mindst den grønne omstilling og problemerne med at rekruttere ny arbejdskraft.

“Vi vil gerne den grønne omstilling, men vi skal sikre, at den giver mening. Lige nu er infrastrukturen ikke på plads til at køre transport med el-lastbiler, når du kommer ud af byerne. Der skal vi være med til at sikre, at den slags bliver gjort klar. Og så vil vi have helt klare retningslinjer og krav, så vi undgår, at de biler, som vi investerer i, pludselig ikke kan bruges,” fastslår Henrik Tofteng. Han efterlyser samtidig mere offentlig støtte til overgangen fra diesellastbiler til el.

Den digitalisering af transportbranchen, som er i fuld gang, stiller også nye krav – ikke mindst til personalet. Og det gælder både hjemme på kontoret og ude i førerhusene.

“Det går superstærkt i øjeblikket, og der skal sørges for at få opgraderet vores personale, så vi kan følge med udviklingen. Vi skal skabe

en kultur, hvor vores ansatte gerne vil uddannes, for verden forandrer sig, og vi skal følge med,” siger han.

Henrik Tofteng har i mange år været engageret i uddannelse og rekruttering af de unge, og han er således formand for erhvervsskolen TEC Hvidovre. Han vil arbejde for, at de unge får mulighed for at tage og bruge det store kørekort, før de bliver 18, så det ikke stopper dem fra at komme i gang tidlige. De regler der gælder for yngre privatbilister kan være inspiration. Derudover har han et vigtigt budskab til alle, der gerne vil sikre fremtidens rekruttering: Hjælp med at tale branchen op, og fortæl om de positive sider i stedet for at tale den ned.

“Der er mange spændende job hos os, og det at være chauffør er ikke kun at køre ned gennem Europa og tilbage igen. Der kan være komplekse opgaver, når du kører med affald, flydende gods eller byggematerialer, og det er nødvendigt at blive ved med at lære noget nyt. Og hvem andre møder ind til et rullende kontor, der koster mellem halvdanden og fem millioner kroner,” siger den nye formand med et smil.

# SVÆKKEDE FORHÅBNINGER

**H**åbet om, at den nye regering ville komme vejgodstransporten til undsætning og afskaffe den forkætrede kilometerafgift, ser ud til at blive kortlivet.

Selv om Venstre og Moderaterne nu er en del af regeringssamarbejdet sammen med Socialdemokratiet, er der stadig udsigt til, at kilometerafgifter på lastbiler bliver indført.

DI Transport-direktør Karsten Lauritzen bliver skuffet, hvis regeringen holder fast i afgiften i stedet for at lytte til DI Transport og ATL for at finde løsninger på den grønne omstilling, der hverken koster arbejdspladser eller rammer konkurrenceevnen.

"Kilometerafgiften er jo et eksempel på det modsatte. Det ville være en meget dyr måde at nedsætte CO<sub>2</sub>-udledningen. Lad os hellere samarbejde og finde de intelligente løsninger," opfordrer Karsten Lauritzen.

ATL-formand Henrik Tofteng deler DI Transport-direktørens bekymring over udsigten til, at branchen bliver straffet med en kilometerafgift.

"Jeg tror, at det er en skæv vej at gå, hvis målet er at lægge grunden til en økonomisk bæredygtig grøn omstilling af vores erhverv. Den nye regering bør tage de gode anbefalinger fra DI og DI Transport til sig – herunder at skrotte kilometerafgiften, fjerne afgifterne på grønne drivmidler og understøtte køb af grønne lastbiler," siger formanden.

Både Karsten Lauritzen og Henrik Tofteng håber dog fortsat på et godt samarbejde med regeringen og den nye transportminister, Thomas Danielsen (V), der endda oprindeligt er uddannet lastbilmekaniker.

"Jeg er først og fremmest glad for, at der er kommet en minister, som er valgt og bosiddende et sted i landet, hvor der er rigtig mange transportvirksomheder, nemlig Vestjylland. Og når han ovenikøbet har en fortid som lastbilmekaniker, så tror jeg på, at han har noget naturlig kærlighed til vores branche. Ikke bare ren professionelt, han har også noget historik med sig, og det er et godt udgangspunkt," siger Karsten Lauritzen, der helt oprigtigt ser frem til samarbejdet med Thomas Danielsen – som han i parentes bemærket deler fødeår med, ligesom de begge stammer fra området omkring Limfjorden.

ATL-formand Henrik Tofteng har også bidt mærke i den nye ministers baggrund som mekaniker.

"Han ved, hvor gode bilerne er i dag – både

i forhold til sikkerhed og alt muligt andet. Alligevel kører vi stadig efter nogle gamle regler, hvor bilerne ikke var lige så sikre, som de er nu. Jeg håber, at vi bliver mødt af ministeren med større forståelse og indsigt i, hvad der betyder noget for vores branche," siger ATL-formanden.

Den nye regering bestående af Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne er født med et flertal i Folketinget, så den har mulighed for at gennemføre sin politik, hvis den ellers kan blive enig internt. Og det betyder også, at forventningerne til den er store inde i Industriens Hus.

"Når man ikke længere skal tage hensyn til hverken den yderste venstre- eller højre fløj, så skal man også levere. Nu er der ingen undskyldninger længere," fastslår Karsten Lauritzen.

## MANGLER INVESTERINGER

Han peger på de manglende investeringer i infrastruktur, der kan fremme overgangen til lastbiler på alternative drivmidler.

"Der er vi langt efter vores nabolande, Tyskland, Norge og Sverige – og det er dem, vi konkurrerer med. Man har tidligere afsat en støttepulje på 50 millioner til indkøb af el-lastbiler, og det er næsten at gøre nar. Der skal snarere en milliard kroner i tilskud til, før det rykker. Det er nu, der er nogle muligheder på transportområdet – omvendt så kræver det både vilje og midler fra politisk hold," fastslår DI-direktøren.

Henrik Tofteng opfordrer også til, at der kommer gang i investeringerne i infrastruktur, der kan fremme omstillingen til el-lastbiler:

"Få nu sat nogle el-ladestandere op. Der skal være flere muligheder for at tanke op undervejs med alternative drivmidler, hvis vi skal fastholde hastigheden i den grønne omstilling."

Ladestandere til el-lastbiler er også afgørende for at gennemføre en af de grønne nøglesager for kommunalbestyrelserne i landets store byer, hvor der er ved at blive indført nulemissionszoner, mener Karsten Lauritzen.

"Hidtil har der været ført meget symbolpolitik, som eksempelvis nulemissionszonerne. Nu skal vi rykke over i at lave politiske resultater, og der vil vi gerne være med. Men vi har brug for noget hjælp, hvis det skal lykkes i den virkelige verden. Eksempelvis



duer det ikke at lave en nulemissionszone i København, hvis man ikke har et eneste sted, hvor man kan oplade en el-lastbil," konstaterer DI Transport-direktøren tørt.

Et andet område, hvor Henrik Tofteng har forventninger til den nye regering, er spørgsmålet om rekruttering af udenlandsk arbejdskraft.

"Uanset konjunkturerne bliver vi stadig flere ældre, og vores behov for arbejdskraft i alle sektorer er stort. Så der er behov for en lettere adgang til at rekruttere internationale medarbejdere. Samtidig virker det fuldstændigt tåbeligt at sende for eksempel syriske flygtninge hjem, selv om de både kan tale

DI Transport-direktør Karsten Lauritzen og ATL-formand Henrik Tofteng har forhåbninger om mere medvind til vejgodstransportbranchen under den nye regering. Men det starter skidt.



dansk og gerne vil arbejde. Det er fuldstændigt vanvittigt, og det håber jeg stopper nu, selvom jeg savner nogle klare signaler fra den nye regering.”

Samstemmende opfordrer de to repræsentanter for DI og ATL til et bedre samarbejde mellem regering og erhvervsliv.

”Jeg håber, at de kommer i arbejdstøjet nu – der er nok at tage fat i,” siger Henrik Tofteng, mens Karsten Lauritzen håber på, at regeringspartierne nu vil leve op til deres løfter om at ville gøre noget for transportbranchen:

”Nu skal det vise sig, om de mener det alvorligt. Vejgodstransporten er et erhverv,

*Karsten Lauritzen, der tidligere har været minister for Venstre og nu er direktør for DI Transport, håber, at den nye SVM-regering leverer reelle løsninger på transportområdet. PR-foto*

der har været underprioriteret i forhold til, hvad man leverer til samfundet og i form af arbejdspladser. Danmark kunne jo ikke hænges sammen, hvis der ikke var transportvirksomheder til at bringe varer frem og tilbage mellem landsdelene,” siger DI Transport-direktøren.

## OPPOSITIONENS TRANSPORTORDFØRERE:

# Her er vores prioriteter

### **NIELS FLEMMING HANSEN, KONSERVATIVE:**

”Vi bør styrke det dansk-tyske samarbejde. Transport krydser landegrænserne, og det nytter ikke, at tyskerne bruger mange penge på investere i infrastruktur til at køre på brint, hvis vi ikke følger med.”

### **JENS MEILVANG, LIBERAL ALLIANCE:**

”Jeg vil arbejde for bedre fremkommelighed på vores veje gennem udbygning af vores motorveje eller opgradering af vores landeveje til 2+1 veje.”

### **KENNETH FREDSLUND,**

#### **DANMARKSDEMOKRATERNE:**

”Kilometerafgiften skal afskaffes. Den vil skævvride vores samfund og gøre det markant dyrere at være vognmand i landdistrikterne, hvor der er langt mellem husene, end at være vognmand i de store byer.”

### **SOFIE LIPPERT, SF:**

”Umiddelbart er vores vigtigste prioritet elektrificering.”

### **JETTE GOTTLIEB, ENHEDSLISTEN:**

”Min vigtigste prioritet er, at den er CO<sub>2</sub>-neutral, og at tung transport begrænses i sårbare områder. Så meget gods som muligt overføres til banetransport, og transport til yderste led med mindre lastbiler – gerne el-drevne.”

### **CHRISTINA OLUMEKO,**

#### **ALTERNATIVET:**

”Vigtigste prioritet er et CO<sub>2</sub>-reduktionsmål for den tunge vejgodstransport. Sæt skub i elektrificeringen med en tilskudsmodel og CO<sub>2</sub>-afgift, og få planlagt lade-stationer på de mest brugte ruter hurtigst muligt.”

### **LARS BOJE MATHIESEN,**

#### **NYE BORGERLIGE:**

”Som borgerlig ser jeg gerne, at man kigger på afgifter, urimelige bøder og krav, som medvirker til, at erhvervet får det vanskeligt. Jeg vil forsøge at overbevise regeringen om at droppe kilometerafgiften.”

### **NICK ZIMMERMANN,**

#### **DANSK FOLKEPARTI:**

”Initiativerne fra Infrastrukturplan 2035 skal udmøntes. Alt for mange steder i landet holder privat- og lastbiler i kø og spilder kostbar tid. Derfor er det vigtigt, at tidsfristerne fastholdes. E45 skal udvides hele vejen til Randers.”



# NATASCHA TAGER RATTET





Chaufførlærlingen Natascha Sørensen nyder at kunne nedbryde folks fordomme om kvinder bag rattet i store biler.

**D**er har været kolleger gennem tiden, som er gået over hendes grænser. De har højlydt luftet deres meninger om, at hun burde blive på kontoret eller i køkkenet. Men det har ikke afskrækket 21-årige Natascha Sørensen, som formår at grine ad de dumme kommentarer, som hun nogle gange hører, når hun passer sit job som chaufførlærling hos Ancotrans i Odense.

"Det har jeg oplevet mere end et par gange. Der er chauffører, som har en ret bestemt mening om kvinder, og hvad de må og kan. Men når det er sket, så har jeg hver gang kunnet snakke med min disponent om det, og så er det blevet løst. Vi har en rigtig god kommunikation, og det betyder meget for mig," fortæller Natascha Sørensen, inden hun klatter op i førerhuset og tænder for motoren.

Hun fortæller, hvordan det at køre lastbil er endt med at være hendes drøm om et meningsfyldt arbejdsliv. Da hun var barn, kørte hun på ture med sin morfar, der også var lastbilchauffør, og det holdt hun meget af. Men det er i høj grad Ancotrans' fortjeneste, at hun i dag er på vej til at gøre det til sin karriere.

"Jeg har aldrig været et sted, hvor jeg har været så glad for at være, som her. Jeg har været i praktik som teknisk designer og som landmand, men det her er lige mig. Vi har et rigtig godt sammenhold, vi er næsten som en familie. Og så er det bare sjovt at få lov til at køre sådan en stor bil – det kan jeg godt lide," siger den unge chaufførlærling med et bredt smil.

Hun nyder de positive reaktioner, som hun også får, når folk ser, at det er en kvinde, der kommer kørende i en af de store biler.

#### "KAN DU KLARE DET?"

Hun har også fået god grund til at smile, når hun har vendt op og ned på andre menneskers forestillinger om, hvad hun kan og ikke kan. Der har været både venner og familie, som ikke troede på, at hun kunne klare mosten – dag ud og dag ind bag rattet i de store køretøjer.

"Nogle af mine venner var sådan lidt "kan du nu også klare det". De troede, at det ville blive alt for hårdt for mig, og det kan da være krævende med meget arbejde og kun lidt fritid. Min familie var også lidt imod det og troede ikke på mig. Og det gav mig rigtig motivation – jeg skulle fandme modbevise dem. Og nu har jeg fået deres respekt. De synes, jeg er ret sej," fortæller Natascha Sørensen.

Men motivationen kommer også indefra. Som hun siger, så kan hun bare godt lide at køre – også når hun møder ind klokken fem om morgenen for at starte den første tur med en container, der skal køres ud. Og hun sætter allermest pris på sit job, når hun får en udfordring og skal ud et sted, hvor det måske er lidt svært at bakke til, første gang hun prøver det.

"Jeg vil helt sikkert anbefale det til andre piger og kvinder, hvis de kan lide at køre – og hvis de kan lide store biler. Der kan være ulemper med manglende toiletmuligheder, når du kommer ud til andre firmaer, og så er det stadig et ret mandsdomineret arbejdsområde. Men det håber jeg også kommer til at ændre sig de kommende år," siger Natascha Sørensen og fastslår, at hun håber på at blive fastansat hos Ancotrans efter lærlingetiden og arbejde mange år fremover som chauffør.

#### SMÅ FORSKELLE MED STOR EFFEKT

Hos Ancotrans har man succes med at ansætte kvinder som chauffører – målet er at nå ti procent i 2025.

I virksomheden Ancotrans har man gjort en særlig indsats og nedsat en intern arbejdsgruppe, som målrettet arbejder med initiativer for at rekruttere og fastholde flere kvindelige chauffører.

Med få virkemidler og et åbent sind er man godt på vej til at lykkes

## FÅ FLERE KVINDELIGE CHAUFFØRER

1. Sæt mål for at få flere kvinder i din virksomhed.

2. Vis at kvinder er velkomne og skab en god kultur.

3. Lav en mentorordning i virksomheden.

4. Tilbyd fleksible arbejdstider.

5. Sørg for arbejdstøj til begge køn og aflåste omklædningsrum.

6. Sæt fokus på sundhed, bevægelse og kost på arbejdspladsen.

7. Inviter lokale skoleklasser på besøg eller tilbyd at besøge skolerne.

*ATL, 3F m.fl. står bag kampagnen Job i Transport, som bl.a. har fokus på at få flere kvinder ind i branchen.*

*Læs mere på [jobitransport.dk/kvinder-der-styrer](http://jobitransport.dk/kvinder-der-styrer)*

**FORTSÆTTES  
SIDE 10**

Natascha Sørensen håber på at blive fastansat hos Ancotrans efter uddannelsen. Foto: Claus Bech

Mikael Hadaydeh og Morten Stubkjær Nielsen sikrer de kvindelige lærlinges tryghed. Foto: Claus Bech

FORTSAT FRA SIDE 9

med et projekt, som kan inspirere mange af konkurrenterne, der gerne vil rekruttere flere kvinder. Lige nu er syv procent af virksomhedens ansatte chauffører kvinder, og målet er altså ti procent allerede i 2025.

"Vi vil generelt gerne have flere kvinder ind i førerhuset. Vi ville gerne være oppe på ti procent nu – vi er på vej, og vi når det helt sikkert inden 2025," fastslår teamleder i Ancotrans West, Morten Stubkjær Nielsen.

Han er sammen med disponent og elevansvarlig, Mikael Hadaydeh, nogle af personerne bag Ancotrans' succes med kvindelige chauffører.

"I virkeligheden er der jo ikke noget, der er anderledes, når det er kvinder, der er chauffører. De udfører jobbet på lige fod med mandlige kolleger," understreger Mikael Hadaydeh.

Praktiske tiltag så som kvindeligt arbejdstøj, toiletforhold til begge køn samt mentoraftaler er en del af initiativerne i arbejdet med at øge diversiteten i chaufførjobbet.

Indimellem må der tages nogle personlige hensyn. Eksempelvis er der en chauffør, som er enlig mor, der altid møder sent hver anden fredag for at få tingene til at hænge sammen, fortæller teamlederen og understreger, at de også har mandlige chauffører, som skal være hjemme klokken 16 hver dag for at få arbejds- og privatliv til at gå op.

Når man spørger Morten Stubkjær Nielsen og Mikael Hadaydeh, svarer de, at de næsten ikke har gjort noget anderledes for at få flere kvinder ind bag rattet i virksomhedens biler. Men der er alligevel drejet på et par knapper.

"Vi har fået billeder af kvindelige chauffører i vores jobannoncer. Og når vi laver små videoklip til at gøre opmærksom på jobmulighederne i Ancotrans, så er der også kvinder med. Og så hjalp det måske også på interessen, da vores chauffør Diana var med i Go'morgen Danmark," siger Mikael Hadaydeh og hentyder til et indslag, hvor en af virksomhedens kvindelige chauffører var med i TV 2's morgenprogram med sin lastbil inde i Tivoli.

Og alligevel understreger de to Ancotrans-chefer, at de ikke gør nogen forskel og vælger kvindelige lærlinge frem for mandlige.

"Vi kigger på ansøgernes baggrund og på deres kvalifikationer fra skolen. Da vi tog Natascha og vores anden kvindelige chaufførlærling, Simone, ind, var det, fordi de gjorde det bedre, da vi var ude til et seminar for at finde nye lærlinge. Og det har vi ikke fortrudt. Vores erfaring er, at kvinderne gør det fuldt ud på højde med mændene," siger Morten Stubkjær Nielsen.

Det kan dog stadig give nogle udfordringer, når en medarbejdergruppe, som primært består af mandlige chauffører pludselig får en kvindelig kollega.

"Tonen kan være meget mande-præget. Nogle gange har der været chauffører, som er gået – hvis ikke over grænsen, så meget tæt på – og det tager vi hånd om med det samme. Da det skete, fik vi løst det, og alle gik derfra som venner," siger Mikael Hadaydeh.

STADIG FLERE FLERE KVINDER

I fremtiden bliver der stadig flere kvindelige chauffører i vejgodstransport. De seneste tal fra Børne- og Undervisningsministeriet viser, at kvinderne nu udgør 8,3 procent af lærlinge i lære på vejgodstransport – en vækst på omkring to procentpoint i forhold til de foregående år.

Vejtransportbranchen har i en årrække haft fokus på at få flere kvinder ind bag rattet som chauffører. Aktuelt er andelen af kvindelige chauffører dog kun 2,4 procent i 2021. Kvinderne er altså fortsat få, men både antal og andel er fordoblet på syv år. Målet er, at kvinderne i 2030 skal udgøre ti procent af det samlede antal lastbilchauffører herhjemme.

KØNSFORDELING BLANDT LÆRLINGE – VEJGODSTRANSPORTUDDANNELSEN

	ÅR	2018	2019	2020	2021	2022
ANTAL	KVINDER	40	48	54	64	80
	MÆND	679	727	842	904	887
ANDEL I PROCENT	KVINDER	5,6	6,2	6	6,6	8,3
	MÆND	94,4	93,8	94	93,4	91,7

KØNSFORDELING BLANDT ALLE LÆRLINGE INDEN FOR TEKNOLOGI, BYGGERI OG TRANSPORT

	ÅR	2018	2019	2020	2021	2022
ANDEL I PROCENT	KVINDER	10	10,1	10,1	10,2	10,1
	MÆND	90	89,9	89,9	89,8	89,9
<b>ANTAL LÆRLINGE INDEN FOR TEKNOLOGI, BYGGERI OG TRANSPORT</b>						
I ALT		32.668	34.082	35.426	37.463	39.558





#### KØNSFORDELING BLANDT LASTBILCHAUFFØRER

ÅR	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ANTAL KVINDER	285	253	253	247	257	294	340	375	441	484	544	635
ANTAL MÆND	22.918	21.494	21.494	20.593	20.560	22.062	23.240	24.009	24.844	25.493	25.162	25.832
ANDEL KVINDER PROCENT	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,4	1,5	1,7	1,9	2,1	2,4
ANDEL MÆND PROCENT	98,8	98,8	98,8	98,8	98,8	98,7	98,6	98,5	98,3	98,1	97,9	97,6

Alle tal er opgjort i september

Kilde: Danmarks Statistik og DI

## ET LANGT SEJT TRÆK

Siden begyndelsen af 2022 har ATL's medlemsvirksomheder, med chauffører som kører cabotagekørsel i udlandet, kunnet nøjes med at registrere turene i det fælles EU-system 'IMI', uanset hvilket EU-land man kører i, hvor man tidligere skulle registrere sig i de forskellige landes eget system.

"Det er bedre, men der er stadig en del udfordringer med systemet. Der er mange medlemmer, som synes, at det er besværligt, at man skal lave en ny registrering for hvert land i stedet for en registrering, som kunne ryge ud til alle landene," fastslår Rune Noack, transportpolitisk chef i DI.

Registreringssystemet blev indført for at sikre, at chaufførerne får en løn, der svarer til reglerne i det land, som de kører i. I forhold til ATL-medlemmer, som har et datterselskab i udlandet, kan chaufførerne nu registrere sig for et halvt år ad gangen, når de skal køre cabotagekørsel i Danmark – i modsætning til tidligere, hvor de skulle registrere hver enkelt tur.

Rune Noack konstaterer, at der hele tiden vil være nogle diskussioner om, hvorvidt noget er cabotagekørsel eller ej, og det har der været siden 2009, hvor de eksisterende regler trådte i kraft. Der er stadig uklarhed om reglerne, men DI Transport og ATL arbejder på at få det løst i EU-systemet og i Færdselsstyrelsen herhjemme.

"Det er et langt, sejt træk, og vi er ikke i mål endnu. EU havde undervurderet opgaven, og derfor er der tale om en vej, som bliver lagt, mens man kører på den. Det er ikke tilfredsstillende for de danske virksomheder, som kan ramle ind i meget store bøder i de nordiske lande, hvis de uforvarende kommer til at lave en fejl," konstaterer Rune Noack.

Oven i det fælleseuropæiske regelsæt har man indført nogle lidt underlige danske fortolkninger, som man ikke har i andre lande, og det giver nogle ekstra problemer.

"Vi arbejder hele tiden på at få ryddet ud i de nationale særregler og for at sikre, at EU-reglerne skal være til at forstå i den virkelige verden, som virksomhederne lever i. Nogle gange må vi gå til EU-domstolen, og andre gange kan det klares i dialog med enten Færdselsstyrelsen eller myndighederne i de andre lande," fastslår Rune Noack.



Foto: Claus Bech

## Ensartede spilleregler

ATL fortsætter dialogen med politiet og Færdselsstyrelsen om kontrollen af det mobile arbejdstidsdirektiv.

**S**iden 21. november sidste år har Færdselsstyrelsen og politiet udført kontrollen af det mobile arbejdstidsdirektiv. En dato, der på ATL's opfordring, blev skubbet seks måneder for at sikre virksomhederne mere tid til at forberede sig på den nye virkelighed.

Og hvordan fungerer det så?

"Vi har haft møde med politiet lige inden opstarten, og det er stadig uklart, hvor barren kommer til at ligge. Eksempelvis kan tre-fire overtrædelser af kørehviletidsbestemmelserne jo være mange, hvis det er i løbet af fem dage. Omvendt er det ikke særligt mange, hvis du har kørt i 20 dage," siger chefkonsulent i ATL, Morten Arnskov Bøjesen.

"Der er ligeledes holdt et møde med Færdselsstyrelsen, der har valgt at lægge deres nuværende kontrolsystem ned over kontrollen. Det betyder, at man kigger på antallet af overtrædelser ud over bagatelgrænsen set i forhold til virksomhedens aktiviteter og størrelse. Det betyder i praksis, at hvis Færdselsstyrelsen ikke finder nok overtrædelser og dermed ikke sender sagen videre til politiet, vil der heller ikke blive udført kontrol af Arbejdstidsdirektivet," tilføjer han.

Foreløbigt har Morten Arnskov Bøjesen dog ikke hørt om særligt mange sager fra medlemmerne, så det er hans indtryk, at kontrollen fungerer tilpas lempeligt. Men han vil gerne være sikker på, at den nye

kontrol bliver administreret ens over hele landet.

"Hvis kontrollen ikke bliver centralt styret, og man dermed lægger det ud til en subjektiv vurdering blandt landets betjente i en vejsidekontrol, så kan jeg frygte, at der vil være stor forskel på, hvordan de bliver udmøntet. Vi vil have en ensartet kontrol, så virksomhederne kender spillereglerne, og vi undgår tvivlsager. Det vil jo være konkurrenceforvridende, hvis der eksempelvis er forskel på, hvad der skal til, før man udfører kontrollen i Nordjylland og i Syddanmark," pointerer Morten Arnskov Bøjesen.

Han peger på, at det er vigtigt, at virksomhederne ikke kun kigger på køre-hviletiden, men også arbejdstidsdirektivet, da der i kontrollerne fra Færdselsstyrelsen er lagt op til, at hvis en chauffør laver en grov overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, så udløser det en kontrol af alle virksomhedens medarbejdere.

"Det har da været en øjenåbner for os at finde ud af, at hvis der bare er en sag med en alvorlig overtrædelse i en stor virksomhed, kan det udløse en kontrol af samtlige chauffører. Det virker lidt ude af proportioner. Det er et synspunkt, som vi har fremlagt i vores møder med myndighederne, og noget, som vi vil tage med i den fremadrettede løbende dialog med Færdselsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet og politiet."

Morten Arnskov Bøjesen understreger vigtigheden af, at ATL holder fast i den tætte dialog med myndighederne.

"Måske er det slet ikke så stor en udfordring, som der har været lagt op til. Langt de fleste af ATL's medlemsvirksomheder har i dag rigtigt godt styr på køre-hviletidsreglerne, og så bliver kontrollen af arbejdstidsdirektivet ikke et problem."

# ESG-rapportering bliver en stor opgave

Både små og store godstransportvirksomheder skal forberede sig på de nye administrative udfordringer, EU's nye bæredygtighedsdirektiv giver. DI er klar med hjælp.

**D**er er udsigt til ekstra arbejde på kontoret, når EU's nye bæredygtighedsdirektiv tages i brug. Fremover skal virksomhederne også kunne gøre rede for, hvordan deres aktiviteter påvirker samfundet, klimaet og miljøet – og det gælder både positive og negative effekter.

Det såkaldte CSR-direktiv om ESG-rapportering (Environmental, Social og Governance-rapportering) er nu blevet endeligt vedtaget i Europa-Parlamentet, og de nye regler bliver indført i etaper fra 2024 og frem til 2028.

Marie Gad er chef for Global udvikling og bæredygtighed hos DI. Hun forudser, at der bliver tale om en stor opgave for alle medlemsvirksomhederne i ATL – også selv om direktivet i første omgang er rettet mod de store virksomheder.

"De skal nemlig også indhente information hos deres underleverandører, der skal kunne dokumentere deres miljø- og samfundsmæssige påvirkning i værdikæderne. Så stort set alle virksomheder vil blive påvirket i en eller anden grad. Men det gælder hele EU, og derfor tror jeg også, at det bliver til fordel for de danske virksomheder," siger Marie Gad.

Direktør Lars Sørensen fra Johs. Sørensen og Sønner A/S er medlem af ATL's bestyrelse. Han mener, at vognmændene i forvejen arbejder helt naturligt med CSR hver eneste dag, eksempelvis når det gælder drivmidler, sygefravær og arbejdsskader. Men nu skal det registreres og sættes i system, så det kan dokumenteres helt ned på hver enkelt ordre.

"Det stiller nogle yderligere krav til detaljegraden. Vi er et tydeligt led i langt de fleste værdikæder, og hvad enten vi transporterer noget fra a til b, indsamler affald eller hejser noget op på et tag, har det en betydelig påvirkning af miljøet. Nu skal vi ud og hjælpe vores kunder med at vise, hvordan verden ser ud hos os," siger Lars Sørensen.

## START FORBEREDELSENE NU

Marie Gad anbefaler, at virksomhederne kommer i gang hurtigst muligt med at

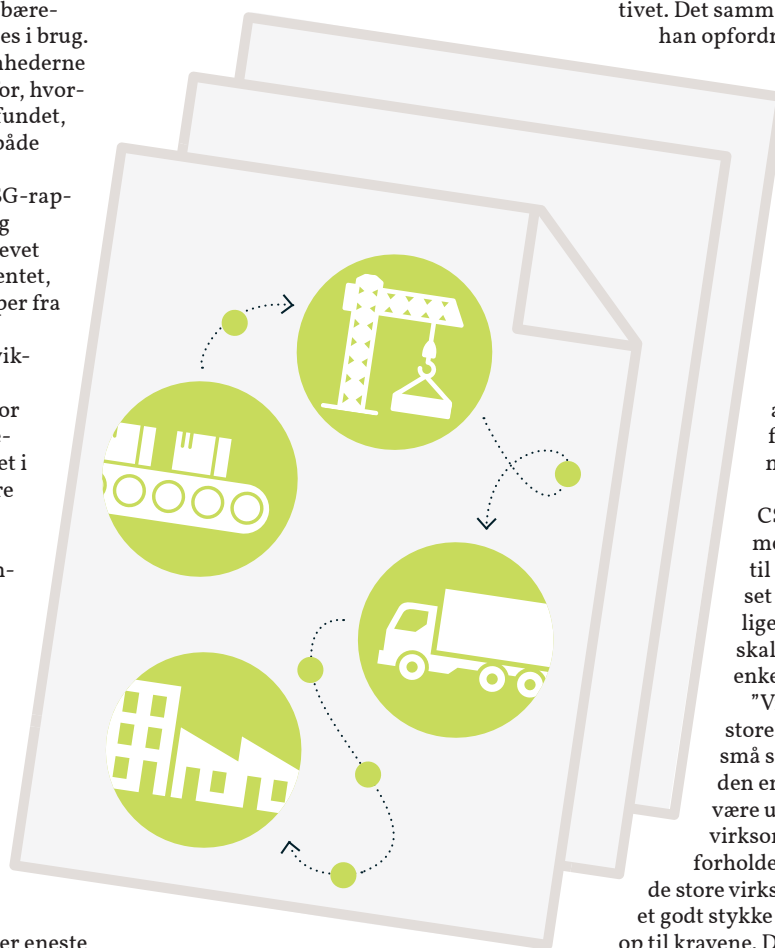
forberede sig på at skulle leve op til direktivet. Det samme gør Lars Sørensen, men han opfordrer virksomheder til først at

have en dialog med deres kunder for at få afklaret, hvilken dokumentation de har brug for.

"Det bliver afgørende for vores overlevelse i fremtiden, at vi lever op til de her krav, men vi skal bruge kræfterne klogt. Vi vil gerne imødekomme vores kunders behov og ramme deres CSR-krav, men vi skal ikke gøre noget, som alligevel ikke efterspørges," fastslår bestyrelsesmedlemmet.

Lars Sørensen forventer, at CSR-direktivet også kan være med til at skubbe på i forhold til digitaliseringen af branchen set i lyset af de mange forskellige former for oplysninger, der skal registreres i forhold til de enkelte transporter og kunder.

"Vi er en branche med både store internationale spillere og små selvkørende vognmænd, men den enkelte vognmand kan også være underleverandør for en stor virksomhed, så de er også nødt til at forholde sig til de nye krav. Nogle af de store virksomheder er allerede kommet et godt stykke af vejen i forhold til at leve op til kravene. De mindre kan måske vente lidt, så vi som branche får noget mere erfaring og viden om, hvad der forventes af os."



## KORT OM CSR-DIREKTIVET

EU's nye CSR-direktiv (Corporate Sustainability Reporting Directive) er nu vedtaget endeligt i EU.

Direktivet indføres gradvis fra 2024 til 2028. Det afløser de

nuværende EU-krav om samfundsansvar i årsregnskabsloven og medfører mere detaljerede rapporteringskrav.

Formålet er at forbedre de eksisterende

regler for, hvordan virksomheder redegør for deres aftryk på samfund, mennesker og miljø. CSR-rapporteringen skal godkendes af en uafhængig revisor eller certificeringsinstans.



# Nu går den ikke længere

Dansk økonomi står over for en nedtur, som forhåbentlig ender med en blød landing efter en gylden periode.

**D**e sorte skyer trækker sammen over den himmel, hvor solen ellers længe har sendt varme stråler ned over den danske økonomi. Det fastslår Morten Granzau Nielsen, underdirektør for økonomisk politik og analyse i DI.

I en tid, hvor de med hinanden tæt for-

bundne kriser, inflation, krig i Europa og eksploderende energipriser præger nyhedsbilledet, var det kun et spørgsmål om tid, før vi også herhjemme ville blive ramt af den internationale afmatning.

"Nu går den ikke længere, nu kommer nedturen. Vi har måttet knibe os i armen over, hvor længe beskæftigelsen kunne blive ved med at stige. Men vi kan ikke længere undslippe en situation, hvor vi oplever en inflation på det højeste niveau de sidste 40 år," konstaterer Morten Granzau Nielsen og tilføjer, at DI's økonomer skønner, at BNP falder i fjerde kvartal af 2022, men det kan først med sikkerhed fastslås til februar.

"Antallet af lastbiler, der kører over Storebælt, er en meget god indikator for økonomi-

en, og der har vi set et ganske pænt fald, når vi korrigerer for sæsonudsving," fortæller Morten Granzau Nielsen.

Til og med tredje kvartal af 2022 har de økonomiske nøgletal herhjemme været overraskende pæne set i forhold til verdens øvrige udvikling, hvor alle forudsætninger har været til stede, for at vores økonomi også skulle gå i bakgear. De pæne tal hænger blandt andet sammen med den danske økonomis sammensætning, hvor medicinalindustrien fylder meget, og den har præsteret godt i 2022.

Men nu falder eksporten, og der er udsigt til, at den vil falde yderligere i det nye år. Indtægterne fra søtransporten er faldet nogle måneder i træk, og det hænger sammen



Krigen i Ukraine har skabt en mere usikker verden, og det rammer den danske økonomi. Foto: Shutterstock

med, at fragtraterne har taget et gevaldigt dyk.

”Vi skønner samlet set, at BNP vil falde med 0,8 procent i 2023, og at beskæftigelsen vil falde med 70.000 i perioden til og med udgangen af 2024. Men man skal huske på, at vi kommer fra et virkeligt højt niveau, så der er også et element af normalisering. Det kan den enkelte, der mister sit job, selvfølgelig ikke bruge til noget, men samlet set har vores økonomi en del at stå imod med, før vi ender i en kæmpe krise. Så lige nu har vi udsigt til en blød landing,” fastslår Morten Granzau Nielsen.

### EN USIKKER VERDEN

Han påpeger dog, at økonomerne i øjeblikket har mere svært end normalt ved at forudsige fremtiden. Der er så mange usikre faktorer. Og eksempelvis spår de økonomiske vismænd, rådgivningsorganet under Økonomiministeriet, et værre scenarie for udviklingen, end det som DI's økonomer forventer.

”Det kan sagtens blive værre, end vi tror, men det kan også blive bedre. Vi skønner, at inflationen kommer under kontrol og falder betydeligt i 2023. Men alle økonomer har i flere måneder sagt, at nu har inflationen topet – og så har vi alle sammen alligevel fået trukket bukserne ned igen og igen. Hånden på hjertet – der er ingen, som med sikkerhed kan sige, hvor hurtigt inflationen går nedad igen.”

Den anden store usikkerhedsfaktor er udviklingen i en mere usikker verden, end vi længe har været vant til at leve i. Det handler både om, hvordan krigen i Ukraine udvikler sig, coronarelaterede nedlukninger i Kina og om usikkerhed i forsyningskæderne.

”Udfaldsrummet er blevet betydeligt bredere, end det ellers har været, når vi har skullet forudsige udviklingen. Vi har en krig i Europa, der kan eskalere, og det havde for få år siden været helt utænkeligt. Derfor er det svært at træffe strategiske beslutninger, men som altid er den enkelte nødt til at agere ud fra den viden, som man har til rådighed.”

Hvad betyder den lidt dystre fremtidsudsigt så helt konkret for vejgodstransportbranchen? Skal man holde igen med investeringerne og udskyde nye indkøb af lastbiler og en eventuel omstilling til alternative drivmidler? Eller er det afgørende at investere nu, hvis man vil overleve i en trængt konkurrencesituation? Og hvilke muligheder er der for at konsolidere sin position og vinde markedsandele?

”Det typiske svar vil være at holde lidt igen og tænke sig om en gang til, inden man investerer i et nyt kapitalapparat. Hvis man skal ud og købe nye store maskiner på fire hjul, så udskyder man det typisk, indtil man har lidt mere sikkerhed for, om kunderne stadig er der. Men en krise er også en mulighed, og hvis du har de økonomiske muskler, kan du opnå store gevinster – eksempelvis gennem opkøb af andre virksomheder,” siger Morten Granzau Nielsen.

## ”KRIG ER SKIDT FOR SAMHANDEL OG TRANSPORT”

Den russiske invasion i Ukraine har givet de danske shipping- og havnevirksomheder en masse bøv – men også nye indtægter

Et økonomisk jerntæppe har igen sænket sig over Europa, og det har nogle omkostninger, som rammer bredt. Også de virksomheder, der er organiseret i Danske Shipping- og Havnevirksomheder, som er en medlemsforening i Dansk Industri, er ramt. De virksomheder håndterer en stor del af de varer, som vejgodstransportbranchen kører med.

Det konstaterer Jakob Svane, der er seniorchefkonsulent i brancheforeningen.

”Krig er skidt for handel og transport. Det er klart, når vores medlemmer i tre årtier har rettet sig mod – og at det blandt andet har været en af de danske regeringers prioriteter – at vi skulle samhandle mere med Rusland.”

Selv om der allerede var en del økonomiske sanktioner i gang på grund af den russiske annektering af Krim, ændrede den økonomiske virkelighed sig voldsomt næsten med en dags varsel efter invasionen i februar sidste år.

Den ændrede virkelighed betød, at shipping- og havnevirksomhederne i al hast fik omlagt deres handelsmønstre for at kunne leve op til kravene om at afbryde samhandlen med Rusland.

”Virksomhederne havde i forvejen en hel del på plads til at imødegå det, der kom, fordi man var opmærksom på, at vinden ikke blæste i den rigtige retning. Men der var nogle enkelte, der kom i klemme i overgangsfasen, hvis varerne eksempelvis var købt og betalt, men befandt sig i Rusland,” fortæller Jakob Svane.

Mens det gav nogle store problemer i en overgangsfase, er tingene efterhånden landet igen. Og selv om virksomhederne har været nødt til at afvise nogle transporter og dermed også tabt noget aktivitet på grund af sanktionerne, er det for tidligt at sige, om det alt i alt har betydet et tab for branchen, konstaterer Jakob Svane.

”Selvfølgelig ville vi helst have været denne ulykkelige situation foruden. Vi har ikke noget ønske om at profitere af den. Men isoleret set er det svært at sige, om det er positivt eller negativt for vores medlemmer. Og der har været nogle udviklinger, som vi slet ikke havde set komme – som når det er væltet ind med kul, fordi der skulle opbygges nogle store bufferlagre,” siger Jakob Svane.

En ting er dog helt sikkert: Det har været bøvlet for de danske shipping- og havnevirksomheder at omstille sig til de nye tider. Også selv om der generelt har været stor forståelse for, at man har været nødt til at reagere på den russiske invasion, så længe det er sket i fællesskab på EU-niveau.

”Fælles for vore medlemmer er det, at de har brugt mange ressourcer på omstillingen. Og så må vi konstatere, at globalt finder russerne nogle andre samarbejdspartnere, men det gør vi også. Vi ved ikke, hvor længe krigen varer, og hvordan den udvikler sig – og vi ved heller ikke, om sanktionerne slutter, når krigen gør det. Men vi ved, at der er kommet nye mønstre og flows, og det må vi så forholde os til,” siger seniorchefkonsulent Jakob Svane.

# 0,8

procent falder Danmarks BNP med i 2023 ifølge en prognose fra DI.

# EN RULLENDE SUCCES. PÅ SJETTE ÅR

Med en køretur i simulatoren bliver frøene sæt til fremtidens chauffører.

**D**en automatiske dør glider til side, og eleverne fra 9.1 klatrer op ad trinene og ind i varmen på den specialdesignede truck, som udgør Job i Transport-kampagnens vigtigste redskab til at få fat i de unge.

Der er ingen tvivl om, at de godt 20 teenagere fra Lærkeskolen i Stenløse vest for København denne formiddag hellere vil være herinde end udenfor i det decemberkolde gråvejr eller for den sags skyld inde i klassen og have matematik.

"Må vi godt prøve simulatoren nu?" lyder det utålmodigt fra en af drengene, men først er det Heine Schultz' og Magnus Købkes tur til at fortælle lidt om, hvad der kommer til at ske under besøget på Job i Transport-roadshow.

Forinden har konsulenten og projektchefen på et fælles møde for alle skolens niende-klasser fortalt om, hvordan man kan uddanne sig inden for godstransportbranchen, og nu kommer klasserne på skift på besøg i den store trailer, der er parkeret uden for skolen.

"Vi er ude tre gange om ugen, og vi besøger både 9. og 10. klasser, FGU-skoler og frie fagskoler. Vi kommer ofte i områder, hvor man ikke tænker på muligheden for at

arbejde i godstransportbranchen, men efter gymnasiet er der alligevel nogle unge, som kommer i tvivl om, hvad de vil – og så er det måske meget godt, at de har hørt om os og de muligheder, vi kan give dem," fortæller Magnus Købke.

Han har stået i spidsen for Job i Transportens Roadshow siden begyndelsen af 2016, så han kender i den grad rutinen. Det er svært at måle den direkte effekt af de mange skolebesøg og simulatorture rundt om i landet, men han betragter kampagnen som at så et lille frø, der måske spirer og bliver til nogle nye lærlinge om nogle år. Og samtidig taler tallene deres tydelige sprog: Mens der i 2015 var 583 lærlinge i vejgodstransportbranchen, var der i 2021 1.090 lærlinge i gang med at uddanne sig.

## FLERE SUCCESHISTORIER

"Det er ikke afgørende, at eleverne bliver interesserede her og nu. Det er også vigtigt, at skolelærerne og uddannelsesvejlederne bliver opmærksomme på, at vi findes og er en uddannelsesmulighed – når vi nu ikke kan få fat i mødrene, som er dem, der har allerstørst indflydelse på børnenes valg," siger Magnus Købke.

"Og når vi kommer ud i 10. klasserne og på

*Det helt store trækplaster er turen i lastbilsimulatoren, som eleverne får lov til at prøve i et par minutter. I baggrunden er det Magnus Købke, der har stået i spidsen for roadshowet siden starten.*



*En del af Job i Transportens roadshow er også et foredrag om branchen samt en efterfølgende quiz.*



## DET SIGER ELEVERNE OM ROADSHOWET

**”**Det er nok vigtigt at opleve, hvordan nogle forskellige jobs er, og det skader jo ikke at prøve noget andet. Jeg skal i gymnasiet, og bagefter vil jeg gerne tage en uddannelse, som har noget med sport at gøre. Det var lidt svært at køre simulator, man skal lige vænne sig til det, men det var helt ok.

**WILLIAM CARLSEN, 15 ÅR**







FGU-skolerne, hvor eleverne er lidt ældre, er der nogle gange en hel håndfuld elever, som bliver grebet af stemningen og bagefter vil være chauffører,” siger han med et bredt smil og tilføjer, at han også har mødt unge, som tidligere har besøgt roadshowet, som fire år senere kommer kørende i deres egen truck.

Mens der er mange skoler, hvor det populære roadshow vender tilbage år efter år og giver nye niende klasse-elever muligheden for at prøve simulatoren, så er det første gang, at Magnus Købke og Heine Schultz har parkeret lastbilen foran Lærkeskolen.

Fortsættes side 18

” Det var mere spændende, end jeg havde forventet – og det giver et meget godt indtryk af, hvordan det er at køre lastbil. Jeg har en fætter, som gerne vil være chauffør og allerede har taget det store kørekort – hans bonusfar arbejder også som lastbilchauffør. Jeg tager en gymnasial uddannelse efter skolen, og derefter har jeg endnu ikke fundet ud af, hvad jeg vil.

**SIGURD OLSEN, 15 ÅR**



For at svare rigtigt på spørgsmålene i quizzen er det nødvendigt at have målepinden frem.

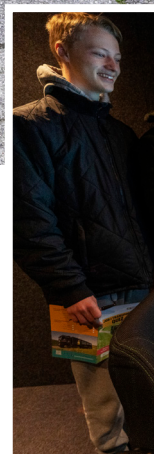


” Inden vi skulle herind, tænkte jeg 'åh gud', men det var faktisk meget sjovt og ikke særligt tungt. De er gode til at gøre det spændende. Min morfar har et lastbilfirma, og jeg har altid tænkt, at det var dødssygt. Men det var sjovt at køre lastbil – og nu er jeg sikker på, at jeg kan lave et højresving.

CATRINE BILL, 15 ÅR



Dagens bedste lastbilschauffør vinder en powerbank, men alle eleverne får et indblik ind i en branche, der sjældent er i fokus på skolerne.





## KORT OM JOB I TRANSPORTS ROADSHOW

Mere end 900 skoler og 70.000 elever har siden begyndelsen i 2016 haft besøg af den store Mercedes-truck med roadshowet, som er et initiativ, der blandt andet finansieres af Transportens Udviklingsfond.Ud

over simulatorkørsel, quiz om chauffør-uddannelsen og videoer med unge chauffører, holder konsulenterne et oplæg om branchen og mulighederne for en uddannelse til chauffør.

Roadshowet er et af de mange initiativer, som skal afhjælpe manglen på chauffører. Siden 2015 har ATL og 3F med flere kørt den fælles Job i Transport-kampagne, som roadshowet er en del af.



Roadshowet med simulatoren har kørt de danske landeveje tynde siden 2016, og flere end 70.000 elever har prøvet kræfter med simulatoren.

unge chauffører i alderen 23-30 år, som fortæller om, hvad det er, der gør, at de er vilde med deres job bag rattet – afbrudt af æstetisk smukke optagelser af lastbiltransporter, som skærer sig gennem det danske landskab.

### FRITGÅENDE ELGE

Op så er der en quiz, som Heine Schultz deler ud, mens han fortæller, at der er en powerbank på højkant blandt de elever, der kan svare rigtigt på alle spørgsmålene. Svarene finder eleverne med lidt hovedregning og på plancher, som er sat op på væggene inde i traileren, samt ved at låne en meter-lang træstok til at måle lastbilens ydermål.

De unge følger opmærksomt med, mens de ser videoerne, men det er turen i simulatoren i den anden ende af lastbilen, der er dagens store hit. Når de har fået styr på quizzen, står de i små grupper og følger med i, hvordan det går klassekammeraterne, mens de prøver på at holde sig på vejen og samtidigt overholde fartgrænser og respektere fuldt stop-skilte – og ikke mindst at undgå de elge, som uden varsel dukker op på de svenske veje, som man kører på i det simulerede landskab.

Turen varer to minutter per elev – eller indtil man kører galt. Så der er tryk på, for at alle når at prøve en tur i den virtuelle lastbil.

Efter en lille time er det forbi. Eleven Sara virker lidt overrasket, da hun vinder dagens powerbank, og Heine og Magnus siger tak for i dag og sender eleverne tilbage i klassen. En oplevelse og et indblik i en branche, som de fleste af dem på forhånd kun havde begrænset kendskab til.



Peter Thage er som klasselærer for 9.I sammen med sine elever oppe i traileren.

”Mange af dem er nysgerrige på, hvad det er for noget – også selv om de fleste nok allerede har valgt uddannelse og enten skal på efterskole eller i gymnasiet efter 9. klasse.”

Han er glad for initiativet og roser de to værter, der uden at være overpædagogiske stadig rammer de unge:

”De er gode til at gøre det spændende – og det er fedt at høre om de her lidt mere nicheprægede uddannelser, så eleverne også finder ud af, at det er en mulighed.”

Denne formiddag ser de unge først nogle korte videopræsentationer af tre forskellige

”Jeg tror ikke lige, at det er en uddannelse, jeg kommer til at tage, men det var ret spændende, og jeg har fået lidt mere respekt for lastbilchauffører. Der er flere lag i jobbet, end jeg lige troede. Der er mange ting, man skal være opmærksom på ved hver aflæsning – og det var lidt svært at køre simulator.

OLIVA SYBERG, 15 ÅR

## Ny statistik viser stigende omkostninger

Fremover kan man sort på hvidt følge med i, hvordan omkostningerne udvikler sig på tværs af branchen. Det kan man i det nye lastvognsindex, som Danmarks Statistik har offentliggjort. Indexet viser både udviklingen inden for dagrenovation, slamsugning og lastvognskørsel.

Indexet kommer blandt andet på initiativ af ATL's sekretariat, som har registreret en stor efterspørgsel efter oplysningerne blandt medlemmerne.

Find indexet her: <https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/erhvervsliv/industri/omkostningsindeks-for-dagrenovation-og-slamsugning>



Advokat Christian B. Waring Strømlund er i december sidste år begyndt i ATL's sekretariat som ny chefkonsulent, hvor han rådgiver om ansættelses- og arbejdsret.



Foto: PR

## Første del af ny rasteplads står færdig i 2024

I efteråret 2022 blev det første spadestik taget til den nye rasteplads ved Horsens, der bliver den største i Europa. 'Recharge City' er et kæmpe anlægsprojekt på 270.000 kvadratmeter, som opføres vest for motorvejsafkørsel 57, Horsens Syd. Den første del af rastepladsen står klar i 2024 med 450 parkeringspladser til lastbiler, der lever op til EU's højeste certificeringskrav.

I årene efter vil der både blive etableret lade- og brintstationer samt hotel, træningsfaciliteter og restauranter.

Det er den lokale virksomhed, HM Entreprenør A/S, som står for 'Recharge City', og virksomhedens indehaver, Michael Mortensen, har selv en fortid som vognmand, så han kender branchens behov indefra.

"Vi har i mange år kaldt på flere rastepladser i Danmark, så det er meget positivt, at det med HM Entreprenør A/S' hjælp nu sker. Det vil være med til at skabe bedre forhold for både chauffører og vores medlemsvirksomheder, siger Morten Bøjesen, chefkonsulent i ATL.

## FÅ HJÆLP TIL SIKKERHEDEN

Husk, at der fortsat er mulighed for at booke et skræddersyet arrangement med fokus på arbejdsmiljøet.

Tilbuddet er en del af den arbejdsmiljøkampagne, som 'BAU transport og engros' har sat i gang. Indsatsen laves i samarbejde med transportskolerne, og den enkelte virksomhed kan booke et gratis, skræddersyet arrangement. Det kan foregå på en af transportskolerne eller ude hos den enkelte virksomhed.

## Slamsuger- og spulenetværket godt fra start

ATL's nye initiativ med et netværk for slamsugnings- og spulevirksomheder er kommet godt fra start. Der var stor interesse fra medlemmerne, da det nye netværk for første gang mødtes i efteråret på DI's konferencecenter Gl. Vindinge i Nyborg. Her var arbejdsmiljø, de kommende overenskomstforhandlinger, bedre uddannelsesmuligheder og arbejdstidsdirektivet nogle af de emner, der blev diskuteret.



Foto: Norva24

# KOM OP I HELIKOPTEREN

På DI's bestyrelsesuddannelse får deltagerne udviklet deres strategiske perspektiv.

**M**ange arbejdsdage handler om at få den daglige drift til at fungere bedst muligt. Men det kan være sundt at komme væk og få udviklet nogle nye kompetencer, som kan give et nyt perspektiv på virksomheden og de muligheder, der er for at udvikle den.

DI's bestyrelsesuddannelse er et tilbud om at komme op i helikopteren og få nye strategiske briller til at se på virksomheden fra en anden vinkel.

En af dem, som har udnyttet det tilbud, er Annette Zerrahn. Hun er chef for HR og Jura hos Remondis A/S, der er en virksomhed, som tilbyder transport og håndtering af alle former for affald. I efteråret gennemførte hun DI's bestyrelsesuddannelse i selskab med blandt andet ATL's direktør, Lars William Wesch, og andre ledende medarbejdere fra vejgodstransportbranchen.

"Vi var fire folk fra transportbranchen, og det gjorde, at vi havde en indbyrdes forståelse og kunne give hinanden sparring på konkrete emner. Men det var også meget givende at sidde med folk fra andre brancher og med vidt forskellige funktioner og stillinger. Jeg sad sammen med fire administrerende direktører, en CFO og en medarbejderrepræsentant, så vi kunne lære af hinanden på kryds og tværs af stillingsbetegnelser og brancher," fortæller Annette Zerrahn.

Hun fastslår, at det vigtigste er, at man møder op til uddannelsen med den rigtige attitude: Hvis man er indstillet på at være åben og lære af hinanden, går man derfra med et stort udbytte.

"Der var en åben og tillidsfuld snak allerede efter det første modul. Vi gik ind i et fælles arbejdsrum, hvor vi virkelig kunne bruge og udfordre hinanden," fortæller hun.

På de syv moduler i uddannelsen blev det meget tydeligt, hvor vigtigt det er, at bestyrelsesmedlemmerne holder sig fra den daglige drift og i stedet koncentrerer sig om de overordnede og strategiske beslutninger.

"Man er direktionens sparringspartner, og man skal kende sin plads, så man kigger på

## FAKTA:

**DI bestyrelsesuddannelse består af følgende moduler**

- Bestyrelsesroller, kompetencer, dynamik og samspil (del 1)
- Bestyrelsens pligt og ansvar
- Økonomi og årsrapporten
- Bestyrelsesroller, kompetencer, dynamik og samspil (del 2)
- Fra strategi til eksekvering og transformation, bl.a. ifm. ESG-agendaen
- Din plan for bestyrelsesarbejde
- Bestyrelseskarriere og netværk

I foråret starter et nyt hold på DI's bestyrelsesuddannelse den 23. marts i Nyborg.

**Læs mere her om uddannelsen her:** <https://www.danskindustri.dk/arrangementer/soeg/kurser/ledelse/dis-bestyrelsesuddannelse/>



ATL-direktør Lars William Wesch og Annette Zerrahn, Remondis A/S, var i selskab med flere kvindelige ledere fra vejgodstransportbranchen på DI's bestyrelsesuddannelse.

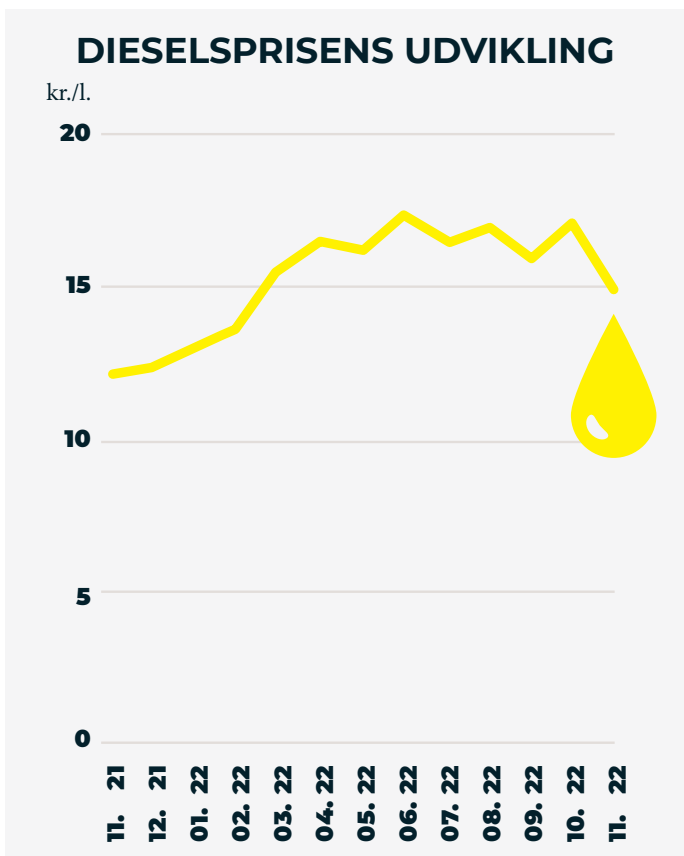
globale tendenser og de strategiske issues, der kan påvirke virksomheden, i stedet for at man blander sig i den daglige drift," fastslår Annette Zerrahn, som med sig hjem fra uddannelsen har taget en skærpet bevidsthed om de forskellige lag i virksomheden og en viden om, hvordan hun som HR- chef skal navigere i forhold til sin direktion.

Hendes motivation for at melde sig til bestyrelsesuddannelsen er et ønske om at kunne bidrage med et andet perspektiv til en bestyrelse, som ofte er fyldt af mænd i blå jakkesæt med en fælles opfattelse af, hvad der tæller.

"Jeg oplever, at HR- og ledelsesperspektivet ikke fylder vanvittigt meget i bestyrelsesarbejdet, hvor budgetter og månedsregnskaber er det vigtigste. Her mangler der lidt forståelse for, at en organisation bliver drevet af medarbejderne og ikke kun af tal og biler," siger Annette Zerrahn.

# Tag jeres forbehold i de nye kontrakter

Hvis man vil undgå en ny situation, hvor stigende brændstofpriser giver et stort minus, skal man gardere sig med en fleksibel aftale, der tager højde for udviklingen.



**M**ange ATL-medlemmer er kommet i knibe på grund af brændstofprisernes himmelflugt – især dem, der har aftaler med det offentlige, hvor det har været noget nær umuligt at genforhandle aftalerne. Derfor bør alle virksomhederne være opmærksomme på, at de næste kontrakter, de indgår, skal indeholde et brændstofindeks.

”Der er i kommende udbud nødt til at være et indeks, der kompenserer for ændringer i brændstofpriserne. Det må være læren af, hvad vi har vidnet til ni måneder, hvor virksomhederne har haft rigtig meget på spil,” lyder opfordringen fra ATL-direktør Lars William Wesch.

Tidligere har administrerende direktør Lars Saltoft Kristoffersen, DSV Transport, der primært kører materialer, jord og affald i bygge- og anlægsbranchen, oplevet, hvordan man er blevet afvist, når man opfordrede kommunerne til at genforhandle de eksisterende aftaler på de store prisstigninger på brændstof.

”Værst af alt virker det til at være en koordineret indsats og holdning blandt de offentlige indkøbere af transport,” sagde direktøren til ATL-Magasinet i foråret, da brændstofpriserne var på himmelflugt.

Hos Kommunernes Landsforening konstaterer chefkonsulent i økonomisk



Særligt de ATL-medlemmer, der har en lang kontrakt med kommunerne, er kommet i klemme med brændstofpriserne. Foto: Flemming Brandt

## UDSIGT TIL EN PERIODE MED STABILE DIESELPRISER

Meget kan hurtigt ændre sig i en ustabil verden. Men lige nu er der, efter et år, hvor prisen på drivmidler har taget nogle gevaldige hop, endelig udsigt til et mere stabilt prisniveau.

Det forventer Troels Ranis, direktør i DI Energi.

”På oliemarkedet har vi gennem længere tid set et fald i priserne, og det giver grobund for optimisme – også på lidt længere sigt,” siger Troels Ranis.

Det er gode nyheder for de mange virksomheder i godstransportbranchen, der er kommet i klemme på grund af de stigende udgifter til drivmidler. Ikke mindst, hvis de har været bundet af langtidskontrakter uden mulighed for at justere prisen i forhold til udgifterne til at holde bilerne kørende.

Foråret tegner ifølge direktøren prismæssigt stabilt med et markedsspread på et par dollars til hver side på omkring 80 dollars per tønde olie. Med et prisloft på den russiske olie, som gruppen af G7-lande og EU har tilsluttet sig, er der udsigt til mere ro på markedet, end der har været længe.

”Der kan selvfølgelig stadig ske ting og sager i en geopolitisk usikker verden. Men lige nu og her vurderer markedet, at der er kommet styr på udviklingen, og derfor er der mere stabile forventninger til prisen,” forklarer Troels Ranis på baggrund af analyser og makroøkonomiske beregninger.

Det samme gælder også markedet for naturgas, hvor EU's energiministre også har indført et prisloft. I december fladede gasprisen ud i takt med et lavere forbrug og en større produktion af vindenergi. Men når det gælder naturgas, er forventningerne stadig, at priserne over de næste 12 måneder vil stige væsentligt igen.

og sikre, at vognmændene kompenseres for stigninger i prisen på gas, diesel med mere.”

Lige nu ser det dog ud til, at brændstofpriserne har stabiliseret sig på det nuværende leje et stykke ud i fremtiden. Men i en usikker verden med en spændt sikkerhedssituation kan vilkårene hurtigt ændre sig, og så er det afgørende, at man som vognmand på forhånd har sikret sig, inden en ny energikrise bryder ud.



sekretariat, Anne Ley, at det er den enkelte kommune, der indgår aftalen med sin private leverandør, og det derfor er en sag mellem de to parter og ikke KL. Og at der i modsætning til under coronakrisen ikke er lovhjemmel til at afvige fra udvalgte bestemmelser i de enkelte kontrakter for at kunne holde hånden under virksomhederne. Eventuelle kontraktændringer som følge af konsekvenserne af krigen mellem Rusland og Ukraine beror på en konkret vurdering jævnfør Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vejledende udtalelse fra marts 2022, fastslår hun.

Når det gælder de fremtidige kontrakter, er der fra centralt hold ikke nogen retningslinjer for, hvad man som kommune bør gøre i forhold til et eventuelt brændstofindeks. Men Anne Ley bekræfter, at der i kommunerne er stor opmærksomhed på, hvordan de i kontrakter fremadrettet kan sikre en

hensigtsmæssig håndtering af eventuelle, fremtidige prisstigninger.

”Udformning af kontraktbestemmelser er en beslutning, der tages lokalt i den enkelte kommune,” fastslår hun og påpeger, at der ligger et ansvar hos både den offentlige ordregiver og hos de private leverandører i forhold til – inden kontraktindgåelse – at tage dialogen om, hvilke risici der er forbundet med den enkelte kontrakt, og hvordan de risici bedst håndteres.

ATL-direktør Lars William Wesch ser nu en mere oplagt vej, end at den enkelte virksomhed hver gang skal kræve et eventuelt brændstofindeks i kontrakten.

”Kommunerne og deres organisation kan jo hente inspiration fra den kollektive busdrift og fra trafikskaberne. Her har parterne jo generelt evnet at få indskrevet et indeks. Jeg mener, at det oplagt er udbyderen og ordregiveren, der bør tage initiativet

# OK23: LANGE AFTENER VENTER



Der venter en udfordrende opgave, når den kommende overenskomst skal forhandles på plads.

**G**ongongen er lydt til forårets helt store armlægning, og DI og fagforeningernes topforhandlere er gået i gang med at forhandle de kommende overenskomster for omkring en halv million lønmodtagere. Der er udsigt til svære forhandlinger, hvor både inflation og udsigt til afmatning i økonomien kommer til at spille en stor rolle.

DI forhandler blandt andet de to gennembrudsoverenskomster: Dels industriens overenskomst på det såkaldte mindstebetalingsområde og siden gennembrudsforhandlingen med 3F Transport. Her gælder det først overenskomsten for havne- og lagerarbejdere, og lige i slipstrømmen på den ligger ATL-overenskomsten.

ATL-formand, Henrik Tofteng, har som optakt til forhandlingerne været travlt beskæftiget med at tage temperaturen blandt medlemmerne for at få den bedst mulige indsigt i, hvad der skal prioriteres i overenskomstforhandlingerne.

”Det er helt afgørende, at jeg har føling med medlemmernes ønsker og bekymringer. Og derfor er ATL’s bestyrelse og sekretariat altid klar til at høre på medlemmernes synspunkter,” siger han.

Henrik Tofteng konstaterer, at medlemsmøderne har nydt stor

## OK23 FOR ATL

ATL-overenskomsten forhandles mellem DI (ATL) og 3F Transport i starten af 2023. Den dækker godt 19.000 chauffører, men som branchens toneangivende overenskomst har den i praksis betydning for op mod 30.000 medarbejdere i branchen, heriblandt godschauffører, skraldemænd og terminalarbejdere.



De to gennembrudsforlig forhandles begge i DI med henholdsvis CO-Industri og 3F Transport. I alt 200 overenskomster dækkende cirka 500.000 medarbejdere forhandles i regi af DI. Foto: Rune Johansen



DI og 3F Transports seks forhandlere tog ved et pressemøde i Industriens Hus hul på overenskomstforhandlingerne. Fra venstre: Vicedirektør Christoffer Thomas Skov, Lars William Wesch og Kim Graugaard fra DI samt Jan Villadsen, Flemming Overgaard og Karsten Kristensen fra 3F Transportgruppen. Foto: Uffe Hansen

bevågenhed rundt om i landet. Han har oplevet en stor interesse for de kommende forhandlinger.

"Det har været et travlt efterår, hvor vi har gjort mange forberedelser og været ude til medlemsmøder i ATL-regi. Vi har både talt med medlemmerne i netværk og mødtes face-to-face for at udveksle synspunkter," fortæller formanden.

Henrik Tofteng er medlem af DI's forhandlingsudvalg sammen med bestyrelsesmedlem i ATL Lars Sørensen fra virksomheden Johs. Sørensen og Søønner A/S.

Sidstnævnte forventer mange timer ved forhandlingsbordet i Industriens Hus, inden man når frem til en ny overenskomst. En udvikling med inflation, stigende brændstofpriser og udsigt til en opbremsning i økonomien kan gøre det svært at nå til enighed.

"Vi har alle sammen vænnet os til, at vi hele tiden fik lidt mere. Den spiral kan vi ikke blive i, sådan som situationen udvikler sig, hvor vi fra uge til uge kan notere en vigende efterspørgsel. For at kunne lave et ansvarligt forlig, er vi nødt til at kigge fremad og respektere, hvordan vi forventer, at fremtiden udvikler sig i stedet for at se bagud," siger Lars Sørensen.

# Velkommen til den nye minister

## – der er nok at gå i gang med

**E**t nyt år er ringet ind, og det betyder et travlt forår med flere store opgaver for ATL. Vi har taget de indledende skridt til overenskomstforhandlingerne for den kommende periode. Her har vi været glade for den tætte dialog, som vi har haft med medlemmerne. Den er afgørende for, at vi finder de rigtige løsninger i de lange dage og nætter, hvor der skal forhandles i Industriens Hus.

Samtidig har vi fået en ny regering med Thomas Danielsen fra Venstre som transportminister. Han er oprindeligt uddannet lastbilmekaniker, så vi ser frem til samarbejdet med en minister, der som håndværker både kommer med indsigt og interesse i vores branche. Vi vil opfordre ham til at finde det brede kikkertsigte frem, for der er mange områder, hvor vi har brug for et stærkt og stabilt partnerskab med ministeren. Det handler både om den grønne omstilling, behovet for ny arbejdskraft, uddannelse af nye chauffører, en politikontrol, der giver mening, og et fokus på, at de administrative byrder ikke må blive så store, at de ødelæg-

ger virksomhedernes muligheder for at få en hverdag, der fungerer.

Først og fremmest er det vigtigt, at Thomas Danielsen bliver vores ambassadør i regeringen over for de andre ressortministre – det gælder eksempelvis fødevarerministeren i forhold til dyretransporter og klima-, energi- og forsyningsministeren i forhold til de grønne afgifter.

En af de store opgaver, der virkelig kræver regeringens fulde opmærksomhed, bliver at give flere unge lyst til at tage en erhvervsuddannelse, herunder chaufførlærlinge, så vi kan få flere unge ind i transportbranchen.

Det står skrevet i regeringsgrundlaget, at erhvervsuddannelserne skal styrkes, og det er vi glade for. Vi må holde regeringen

fast på de flotte ord, så løftet bliver foldet ud i praksis, og der bliver gjort noget for at få flere unge til at gå den vej.

På positivsiden har vi aldrig haft så mange

chaufførlærlinge som nu – lige omkring 1.000 stykker – men der er færre end tidligere, som søger ind på grundforløbet. En af vejene til at få flere unge til at søge ind i branchen er, at vi får skabt en stolthed om erhvervet. Det er en fælles opgave, som vi alle er en del af i hverdagen: at tale branchen op. Lad os igen få antændt

den gnist, som vi oplevede under coronaen, hvor det var synligt for alle danskere, at

transportvirksomhederne holder samfundet i gang. Det gør vi stadig – også selv om der ikke er nogen coronanedlukninger.

Det er også en opgave for ministeren at holde øje med, at bøder og sanktioner ikke løber løbsk og kvæler lysten til at være chauffør. Nogle steder er tingene ude af proportion, og frygten for bøder kan være med til at holde folk væk fra erhvervet.

Og apropos bøder er der som bekendt mange komplekse regler i vores branche, og der kommer hele tiden nye til. Eksempelvis i forhold til kontrollen af det mobile arbejdstidsdirektiv, hvor der er en bagatelgrænse, som man bør kende. Husk, at du altid kan kontakte ATL og få al den hjælp, du har brug for. Og lad mig i den anledning komme med en opfordring til et nytårsforsæt: Brug det nye år til at se nærmere på vores mange kursustilbud. Det kan være med til at gøre din hverdag lidt nemmere, hvis du hiver en dag eller flere ud af kalenderen, og bruger tiden på at efteruddanne dig.

**FØRST OG FREMMEST ER DET VIGTIGT, AT THOMAS DANIELSEN BLIVER VORES AMBASSADØR I REGERINGEN OVER FOR DE ANDRE RESSORTMINISTRE**



Foto: Flemming Brandt

**Lars William Wesch**  
Direktør for ATL



# Datasikkerhed med D-mærket

**T**idligere var datasikkerhed mest et spørgsmål om at huske at tage backup med regelmæssige mellemrum. Nu er det en noget mere kompliceret proces, som det kan være svært at få overblik over – ikke mindst i en tid, hvor både truslen om at blive hacket og de formelle krav til, hvordan vi opbevarer fortrolige oplysninger hele tiden stiger.

Med D-mærket, den nye danske mærkningsordning for IT-sikkerhed og ansvarlig dataanvendelse, er der hjælp at hente. D-mærket er en privat, uafhængig mærkningsordning, som er finansieret af Industriens Fond, og som DI, Dansk Erhverv, SMV Danmark og Forbrugerrådet TÆNK står bag med støtte fra Erhvervsstyrelsen. D-mærket henvender sig til alle virksomheder i Danmark, store som små, hvad enten man bygger violiner, sælger tøj eller kører med gods på vejene.

”Der er en masse gode råd og vejledning rundt omkring, men det kan være svært at gennemskue, hvad der passer til netop din virksomhed. Det her er en ordning, der giver dig svaret på, hvad du har brug,” fastslår Morten Rosted Vang, som er fagleder for digital ansvarlighed og sikkerhed i DI og medlem af styregruppen bag D-mærket.

Hele konceptet går ud på, at man ser på virksomhedens størrelse og enkelte andre faktorer – om virksomheden for eksempel bruger kunstig intelligens, og så bliver den specifikke virksomhed indplaceret i en af fire grupper og får et sæt kriterier, som de skal leve op til. Hvis virksomheden mener, at man allerede har styr på sin it-sikkerhed, så kan man få det bekræftet gennem den gratis selvevalueringsproces, der er tilgængelig via D-mærkets hjemmeside – og ellers kan man få rådgivning, så man får styr på sin sikkerhed og sine data.

”Selvevalueringsmodulet giver dig kvit og frit et overblik over, hvor du er i forhold til IT-sikkerhed i dag, så du kan få styr på alle dine processer. Og hvis du går videre og vil certificeres med D-mærket, bliver du grundigt tjekket, det er ikke bare et gummistempel,” siger Morten Rosted Vang.

D-mærket handler ikke kun om sikkerhed, man kommer hele vejen rundt og forklares, hvordan man skal forholde sig til dataetik, GDPR-regler og kunstig intelligens.

”Det koster selvfølgelig noget, men det er ret billigt i forhold til eksempelvis revisorerklæringer, og der er forskellige priser i forhold til din virksomheds størrelse,” konstaterer Morten Rosted Vang og peger på, at D-mærket også giver nogle konkurrencefordele:

”Det er også et markedsføringsredskab i forhold til at vise kunder, leverandører, forbrugere og andre samarbejdspartnere, at her er der styr på tingene, og at man lever op til principperne om ansvarlig dataanvendelse.”

Endnu et overbevisende argument for at få D-mærket er de krav, der er på trapperne fra EU. NIS2 – det såkaldte net- og informationsikkerhedsdirektiv – vil medføre en række skærpede krav til alle virksomheder og organisationer, der tjener en væsentlig funktion i samfundet – herunder transportsektoren. Det forventes implementeret i efteråret 2024.

”Og hvis man tager D-mærket, så opfylder man lige nu det, som vi ved om minimumskravene. Det betyder, at man vil kunne komme på forkant og være godt på vej til at håndtere NIS 2-direktivet, inden det træder i kraft,” lyder det fra Morten Rosted Vang.



## MØD ATL PÅ TRANSPORTMESSEN

Når Transportmessen løber af stablen i Messecenter Herning den 20.-22. april, er det en kærkommen mulighed for at komme forbi og møde nogle af de mennesker, som du måske kun har mailet med eller talt med i telefonen. Her vil ATL's sekretariat også i år være til stede med en stand.

”Her kan du møde os og blive orienteret om den nye overenskomst eller vores andre ydelser. Vi synes altid, at det er dejligt at komme ud og møde medlemmerne,” siger seniorchefkonsulent Henrik Christensen.

Ovenikøbet finder Transportmessen i år sted umiddelbart efter, at man forventer, at den nye overenskomst er faldet på plads.

”Så der er god mulighed for at komme og møde dem, der har forhandlet den på plads. Så kan man jo enten brokke sig eller rose os,” siger seniorchefkonsulent Henrik Christensen.

Han fremhæver Transportmessen som en god mulighed for medlemmerne til at lære sekretariatet bedre at kende – og omvendt.

”Selv om vejgods-transporten generelt er et uformelt erhverv, får vi talt om nogle andre ting end i hverdagen, når vi mødes uden for de normale rammer. Og for os i sekretariatet er det en givtig mulighed for tage temperaturen på, hvad der rører sig, og hvordan branchen udvikler sig,” siger Henrik Christensen.



MORTEN ROSTED VANG



**ATL'S ÅRS DAG MED 60 ÅRS FEJRING:**

# En festdag med masser af vitaminer



**A**TL's 60 års-jubilæum blev markeret på flotteste vis samtidig med årets generalforsamling og den traditionelle årssdag på Hindsgavl Slot i Middelfart. DI's administrerende direktør, Lars Sandahl

Sørensen, ønskede tillykke med de 60 år og holdt et oplæg om den aktuelle erhvervs-politiske situation med fokus på forventningerne til en ny regering og de forestående overenskomstforhandlinger. Ud over generalforsamlingen, hvor Henrik

Tofteng overtog formandsposten fra Peter B. Jepsen, og den nye bestyrelse blev valgt, var der også indhold til maven og til hovedet. Der blev både serveret en lækker jubilæums-lagkage og en række spændende oplæg og debatter med vidende gæster.



## VAGTSKIFTE PÅ FORMANDSPOSTEN

Henrik Tofteng er den nye formand for ATL. Den første opgave var at holde takketalen for forgængeren, Peter Bjerregaard Jepsen, der fortsætter i ATL's bestyrelse som næstformand.

"Siden du satte dig i stolen som formand for ATL i 2013 har du stræbt efter at sikre udvikling og fremdrift og arbejdet på at få ATL og branchen til at være et skridt foran. Med fokus på uddannelse, ledelse, kurser til ledere, digitalisering, grøn omstilling og meget andet."

"Særligt tydeligt er det, at dit hjerte altid har banket for uddannelsesområdet med et ønske om mere fokus

på kompetenceniveauet inden for vores branche. Blandt andet ved at arbejde for at få flere lærlinge ind i en branche, der traditionelt har brugt korte forløb i AMU-systemet," lød det blandt andet i afskedstalen, inden Henrik Tofteng afslutningsvis takkede Peter Bjerregaard Jepsen for indsatsen:

"På vegne af bestyrelsen – og medlemmerne, er jeg ikke i tvivl om – vil jeg gerne takke dig for din store indsats gennem ni år som formand. Du har taget mange sværds slag og brugt mange kræfter på at kæmpe for medlemmerne. Stort tak for det."

DI-direktør Lars Sandahl talte som den eneste gæstetaler på generalforsamlingen, hvor han fortalte om den aktuelle erhvervspolitiske situation og ønskede tillykke med jubilæet  
Fotos: Maria Tuxen Hedegaard



Der er mange gengangere i den nye bestyrelse: ATL-direktør Lars William Wesch, Henrik Ringskær, SPF- Danmark A/S, Henrik Meldgaard, Meldgaard Holding A/S, Flemming Werner Jensen, Sax Trans A/S, formand Henrik Tofteng, Henrik Tofteng A/S, næstformand Peter Bjerregaard Jepsen, Danske Fragtmænd, Hanne Bødker-Pedersen, SCT Transport, Kenneth Jensen, Dantra A/S (er siden erstattet af Marc Ahrenfeldt Jeel, Dantra A/S), Lars Sørensen, Johannes Sørensen & Sønner Aarhus A/S og Poul Henrik Schou, Poul Schou A/S.



# På vej mod større forhold

Familievirksomheden Palles Fragt har vokseværk og får bygget en ny stor terminal tæt på den kommende motorvej.

**O**m få måneder er det flyttedag for Palles Fragt. Så rykker fragtvirksomheden fra Næstved fra den ene ende af byen til den anden. Ude i industriområdet Øverup øst for Næstved er virksomheden lige nu ved at få opført en ny stor og moderne terminal, så man samler de aktiviteter, som Palles Fragt indtil nu har haft på to mindre terminaler i henholdsvis Ringsted og Næstved. Samtidig bliver det også nemmere og hurtigere at komme ud på den motorvej, som der er planlagt mellem Næstved og Rønnede. "Det er et kæmpestort byggeri med 5.000

m<sup>2</sup> terminal, 500 m<sup>2</sup> administration og et lille værksted. Det bliver sindssygt godt. Vores faciliteter her har været for små de seneste seks-syv år. Jeg glæder mig som et lille barn," fortæller direktør og ejer Michael Palle.

Han har stået i spidsen for Palles Fragt siden 2013, og sidste år købte han sin far, Jørgen Palle, helt ud af virksomheden, der er en del af Danske Fragtmænd. Palles Fragt kører med alt, der kan pakkes ind eller stå på en palle – det vil sige lige fra små kuverter med indhold til drivhuse og cement – og der er 45 biler og 68 ansatte.

Tilbage i 1966 så Jørgen Palle en annonce med en fragtrute i Præstø, som var til salg. Den købte han sammen med to biler, og derfra voksede Palles Fragt sig langsomt større. Mens storesøsteren blev skolelærer, var de to brødre Henrik og Michael meget interesseret i vognmandsforretningen, som i løbet af årene også havde udvidet med kranbiler. Men forældrene krævede, at drengene først tog en anden uddannelse, inden de eventuelt skulle ind i virksomheden, for 'transportbranchen var en usikker levevej'.

"Egentlig ville jeg have været mekaniker, men det frarådede lægerne, fordi jeg dengang var voldsomt generet af astma. Så min bror er udlært klejnsmed, mens jeg blev teknisk assistent. Siden tog jeg ud at rejse og på højskole, inden jeg kom hjem igen i starten af 90'erne," husker den 53-årige direktør.

Det nye hovedkvarter for Palles Fragt indhyllet i decembertåge.  
Foto: Flemming Brandt



Palles Fragt er en del af Danske Fragtmænd. Foto: Flemming Brandt

## DERFOR ER JEG MEDLEM AF ATL

For Michael Palle er det helt naturligt, at Palles Fragt A/S er medlem af ATL. Både på grund af overenskomsten, men også på grund af den service og rådgivning han kan trække på, når det er aktuelt. Han har gennem mange år oplevet, at han får den helt rigtige hjælp, når han ringer.

"Vi har altid været medlem, og det holder jeg fast i. Det er en fantastisk organisation at være med i. Det er også der, at vi har overenskomsten, og hvis vi har nogle personalesager, så får vi altid god hjælp hos ATL. Der har altid været nogle hammergeode jurister derinde, og vi er altid blevet behandlet godt. Når vi ringer derind, er de altid meget glade og venlige. Og når vi snakker med Mark (Raboso Ebbesen, red.), så bliver en skovl kaldt for en skovl, og en spade for en spade. ATL har altid været gode til at finde folk, som taler et sprog, som man forstår."

Ude på kontoret gør hans hund Felix, hver gang der kommer gæster ind ad døren. En nysgerrig lys spaniel, som er glad for hundekiks. Imens tænker Michael Palle tilbage på, hvordan hans karriere begyndte.

Da han fik kørekort, begyndte han at køre med de små lastvogne, og så tog han ellers turen op som chauffør for de større lastbiler, arbejdede som disponant, og blev daglig leder, inden han i 2013 blev direktør for Palles Fragt.

Samme år blev krandelen skilt ud i et firma for sig, som lillebroren Henrik overtog. Generationsskiftet var begyndt allerede i 2004, hvor brødrene havde købt hver en andel af familiefirmaet, og sidste år gik begge forældrene på pension.

"De er 80 og 83 år gamle, så de går og hygger sig. Min far havde aldrig en uges ferie om året, han arbejdede hele tiden, og min mor har siddet med regnskaberne. Så det er godt, at de nu får mulighed for at slappe af og lave noget andet," siger Michael Palle.

Selv om han påstår, at han er bedre til at holde fri end sin far, bliver der stadig lagt mange timer i virksomhedens tjeneste. Tidligere fyldte gymnastik en del i hans fritid, nu håber Michael Palle på at få lidt mere tid til at spille golf.

"Men der er hele tiden nogle ting, der skal passes, og jeg er også ude på byggepladsen. Det er hammerdygtige folk, der står for det. Tidsplanen holder, og det ser rigtig godt ud," siger Michael Palle.

### TANKER TIL FREMTIDEN

Lidt senere viser han rundt på byggepladsen, hvor nybyggeriet er ved at tage form. Selv på en tåget og grå decemberdag fornemmer man de nye muligheder i den store terminal, hvor der også er forberedt til, at de kan anlægge ladestandere til el-lastbiler, selv om det først kommer på tale om fire-fem år, når den nuværende vognpark skal udskiftes.

"På det tidspunkt er infrastrukturen formentlig blevet bedre, ligesom jeg regner med, at priserne på bilerne bliver mere overkommelige. Jeg er ikke i tvivl om, at det er en udvikling, der kommer. Vi er forberedt på at skulle have en masse strøm ind til vores biler. Vi har også fået 60 m<sup>2</sup> solceller på taget og er klar til at få nogle flere, når vi finder ud af, hvordan vi kan opmagasinere energien. Tankerne til fremtiden er i gang," konstaterer Michael Palle.

I 2011 voksede Palles Fragt til dobbelt størrelse, da de overtog fragten i Ringsted-området og på Stevns. Og derfor åbnede man en afdeling i Ringsted, men den rykker ind i den nye terminal til foråret. Nu håber Michael Palle på, at man fra politisk hold omsider bliver enige om at etablere den såkaldte Sjællandske Tværmotorvej, som vil forbinde Næstved med Kalundborg. For så kommer virksomheden til at bo få minutter fra den nye trafik hovedåre, der vil gøre det nemt at køre direkte til Storebæltsbroen.

"Vi har biler, der kører til Jylland hver nat, så det vil gøre det en del nemmere, hvis vi kan komme direkte på motorvejen til Slagelse," forklarer Michael Palle.

Ligesom så mange andre virksomheder i vejgodstransportbranchen har Palles Fragt været ramt af mangel på chauffører. I stedet har de måttet bruge penge på at få fremmede vognmænd til at køre nogle af turene. Men Michael Palle forventer, at der bliver bedre balance mellem opgaver og arbejdskraft i det nye år.

"Byggesektoren har ikke den power, den har haft, så mon ikke der er en del chauffører, der kommer tilbage derfra. Vi kan godt mærke en lille afmatning, efter at folk igen kan bruge deres penge på at komme ud at rejse efter coronaen, ligesom krigen i Ukraine også har sat sine spor. Men overordnet set så klarer vi os godt."

# Gør udenlandske ansættelser nemme

Nyt ATL-kursus hjælper dig med at få styr på alle detaljer ved international rekruttering.

Vejgodstransportbranchen mangler nye chauffører, og en mulig løsning kan være at finde et par sikre hænder til at holde om rattet uden for landets grænser. Men der er mange forhold, der skal være på plads, og som er anderledes, når man ansætter medarbejdere, der ikke har dansk pas.

Det er afgørende at få styr på alle detaljerne, så det bliver så nemt og gnidningsløst som muligt at begynde det nye medarbejderforhold. Sådan at både virksomhed og medarbejder undgår at blive fanget i for mange love og regler, som kan spænde ben for en ellers god arbejdsrelation.

ATL tilbyder nu et kursus for ledere og HR-medarbejdere i virksomheder, der enten har ansat eller overvejer at ansætte udenlandske medarbejdere. Her får deltagerne et indgående kendskab til de regler, der gælder, når medarbejdere med statsborgerskab i udlandet skal arbejde i Danmark.

"Det er vigtigt for virksomhederne at få styr på processer ved ansættelse af medarbejdere fra udlandet, så de undgår bøvl og bøder," fastslår seniorchefkon-

sulent Mette Engelbrecht Jensen fra DI, som er ansvarlig for kursets indhold.

Undervejs bliver processen gennemgået: Hele vejen fra man finder en passende kandidat med udenlandsk statsborgerskab, og indtil medarbejderen kan begynde at arbejde inden for lovens regler i Danmark.

Deltagerne får blandt indsigt i regler og krav til arbejdstilladelse, EU-registreringer, krav om skattekort og CPR-registrering.

Desuden bliver ansættelseskontrakten gennemgået, så deltagerne får de punkter med, som sikrer en smidig ansættelse og gør risikoen ved at ansætte en udlænding så lille som muligt. Detaljerne omkring løn og ansættelsesvilkår bliver også gennemgået.

"Med kendskab til reglerne bliver det lettere at få igangsat rekruttering og få sikkerhed for, at man gør det hele rigtigt," siger Mette Engelbrecht Jensen.

*Kurset 'Rekruttering af international arbejdskraft' afholdes 9. november kl. 9.00-15.00 på DI's Konferencecenter Gl. Vindinge, Gl. Vindingevej 71, 5800 Nyborg. Tilmeldingsfrist er 2. november.*



Randrusianske Thortrans har med en målrettet indsats opnået succes med integration af udenlandske chauffører.  
Foto: Martin Dam Kristensen.

## GODE RÅD TIL ANSÆTTELSE AF UDENLANDSKE MEDARBEJDERE

- Virksomheden skal altid se medarbejderens pas for at kunne læse, hvilket statsborgerskab medarbejderen har. Det er igennem statsborgerskabet, at virksomheden ved, hvilke regler der skal overholdes. Reglerne for EU-statsborgere og tredjelandsborgere er nemlig ikke ens.
- Virksomheden bør have en proces, der følger op på deadlines vedrørende ansøgning om opholds- og arbejdstilladelse til deres tredjelandsborgere.
- Tredjelandsborgere og EU-borgere kan sagtens både køre nationalt og internationalt, men der skal være styr på de dokumentationskrav, som kørslen kræver.
- ATL's medlemmer bør altid ringe til ATL og DI's Team Udland og Udstationering, før de begynder at ansætte medarbejdere fra udlandet. ATL hjælper dagligt virksomheder med at overholde alle regler og procedurer for medarbejdere fra udlandet, så medarbejderen kommer godt og hurtigt i gang med arbejdet.



# ATL Academy kurser 2023

Igen i år byder ATL Academy på en bred palette af gode kursustilbud. Lige fra vores populære overenskomstkurser til køre- og hviletid, arbejdsmiljø og ansættelsesret.

Vores ønske er, at ATL Academy både socialt og fagligt giver et stort udbytte. Først og fremmest vil vi give dig nogle konkrete værktøjer, som du kan bruge i dit arbejde, men vi gør også meget ud af at skabe et rum, hvor du kan udveksle erfaringer og netværke med andre i branchen.

Tilbagemeldingerne fra de mange hundrede kursister, der hvert år deltager i

ATL's kurser, tyder på, at det lykkes!

Tjek kursusoversigten her på siden. Vores dygtige undervisere står klar til at dele ud af deres høje faglighed på de mange kurser.



FOTO: ATL

Med venlig hilsen  
Lars William Wesch  
Branchedirektør

## KURSUSOVERSIGT 2023

ARRANGEMENTSNAVN	START	TILMELDINGSFRIST	FACILITATOR/UNDERVISER
ATL Transportens Lederuddannelse (1. modul ud af 5)	22-02-2023 09:00	13-02-2023	Jan Vinther
Arbejdstidsdirektivet og køre- og hviletid – har I styr på det?	28-02-2023 12:30	20-02-2023	Henrik Christensen, Morten Arnskov Bøjesen
Farligt gods for administrativt personale	22-03-2023 13:00	14-03-2023	Claus Turn Jensen
Distanceledelse	18-04-2023 09:00	11-04-2023	Anne Birgitte Lindholm
Ansættelse fra A-Z	26-04-2023 09:00	18-04-2023	Mark Raboso Ebbesen
Styr på arbejdsmiljøet - med fokus på virksomhedens ansvar	03-05-2023 13:00	25-04-2023	Susanne Linhart
ATL overenskomstkursus	10-05-2023 08:30	02-05-2023	Henrik Christensen
ATL overenskomstkursus	31-05-2023 08:30	23-05-2023	Henrik Christensen
ATL overenskomstkursus	14-06-2023 08:30	06-06-2023	Henrik Christensen
Arbejdstidsdirektivet og køre- og hviletid – har I styr på det?	20-06-2023 12:30	12-06-2023	Henrik Christensen, Morten Arnskov Bøjesen
ATL overenskomstkursus	13-09-2023 08:30	05-09-2023	Henrik Christensen
Ansættelse fra A-Z	20-09-2023 09:00	12-09-2023	Mark Raboso Ebbesen
Webinar: Ansættelsesbeviser	04-10-2023 10:00	04-10-2023	
Funktionæroverenskomstkursus for Handel, Transport og Service	25-10-2023 10:00	17-10-2023	Mark Raboso Ebbesen
ATL overenskomstkursus	08-11-2023 08:30	31-10-2023	Henrik Christensen
Rekruttering af international arbejdskraft	09-11-2023 09:00	02-11-2023	Mette Engelbrecht Jensen
Eksportkørsel til og fra Danmark og i udlandet	15-11-2023 10:00	07-11-2023	Henrik Christensen, Mark Raboso Ebbesen
Styr på arbejdsmiljøet – med fokus på virksomhedens ansvar	16-11-2023 13:00	08-11-2023	Susanne Linhart
Virksomhedsoverdragelse for praktikere	23-11-2023 10:00	16-11-2023	Kirsten Bork

Vil du vide mere?

Læs mere og tilmeld dig på [www.atl.di.dk](http://www.atl.di.dk)

# Vi skal fortælle om de gode karriere- muligheder

Marc Ahrenfeldt Jeel er nyt medlem i ATL's bestyrelse, hvor han med sine 41 år er yngste mand.

**H**vorfor valgte du at gå ind i bestyrelsesarbejdet i ATL?  
Jeg havde kendskab til ATL i forvejen, da vores ejer Kenneth Jensen tidligere har siddet i bestyrelsen. Jeg vil være med til at udvikle ATL som arbejdsgiverforening i forhold til de ydelser, som man tilbyder medlemmerne, og som bestyrelsesmedlem har man mest indflydelse. Og så vil jeg gerne være med til at påvirke rammebetingelserne i branchen.

*Hvad bidrager du med som bestyrelsesmedlem?*  
Jeg har over 20 års erfaring i transportbranchen, og jeg er et af de medlemmer, som har det internationale perspektiv med. Jeg har fingeren på pulsen i forhold til, hvad der sker i markedet, og er meget

nede i detaljerne. Derudover er jeg et af de yngre medlemmer af bestyrelsen, og derfor kan jeg byde ind med et lidt anderledes perspektiv.

*Hvad bliver de vigtigste opgaver for ATL i de kommende år?*

Overenskomsten i 2023 er lige nu den absolut vigtigste opgave. Og ellers er det stadig en stor opgave at sikre tilstrækkeligt med kompetent arbejdskraft i de kommende år. Der er udsigt til, at mange chauffører går på pension i de kommende år, så det bliver stadig mere presserende. Vi skal arbejde på at *brande* transportbranchen og chaufførfaget bedre, så vi kan overbevise hr. og fru Danmark om, at det er en branche med gode arbejdspladser. I øjeblikket er det de færreste, der råder deres børn til at søge ind i



Med sine 41 år er Marc Ahrenfeldt Jeel det yngste medlem af ATL's bestyrelse.  
Foto: Claus Bech



## BLÅ BOG

Marc Ahrenfeldt Jeel, 41 år, administrerende direktør i Dantra Group. Medlem af ATL's bestyrelse siden oktober 2022, hvor han afløste Dantra Groups hidtidige administrerende direktør, Kenneth Jensen.

Uddannet inden for spedition og shipping og har siden suppleret sin uddannelse med forskellige lederkurser.

Administrerende direktør i Dantra Group siden oktober sidste år, hvor han er den første mand på posten, som ikke kommer fra familien Jensen, der har stået i spidsen for virksomheden, siden den blev grundlagt for mere end 100 år siden.

Han var i forvejen en del af ledelsen i specialtanktransportvirksomheden gennem en årrække, først som transportchef, siden som logistikdirektør og driftsdirektør.

Han er gift, har to børn og bor i Horsens. Går på jagt, spiller fodbold og dyrker fitness, når tiden tillader det.

Dantra Group har omkring 250 medarbejdere og er en af Skandinaviens førende specialtransportvirksomheder, når det gælder kemi og tekniske produkter, med afdelinger i Sverige og Litauen. I Danmark har Dantra A/S hovedkontor i Hjøllund mellem Silkeborg og Brande og afdelinger i Padborg og Køge.

vores branche, og det gælder både chauffør- og speditøruddannelsen. Vi skal fortælle, at der er en masse gode karrieremuligheder hos os. Der er eksempelvis mange kørselsledere, der har fået værdifuld erfaring ved at begynde ude bag rattet, inden de kom ind bag skærmen.

*Hvordan er den umiddelbare fremtid, som transportbranchen kigger ind i?*

På kort sigt er der lidt usikkerhed i form af recession, der truer. Og selv om der måske kommer nedgang i branchen, bliver vi ved med at mangle arbejdskraft fremover. Desuden venter der en kæmpe udfordring i forhold til, hvordan vi som branche deltager aktivt og tilpasser os klimahensynene. Digitaliseringen af transportbranchen er i fuld gang, men det skal vi også blive bedre til.



OVER 100 TRANSPORTLEDERE  
KAN IKKE TAGE FEJL

# TILMELD DIG ATL'S POPULÆRE LEDER- UDDANNELSE

I en krisetid med store forandringer er de rigtige ledelsesværktøjer afgørende. ATL og DI's ledelseksperter har med udgangspunkt i branchens udfordringer udviklet en praktisk orienteret lederuddannelse, og foreløbigt har mere end 100 ledere fra branchen gennemført uddannelsen, der har fået lutter positive tilbagemeldinger.

Nu har du chancen for at hoppe på vogntoget og blive en del af succesen. Sjette hold på Transportens Lederuddannelse starter op i foråret 2023 og er åbent for tilmeldinger. Med uddannelsen bliver du klædt godt på til de svære ledelsesopgaver med fokus på transportbranchen.

*Har du spørgsmål til uddannelsen, kan du kontakte faglig ansvarlig Morten Bøjesen, moab@di.dk eller underviser Jan Vinther, javi@di.dk.*

**TILMELDING SKAL SKE VIA ATL'S HJEMMESIDE INDEN DEN 13. FEBRUAR 2023**

**ATL**