

**Laugsberetning torsdag den 19. marts 2026 på Bellahøjgaard  
fremlagt af Oldemand Henrik Tofteng**

---

**Ærede Laugsforsamling, kære gæster, mine damer og herrer.**

**På Laugsbestyrelsens vegne vil jeg byde velkommen til denne ordinære laugsforsamling 2026.**

**En særlig tak til medlemmer, som deltager i laugsforsamlingen for første gang og til Vognmandslaugets to æresoldermænd Anker M. Jensen og Jørgen K. Jensen.**

**Dernæst en velkomst til Laugets gæster.... - Konsulent Christian B.**

**Hansen DTL – Direktør Lars W. Wesch ATL/DI – Direktør Erik Østergaard**

**DTL – Formand Henrik L. Kristensen Nordre Birk Vognmandsforening –**

**Advokat Louise Holm Sommer DTL-A/DE – Advokat Páll Ólavur Sheel**

**DTL-A/DE – Direktør Pernille Knudsen Dansk Erhverv – Advokat André**

**Rouvillain – Journalist Thomas Rumph – Næstformand Elith Andersen.**

---

**Lad os mindes et medlem, som gik bort siden forrige laugsforsamling.**

**Det er:**

**Søren Pedersen og Vagn Kjærgaard**

**Må jeg bede forsamlingen om at rejse sig og udtale et: Æret være deres minde.**

---

**Laugsbestyrelsen har benyttet sig af Laugsartiklerne § 15 - stk. 1. Her fremgår det, at bestyrelsen har ret til at indkalde en jurist som dirigent, til at lede laugsforsamlingen. Under forhandlingerne har dirigenten, der er uafsættelig, den øverste myndighed. Står det ikke i hans magt at opretholde den fornødne ro og orden, er han berettiget til at afbryde eller hæve Laugsforsamlingen. Der skal derfor lyde en stor tak til advokat André Rouvillain fra Advokatfirmaet Rouvillain & Støkken Nielsen, der har takket ja til at være vores dirigent i aften. Jeg vil hermed bede André om at overtage styringen af Laugsforsamlingen.**

---

**Der er meget negativt at berette, og det skal i ikke snydes for, men det gemmer jeg til senere. Så for at højne stemningen kan jeg jo nævne nogle positive tiltag. Staten er stoppet med at opkræve bøder for kilometerafgiften, indtil systemet virker. DTLs unge netværk, der er et netværk for unge der interesserer sig for transportbranchen går fint. Vognmandslauget er med til økonomisk at støtte netværket. Lauget har glæden af, at have et medlem af DTL-Ungdom Andreas H. Thurah, Andreas der er tilknyttet Lauget gennem Thurah Transport. Lauget er med i El-bils netværket, det er et netværk for DTL-vognmænd med interesse for elektriske last- og varebiler. Det er hensigten, at netværket skal give mulighed for at udveksle erfaringer, få information om ny teknologi og drøfte den politiske del af omstillingen til grøn transport. I**

den forbindelse skal lyde en stor ros til Søren Büchmann Petersen fra DTL der gør en stor indsats. Vi er repræsenteret i netværket med Oldemanden.

1. januar 2025 blev ny lovgivning som bekendt rullet ud, nemlig kilometer afgiften. Meget skidt er der at sige om den, men det gemmer jeg til senere i beretningen. Nu oplever vi lidt glæde. Rigtig mange vognmænd investerede i udstyr til km. afgiften, men lige før jul 2024 kom en masse undtagelser på banen. Det var bl.a. skraldebiler, slamsugere og andre. Nu er staten begyndt at tilbagebetale opkrævet km. afgift for de biler der var undtaget.

I 2025 har der været vækst i Danmark. Den danske økonomi vækstede med 2,3%. Godt nok var det medicinalindustrien der stod for meget af væksten, mens det i transporten var lidt mere afdæmpet. Vores kunder fra byggeriet, detailhandlen og serviceerhvervene havde dog god aktivitet, som vi kunne nyde godt af. Alligevel blev vi presset på indtjeningen. Udgifter til brændstof, løn, forsikringer og finansiering forblev høje i 2025. Det skete blandt andet på grund af den geopolitiske uro og den nye overenskomst.

---

Regeringens grønne pulje på 323 millioner kroner til elbiler og lade udstyr åbnede i september 2025, hvor 40 % af midlerne gik til små virksomheder. DTL havde indflydelse på, at små vognmænd fik bedre støttevilkår (op til 50 % i støtte), hvilket anses for afgørende for deres

overlevelse i skiftet. Klimarådet forudser i 2025, at andelen af ellastbiler vil stige fra 2 % i år, til 30 % i 2030. DTL og NLA opnåede et gennembrud i EU, da de via pres fik undtaget tunge lastbiler fra obligatoriske kvotekrav for nul-emissionskøretøjer. Vognmændene melder dog fortsat om store barrierer som høje anskaffelsespriser og mangel på ladeinfrastruktur.

Senest den 1. august 2025 skulle vognmænd med 10-15 biler have foretaget et energisyn, og senest den 1. august 2026 et klimasyn. DTL har rettet en skarp kritik mod kravene og betegnet det som spild af vognmændenes tid og penge, da branchen i forvejen optimerer alt, hvad de kan, for at spare på dyrt brændstof. Bruger man over 10 Terajoule om året er man omfattet af reglerne. Det svarer til ca. 850.000 til 900.000 km. kørsel, eller forbrug af 260.000 til 275.000 liter diesel om året.

---

**I april 2025 blev der indgået** en politisk aftale om at hæve totalvægten for syvakslede vogntog fra 56 til 58 tons med virkning fra 1. januar 2027. Dette var en storpolitisk sejr for vognmændene. DTL har kæmpet for dette i over ti år for at styrke effektiviteten og mindske CO<sub>2</sub>-udledningen. Fra 1. januar 2026 hæves totalvægten for to-akslede lastbiler til 20 tons og treakslede til 28 tons. Der er efter pres fra bl.a. DTL truffet beslutning om at ombygge 22 til- og frakørsler på motorvejsnettet for at muliggøre kørsel med 34 meter lange

**dobbeltrailere (EMS2). DTL medvirkede til beslutningen om at udvide forsøgsordningen for dobbeltrailere og bidrog til at få harmoniseret den tilladte totalvægt med de svenske regler på 74 tons. Gennem samarbejdet i NLA har de nordiske lande sikret, at EU respekterer deres særlige model for grænseoverskridende transportere, så man fortsat kan køre med højkapacitetskøretøjer på tværs af de nordiske grænser. Som nævnt kan man fra den 1. januar tillade en totalvægt på 28 tons for en 3 akslet lastbil, men hvis den i dag er registreret til en tilladt totalvægt på 26 tons, skal der ansøges om en godkendelseserklæring, da Færdselsstyrelsen skal sikre sig at køretøjet teknisk kan benytte en 9 tons foraksel. NB. bogie akseltrykket er jo stadig 19 tons. Sagen er klar. Der skal udfærdiges en ny typegodkendelse eller en G-erklæring, hvorefter køretøjet skal til syn. G-erklæring kan skaffes gennem lastbilimportørerne, alternativt har Færdselsstyrelsen kontakt med et par konsulenter på feltet, som er godkendt af Færdselsstyrelsen til at udstede G-erklæringer.**

---

**Vejafgiften trådte i kraft 1. januar 2025 for lastbiler over 12 ton. I første halvår af 2025 blev der udstedt over 37.000 bøder, og det forventes, at antallet vil overstige 60.000 årligt med en værdi på over en halv milliard kroner. Udenlandske lastbiler er voldsomt overrepræsenterede i bødestatistikken; i oktober modtog de over 75 % af alle bøder, selvom de kun udgør ca. 20 % af trafikken. DTL opnåede væsentlig indflydelse,**

da transportministeren efter pres valgte at udvise konduite og eftergive bøder, der skyldtes tastefejl eller tekniske udfald på udstyret. DTL pressede på for at få suspenderet den automatiske bødestrøm, så vognmænd ikke modtager stribevis af bøder for samme tekniske fejl, før deres indsigelse er behandlet. Både transport- og skatteministeren indrømmede i løbet af året, at Danmark mangler internationale aftaler til at inddrive vejafgiftsbøder i udlandet. En rundspørge viste, at hver fjerde vognmand har svært ved at få kunderne til at betale for vejafgiften, hvilket DTL tidligere havde forudsagt.

---

**Køre/ hviletid – en vigtig sejr!** En principiel sag, der stammer fra minktransporterne i 2021, førte i 2025 til en vigtig sejr for vognmændenes retssikkerhed. Anklagemyndigheden har fastslået, at Arbejdstilsynet ikke har hjemmel til at kontrollere arbejdstid for mobile arbejdstagere (chauffører). Sejren betyder, at kontrollen med chaufførernes arbejdstid udelukkende varetages af Politiet og Færdselsstyrelsen. Vognmændene skal dermed kun forholde sig til ét regelsæt og to myndigheder, hvilket fjerner en tidligere administrativ uklarhed. Det understreges, at der ingen bagatelgrænse er for pausereglen i arbejdstidsdirektivet. Enhver overtrædelse af reglen om, at der ikke må arbejdes mere end seks timer uden pause, udløser en bøde ved både vej- og virksomhedskontrol.

---

## **Varebilsregler og arbejdsvilkår - DTL og specialforeningen SKV –**

**Specielforeningen for Varebilstransport havde afgørende indflydelse, da de fik transportministeren til at droppe forslaget om helt at afskaffe godskørselsreglerne for varebiler. DTL opnåede en vigtig lovning fra skatteministeren om, at det fra juli 2026 bliver tilladt at indrette sovekabiner i varebiler til international transport. Branchen kæmper dog fortsat for at få afskaffet den omstridte 11 kg-regel, som DTL mener er konkurrenceforvridende og umulig at håndhæve. Myndighederne afskaffede restancekravet for varebilstilladelser, hvilket DTL har kritiseret for at åbne branchen for virksomheder med stor gæld til det offentlige. Nye krav for varebiler: Fra den 1. juli 2026 udvides køre- og hviletidsreglerne til også at omfatte varebiler over 2,5 tons i international transport, bilerne skal derfor have installeret intelligente kontrolapparater. Der hersker noget forvirring over, at man må køre en El-varevogn på 4250 kg. med lille kørekort, men så snart bilen, skal køre gods for fremmed regning, overstiger den grænsen på den maksimale totalvægt på 3.500 kg. OG SÅ! Træder et sæt EU-regler i kraft. Regler der ellers er beregnet for de tunge lastbiler og lastbilvognmændene. Pludselig bliver den elektriske varebil en lastbil omfattet af krav om tachograf, hvis den skal køre længere end 100 km om dagen, i henhold til kørehviletidsreglerne. Der kommer også ekstra uddannelseskrav til chaufførerne. Og varebilsvognmanden bliver omfattet af reglerne om**

fællesskabstilladelse til godskørsel med lastbil. Er det derimod en diesel 3500 kg. varevogn der kører med gods over 11 kg, så skal den blot have en varevognstilladelse. Flere vognmænd har både lastbiler og varevogne, så nogle tænker måske at man blot lægger fællesskabstilladelsen fra en lastbil i varevognen, men det må man ikke, det skal være en varebilstilladelse.

---

**Vognmændene skal omstille** sig, og tilpasse sig den nye verden der konstant ændrer sig. Det gør transportbranchen også. Tænk bare hvad der er sket i den sidste tid. Nye ændrede dimensioner på bilerne, ændringer i arbejdstidsregler, komplicerede overenskomster, grøn omstilling, km. afgift osv. osv. Jeg tænker at det måske er lige akkurat det der kan være skyld i at mange vognmænd sælger eller lukker butikken. Der er for meget at sætte sig ind i hele tiden. Der er desværre ikke mange yngre vognmænd, men spørger vi nogle af de nye unge der starter selv, eller overtager roret i en etableret forretning, så vil de nok sige at det er så fint med alle de regler - vi tager os jo bare betalt for at administrere dem. Det er en fin ekstra indtjening som vi lige tager med.

---

**Nu skal det handle om Vognmandslauget: Den kedelige tendens** fortsætter også her, Lauget mister medlemmer. Tendensen ses overalt i branchen. Vi har dog stadig 118 medlemmer, 32 passive og 86 aktive

medlemmer. De aktive medlemmer repræsenterer en lønsum på 614 millioner kroner, og har 1.184 ansatte. De repræsenterer 784 lastbiler og 143 varebiler. Sammenlignet med sidste år har vi desværre mistet 9 aktive vognmænd, og 3 passive medlemmer. Lønsummen er faldet med 32 millioner kroner. Mængden af lastbiler er faldet med 49 stk., og mængden af varebiler er faldet med 6 stk. Antallet af medarbejdere er faldet med 134 personer. Dog er det positivt at tilbagegangen er noget mindre end vi oplevede ved sidste Laugsforsamling, altså fra 2023 til 2024. Ser vi det med Vognmandslaugets briller, så har bureaukratiet taget overhånd. Ingen af vognmandens børn ønsker at overtage, det er mere attraktivt at være lønansat. Ofte er det kun i meget store forretninger børnene kommer i spil. Når vi mister medlemmer, skyldes det aldrig utilfredshed, men det er ofte fordi man stopper, går konkurs eller fusionerer med andre. Fremover kommer vi måske til at se nye medlemmer der kører for større transportvirksomheder, som så sørger for indberetninger, rapporter osv. **Det er som bekendt ikke blevet lettere at være vognmand. Vi har et enkelt medlem der har meldt sig ud pga. pris. Det er dog ikke på grund af Vognmandslaugets kontingent, som blev reduceret ved sidste års Laugsforsamling. Som bekendt opkræver Vognmandslauget også kontingent for DTL og DTL-A, som står for den dyreste del af kontingentet. Hvis man er medlem af Vognmandslauget, så er man som bekendt også automatisk medlem af DTL. Det gode er, at DTL - kontingentet er lidt billigere for medlemmet**



**hvis man er medlem gennem Vognmandslauget. Kort sagt så er det billigere end at være direkte medlem af DTL. Overordnet set er økonomien god. Vi nyder godt af tidligere medlemmers fremsynethed, da de byggede Stiftelsen. Den giver et godt bidrag til økonomien hvert år.**

**På Laugskontoret arbejdes der for medlemmerne. Der udsendes nyhedsbreve en gang om måneden. Direktør Steen Tofteng er også DTL konsulent, hvilket gør det lettere at formidle Laugsmedlemmernes ønsker videre til DTL, men også at servicere Laugsmedlemmerne. Der kan hentes ekspert hjælp hos kollegaerne i DTLs konsulent team, ligesom der er et godt samarbejde med Dansk Erhverv når det kommer til arbejdsgiver spørgsmål. Det betyder at hvis der er spørgsmål Laugskontoret ikke umiddelbart kan svare på, så rækkes der ud til netværket. Husk at alle aktive Laugssøstre og Laugsbrødre har et basismedlemsskab i DTL-A. Det betyder at de frit kan bruge Dansk Erhvervs hotline i arbejdsgiver spørgsmål, fx spørgsmål om overenskomster, ansættelser, afskedigelser osv. Har man brug for yderligere juridisk assistance, så skal man være medlem af DTL-A eller ATL. Vognmandslauget møder op til alle relevante møder, herunder møder i stat og kommuner i hovedstadsområdet, og de forskellige netværk, hvor vi kan påvirke Vognmandslaugets medlemmers ønsker, og hvor vi kan præge udviklingen. Vi er repræsenteret i Håndværkerforeningen, TEC, Unge netværket, Selvkørenetværket, ATL**

og meget mere.

**Som bekendt outsourcete vi Vognmandslaugets** regnskab til

Håndværkerforeningen, dog med undtagelse af

kontingentopkrævningen. Det er et samarbejde vi er meget glade for.

Ligeså blev driften af Stiftelses ejendommene outsourcet til

Håndværkerforeningen. Nu er også faktureringen outsourcet. Det er

DTL, der nu står for faktureringen. Lauget stod selv for fakturering, og

altså også DTL-kontingentet, der som nævnt var det største beløb. Det

var derfor naturligt at DTL overtog den opgave. Der faktureres nu kun

en gang om året, og det gælder både for passive og aktive medlemmer.

Der faktureres nu i andet kvartal. Det har givet Laugskontoret tid til at

koncentrere sig om medlemmerne, og i større grad præge udviklingen.

Vi arbejder videre på at Vognmandslauget søger et tættere samarbejde

med Lokalforeninger og DTLs regioner. Vi mener, at vi for alvor skal

præge udviklingen, og det gøres bedst ved at så mange som muligt står

sammen. Vognmændene har som bekendt stort set de samme

udfordringer at slås med. I forbindelse med kommunalvalget deltog vi

på flere vælger møder. I København påpegede vi bl.a.

trængselsproblemer, parkering osv.

Vognmandslauget har været i medierne. I Transportmagasinet havde vi

en artikel om Laugets historie – ”Vi startede som drikkeklub og

monopolbeskytter” Vi var også i Lastbilmagasinet med ”små vognmænd

vil forsvinde i hastigt tempo”

**Vi har deltaget i møder om den fossilfri zone på indre Vesterbro, der formentlig træder i kraft medio 2029 for lastbiler.**

**Vi deltager i en følgegruppe på Københavns Rådhus om ændringer i Middelalderbyen. Der er i 2024 til 2025 omlagt parkeringspladser og oprettet flere cykelparkeringspladser i Middelalderbyen.**

**Vognmandslauget har fastholdt at det stort set er umuligt at levere varer, afhente affald, og ja det er i det hele taget svært at køre erhvervskørsel i forvejen. Kommunen har ikke været lydhør og har gennemført store ændringer ved bl.a. at nedlægge erhvervsparkeringspladser, inddrage vejareal til cykelparkering osv. Der er anlagt 898 nye cykelparkeringspladser, og nedlagt 525 parkeringspladser. COWI har nu evalueret de tiltag der er foretaget i 2024 og 2025. Man har lavet spørgeskemaundersøgelser, spurgt fodgængere, cyklister, bilister og erhvervsbilister om hvad de har oplevet. Resultatet blev med undtagelse af erhvervsbilister herunder transportbranchen, at stort set ingen har registreret en forskel, mens 70% af de adspurgte fra erhvervslivet har udtrykt sig meget negativt, de har oplevet en markant forværring i trængselsproblemerne. Vi fortsætter samarbejdet med kommunen, men det er ærlig talt op ad bakke.**

**Når jeg nævner fremkommelighed i København, så er der lidt håb forude. Regeringen og Københavns Kommune har påbegynde etableringen af en Østlig Ringvej. Parterne er enige om, at det for**



nuværende konkret aftales at anlægge første etape af en Østlig Ringvej, hvilket vurderes at være en forudsætning for byudviklingen på Lynetteholm. Første etape etableres som en kombination af sænketunnel og nedgravet tunnel med dobbeltspor samt nødspor. Det er muligt for parterne at foretage evt. tilkøb vedrørende første etape af Østlig Ringvej, såfremt den pågældende part anviser finansiering til dette. Første etape etableres med dobbeltspor samt nødspor og anlægges som en kombination af sænketunnel og nedgravet tunnel mellem Nordhavn og Lynetteholm med forventet ibrugtagning i 2037.

---

Vognmandslauget arbejder også for de affaldskørende medlemmer. Vi står for Samarbejdsudvalget for affaldshåndtering. Vi samler vores egne medlemmer, andre vognmandsorganisationer, modtageanlæg, og større affaldstransportører. Vi er nu oppe på 24 deltagere, og alt mellem himmel og jord i affaldsbranchen bliver vendt. Vognmandslauget rettede efter sidste møde henvendelse til nogle partier på Christiansborg for at fortælle at vores medlemmer havde svært ved at komme af med restaffald på forbrændingsanlæggene, og lykkes det er priserne meget ustabile. Problemet er ikke mindst fordi anlæggene importerer 50% af deres affald fra udlandet. Det udenlandske affald er nemlig billigere at forbrænde.



---

**Vognmandslauget ejer som nævnt lejligheder i Stiftelsen. Vores ejendomme på Astrupvej og Fjenneslevvej i Brønshøj udlejes billigt til medlemmer, eller folk der har relation til Vognmandslauget.**

**Lejlighederne var oprindeligt tiltænkt vognmænd der gik på pension, eller til enkerne. Nu er vi i en ny tid, så vilkårene er ændret, men det er endnu en god grund til at være medlem af Vognmandslauget. Vi har udlejet en del lejligheder til bl.a. vognmændenes børn. Så er behovet til stede, så bliv skrevet op til en lejlighed.**

---

**Vognmandslauget har været vært for to udflugter. Den 14. maj 2025 tog vi på skovtur. Vi blev afhentet af bussen i Taastrup, og turen gik først til Haaning Bilmuseum, og derefter nordpå til Fyrkroen i Gilleleje, hvor en dejlig frokost blev indtaget.**

**Senere den 6. december 2025 holdt vi julefrokost i Hedehusene på Restaurant Bollinis. Begge arrangementer var en stor succes, med lutter glade mennesker. Jeg vil opfordre alle vores medlemmer til at deltage i Vognmandslaugets fester. Deltagelse er gratis, og det håber vi at vi kan fortsætte med. Jeg kan da med et skævt smil nævne at deltager man i**



de fantastiske fester, og det opfordrer jeg som sagt til, så er det jo jeres kontingent der betaler for det, og ja – så er hele kontingentet brugt på fester, resten af Vognmandslaugets ydelser er så gratis. Kan I se det? Nåh, spøg til side.

---

**Men ingen Laugsforsamling uden en gentagelse** af Vognmandslaugets gamle motto om, at indre sammenhold giver ydre styrke. Et godt motto, der har vist sin levedygtighed i adskillige hundrede år.

Til slut en tak til mine kolleger i laugsbestyrelsen, viceoldermanden, laugsbisiddere, suppleanter, festudvalget og Laugskontoret for et godt og konstruktivt samarbejde.

---

Hermed overlader jeg beretningen til laugsforsamlingen.