

Ugens transport

Torsdag 17. januar til onsdag 23. januar 2013 - Nummer 2 - 2. årgang

Statens indtægter fra energifgifterne er steget siden 1992 opgjort i kroner og øre. Men de har været højere, end de er i øjeblikket.

Læs mere på side 5

Varebiler skal have CVR-nummer på siden. Mangler nummeret, kan det koste en stor bøde

Læs mere på side 7 og 8

Volvo blev nummer ét i 2012

Læs mere på side 3

2013 er gået i gang og vi er allerede 17 dage henne

Januar er en måned, hvor der løbende kommer årspgørelser for det netop afsluttede år.

Denne januar er ingen undtagelse. En af opgørelserne er fra De Danske Bilimportører, som måned for måned - og efter et afsluttet år, gør antallet af nyregistrerede lastbiler op.

2012 endte lidt bedre, end 2011 gjorde. Men også kun lidt.

Det er værd at lægge mærke til, at antallet af nyregistrerede lastbiler er for lavt til at fastholde bestanden. Siden sommeren 2008 er den samlede bestand af lastbiler med danske nummerplader faldet fra omkring 52.000 til omkring 42.000.

Der er mange årsager til, at antallet er faldet. Godsmængderne er faldet og en del af eksportbilerne er flyttet til udlandet.

Tallene tegner et billede af et transportområde, som ligesom resten af samfundet, befinder sig i en form for venteposition. Hvad vil der ske i den nærmeste fremtid? Og hvad vil der ske på lidt længere sigt? Og aktuelt handler det om at passe sin forretning.

Det er svært at vurdere udviklingen ud fra få oplysninger. Har man flere informationer, som løbende kommer ind og bliver opdateret, er chancen for kvalificerede skøn større.

Det er lidt ligesom golfspilleren, der bliver mere og mere heldig, jo mere han træner.

Transportinteresserede mennesker kan følge med hver dag på

transportnyhederne.dk

lastbilnyhederne.dk

Og finde et overblik over den seneste uges transportbegivenheder i Ugens transport på websiden:

ugenstransport.dk

God læselyst.

Venlig hilsen

Jesper Christensen, chefredaktør



Statistik

Volvo kørte ud af 2012 som den største

Med en fremgang på 12,5 procent i forhold til 2011 blev Volvo endnu en gang markedsleder for lastbiler over 16 ton i Danmark i 2012. Nærmeste konkurrent var Scania, som oplevede en fremgang på 3,0 procent i forhold til 2011

Volvo's markedsandel blev på 27,5 procent, mens Scania's markedsandel blev på 23,0 procent.

Mærke	Periode		Periode året før		Ændring, Antal
	Antal	Andel	Antal	Andel	
Volvo	929	27,5 %	826	25,3 %	↑ 12,5%
Scania	778	23,0 %	755	23,1 %	↑ 3,0%
MAN	588	17,4 %	773	23,7 %	↓ 23,9%
Mercedes-Benz	494	14,6 %	362	11,1 %	↑ 36,5%
DAF	244	7,2 %	240	7,4 %	↑ 1,7%
Iveco	189	5,6 %	173	5,3 %	↑ 9,2%
Renault	129	3,8 %	90	2,8 %	↑ 43,3%
Caetano	24	0,7 %	34	1,0 %	↓ 29,4%
Rosenbauer	1	-	-	-	↑ 100,0%
Dennis	-	-	9	0,3 %	↓ 100,0%
TOTAL	3.376		3.262		↑ 3,5%

Tyske MAN blev nummer tre med 17,4 procent. Opgjort i antal er det en tilbagegang på 23,9 procent i forhold til 2011.

Nummer fire blev Mercedes-Benz med en markedsandel på 14,6 procent. Målt på antalt enheder er det en fremgang på 36,5 procent i forhold til 2011. DAF kørte ind på femtepladsen med en markedsandel på

7,2 procent. For DAF's vedkommende er der tale om en fremgang opgjort på antal enheder på 1,7 procent.

Iveco har på sjettepladsen oplevet en fremgang målt i antal enheder på 9,2 procent, hvilket giver Iveco en markedsandel på 5,6 procent.

Renault oplevede i 2012 en fremgang på 43,3 procent og opnåede en markedsandel på 3,8 procent.

Iveco gik frem med 500 procent

Registreringstallene for lastbiler over 16 ton i december rørte rundt i gryden med hensyn til markedsandele. Iveco fik nummerplader på 48 lastbiler og overhalede dermed MAN, Scania, Mercedes-Benz og DAF

Det var dermed kun Volvo, som med 67 nyregistrerede lastbiler over 16 ton, formåede at holde sin position i december, hvor der kom nummerplader på 231 nye lastbiler over 16 ton. I december 2011 var det totale antal 225

MAN blev med 35 nyregistreringer nummer tre i december 2012, mens Scania blev nummer fire med 33

Mærke	Periode		Periode året før		Ændring, Antal
	Antal	Andel	Antal	Andel	
Volvo	67	29,0%	50	22,2%	↑ 34,0%
Iveco	48	20,8%	8	3,6%	↑ 500,0%
MAN	35	15,2%	62	27,6%	↓ 43,5%
Scania	33	14,3%	36	16,0%	↓ -8,3%
Mercedes-Benz	30	13,0%	47	20,9%	↓ 36,2%
Renault	12	5,2%	6	2,7%	↑ 100,0%
DAF	6	2,6%	14	6,2%	↓ 57,1%
Øvrige	-	-	2	0,9%	↑ 100,0%
TOTAL	231		225		↑ 2,7%

nyregistreringer. Mercedes-Benz blev nummer fem med 30 nyregistreringer efterfulgt af Renault på sjettepladsen med 12 og DAF på syvendepladsen med 6 nyregistreringer.

Statistik

Færgetrafikken til og fra Bornholm havde 20 aflysninger i 2012

Færgerne til og fra Bornholm sejler stabilt, og regulariteten er høj. Det kan man se ud af årsopgørelsen over færgernes regularitet for 2012

20 gange over hele året blev hurtigfærgerne, der sejler på Rønne-Ystad aflyst, og på de fleste af disse ture blev den konventionelle færge Povl Anker sat ind i stedet.

Dermed har der været 6 enkeltture ud af 3.582, hvor sejladserne til Bornholm har været helt indstillet i 2012. Det svarer til 0,17 procent.

Bornholmerfærgerne forklarer om færgetrafikken i 2012:

I første halvdel af januar 2012 var færgetrafikken i det meste af landet påvirket af vinterstorm, som også påvirkede trafikken til og fra Bornholm. 3. januar var der vind af stormstyrke, og Povl Anker overtog derfor sejladserne til Ystad eftermiddag og aften. Samme aften måtte Povl Anker også give op for vinden.

4. januar var der stormende kuling og vind af stormstyrke, hvilket gav høje bølger i Østersøen. Povl Anker blev sat ind i stedet for hurtigfærgerne hele dagen, og Povl Anker sejlede to dobbeltture.

12. januar: stormende kuling og høje bølger i Østersøen betyder, at eftermiddagsafgangen Rønne-Ystad indstilles helt.

I januar 2012 var der tre ture tur/retur, hvor sejladserne var helt indstillet.

Povl Anker overtog to gange i løbet af februar hurtigfærgens morgentur mellem Rønne-Ystad - 7. februar på grund af is i Ystad havn og den 15. februar på grund af kraftig blæst.

I perioden marts - juni blev der sejlet efter sejlplanen, uden aflysninger.

I juli sejlede hurtigfærgerne i to-timers drift med afgang og ankomst hver anden time fire dage om ugen (og fem gange om dagen på de øvrige dage).

Der har ikke været aflysninger hen over sommeren. Leonora Christina har udført alle sine 310 ture i juli, og Villum Clausen har udført alle sine 108 ture.

I perioden august - november er der sejlet helt efter sejlplanen, uden aflysninger.

I december 2012 har der været en enkelt aflysning. 10. december var Leonora Christinas morgenafgang aflyst, fordi der i løbet af natten skulle udføres reparationer på den ene hovedmotor, som ikke kunne færdiggøres inden morgenagangen. Povl Anker sejlede i stedet for denne ene dobbelttur.



Statistik

Storebæltsbroen lagde ryg til flere lastbiler

I løbet af 2012 kørte 1.182.949 lastbiler over broen mellem Sjælland og Fyn. Det er flere end i 2011, hvor broen blev passeret af 1.175.368 lastbiler. I alt passerede 10.894.082 køretøjer broen i 2012 mod 10.813.589 i 2011

Den seneste trafikstatistik over trafikken mellem Fyn og Sjælland viser, at trafikken i årets sidste måneder var faldende i forhold til de samme måneder året før.

I november 2012 blev broen passeret af 102.993 lastbiler mod 104.470 i november 2011. I december i år blev Storebæltsbroen passeret af 83.387 lastbiler mod 91.606 i december 2011.

De samlede trafiktal over broen i november og december 2012 var henholdsvis 883.540 og 771.747 mod 867.104 i november 2011 og 851.307 i december 2011.

Blue Water Shipping åbner nyt kontor i Frederikshavn

Tirsdag 15. januar udvidede Blue Water Shipping sine aktiviteter i Danmark ved at åbne et nyt kontor i Frederikshavn. Kontoret skal først og fremmest beskæftige sig med skibsklarering, stevedoring og andre havnerelaterede opgaver

- Det er blandt andet den forventede stigende aktivitet i Frederikshavn Havn, der medvirker til, at vi åbner kontoret, siger Freight Forwarding Agent Peter Højer.

Han får det daglige ansvar på kontoret, der ligger på i Bygning 10 på Havnepladsen i Frederikshavn.

Blue Water Shipping peger på, at den lokale tilstedeværelse er vigtig for virksomheden, som ønsker at være tæt på kunderne og specialisere sig i at skabe løsninger, der passer til kundernes ønsker og behov.

Peter Højer er i forvejen et kendt ansigt på havnen på grund af sit tidligere virke inden for sten- og grusbranchen. Han har inden sin ansættelse hos Blue Water 1. juli sidste år haft lignende stillinger inden for branchen. Han har derfor både de nødvendige

Til venstre er det Peter Højer, som bliver daglig ansvarlig for kontoret, og til højre ses Ole B. Ulriksen, kontorchef for Blue Water Shipping i Aalborg.

kompetencer og erfaringer samt et stort netværk af både kunder og samarbejdspartnere.

- Vi er allerede godt etableret i Nordjylland med kontorer i Hirtshals og Aalborg, og det nye kontor bliver Blue Waters sekstende i Danmark. Det er derfor både en udvidelse af vores nationale strategi og en videreudvikling af vores nordjyske aktiviteter, hvor havnerelaterede opgaver spiller en større og større rolle, siger kontorchef fra Aalborg, Ole Bøgh Ulriksen.

Frederikshavn-kontoret hører organisatorisk under Aalborg-kontoret, som stadig håndterer Blue Water Shippings transport- og logistikløsninger.



Afgifter

Staten fik 18 milliarder kroner ind på energiafgifter

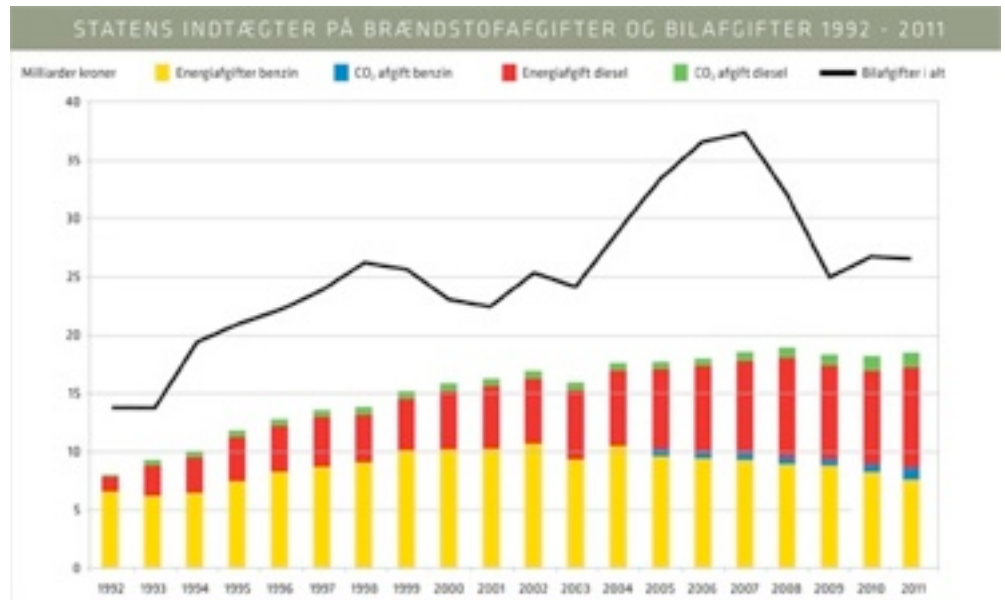
I oliebranchens årlige statistik i Energinoter kan man se, at statens årlige indtægter på brændstofafgifter er steget fra 8 til 18 milliarder kroner siden 1992

Tager man registreringsafgifterne med, er indtægterne steget til over 25 milliarder kroner.

De samlede indtægter for bilafgifter toppede i 2006 og 2007, hvor staten fik over 35 milliarder kroner i kassen fra danskerne.

Siden statens indtægter toppede i 2007, er registreringsafgiften næsten blevet halveret. I 2007 udgjorde registreringsafgiften alene 24,3 milliarder kroner. I 2011 lå den på 13,5 milliarder kroner.

Tilbage i 1993 betalte danskerne 8,3 milliarder kroner årligt til



statskassen i registreringsafgifter.

Ovenfor er gengivet Energi- og olieforums graf over statens indtægter på brændstof- og bilafgifter fra 1992-2011.

Vognmænd frygter konsekvenserne af kilometerafgifter

Vognmandsorganisationen DTL har blæst til kamp mod en kommende kilometerbaseret kørselsafgift for lastbiler over 12 ton. Formand for Thy Vognmandsforening Egon Sørensen, Hanstholm, advarede i sidste uge i sin egenskab af formand for Beskæftigelsesrådet i Nordjylland beskæftigelsesministeren og skatteministeren imod konsekvenserne af afgiften i regionen

I dag er det virksomheder i Midtjylland, der advarer. En af de vognmænd, der med kilometerbaserede kørselsafgifter må sende regningen videre til transportkøberne, er HTL Transport i Aalestrup mellem Aalborg og Viborg.

Vognmand Henning T. Lauritzen, der er direktør for HTL Transport og samtidig formand for Midtjyllands Vognmandsforening, forklarer i en artikel i dagbladet

Afgifter

Børsen, hvordan kørselsafgiften kan blive til 2,4 millioner kroner i ekstraomkostninger for hans virksomhed alene.

Som formand for Midtjyllands Vognmandsforening, taler Henning T. Lauritzen også på vegne af andre midtjyske vognmænds, når han fremhæver, at dyrere transporter som følge af beliggenheden kan få lokale virksomheder til at vurdere, om de skal flytte et andet sted hen for at begrænse transportomkostningerne.

- Det vil gå ud over regionens vognmænd og yderligere forværre den negative spiral, som vognmandserhvervet befinder sig i efter næsten fire års økonomisk krise. Min egen virksomhed er blot et eksempel, siger Henning T. Lauritzen.

DTL-beregninger har vist, at området omkring Viborg vil blive voldsomt belastet af kørselsafgiften.

Med en kilometerafgift på 1,50 kroner pr. kilometer, hvilket ifølge DTL er en syvdobling i forhold til den

nuværende vejbenyttelsesafgift (lidt over 20 øre pr. kilometer) - vil lastbilkørslen på de syv hovedveje, der udgår fra Viborg belastes med 170 millioner kroner.

Den regning vil skulle betales af egnens erhvervsliv.

Regnskab viser en presset økonomi

Hvis Henning T. Lauritzen som vognmandsformand i Midtjylland taler på vegne af det lokale transporterhverv, og man med samme udgangspunkt kigger i regnskaberne for HTL Transport og trækker tilsvarende paralleller, er Henning T. Lauritzen's transportvirksomhed et eksempel på et erhverv, der har en stor udfordring med at få økonomien til at hænge sammen.

Et kig i virksomhedens nøgletal viser, at HTL Transport A/S kørte ud af regnskabsåret 2011/2012 med et underskud på knap 900.000 efter skat. Nøgletallene viser også, at transportvirksomheden har skåret kraftigt ned på sin medarbejderstab i forhold til året før for at komme tilbage til niveauet for 2010. Nøgletallene viser også, at de seneste fire år har været økonomisk stramme.

Danmarks Rederiforening skal have ny direktør

I et job-opslag i Børsen søger Danmarks Rederiforening en ny administrerende direktør. Ifølge opslaget sker det i forbindelse med et generationsskifte

Der med er arbejdet på at finde en afløser til den nuværende direktør Peter Bjerregaard gået i gang.



Nye regler om varebiler

CVR-numre skal stå på varebilen

Fra 1. januar 2013 skal alle gulpladebiler have både CVR-nummer og logo eller firmanavn angivet tydeligt, så myndighederne kan se, om bilen benyttes korrekt. De nye regler er et led i SKATs bekæmpelse af sort arbejde, og de gælder alle gulpladebiler på under fire ton

- Den nye ordning skal gøre det lettere for myndighederne at tjekke, om en bil kører som den er beregnet til. Samtidig vil det også blive nemmere for borgere at angive personer, der kører privat i firmabiler, siger Tommy Nørskov fra Albjerg Revision, der opfordrer virksomhederne til at få mærkaterne på bilen så hurtigt som muligt.

- Der er mange, som stadig ikke har mærket deres gulpladebiler, og det er ærgerligt for bøderne starter ved 5.000 kroner, siger Tommy Nørskov videre.

Er man i tvivl om, hvorvidt en bil er registreret som varebil, så kan det ses på registreringsattesten. Er der tale om en varebil, så gælder desuden:

- Reglerne gælder for biler på ikke over 4 ton (totalvægt), som er på gule plader.
- CVR-nummeret for biler op til 4 ton skal stå med mindst tre cm høje bogstaver og tal.
- Er ens bil over 3,5 ton, skal virksomhedens navn dog stå med mindst 10 cm høje bogstaver.
- Bilerne skal være forsynet med virksomhedens navn eller logo samt CVR-nummer.
- Udenlandske varebiler skal synligt i bilens forrude have dokumentation for deres registrering i RUT-registeret.
- Oplysningerne må ikke stå på skilte, der kan tages af og på. Skiltene kan med fordel fastgøres med selvklebende plastfolie.

- Bogstaver og tal skal være mindst tre cm høje. Det gælder både, når du skal skrive din virksomheds navn og CVR-nummer.

Desuden gælder det, at oplysningerne skal fremgå af både højre og venstre side på bilen. Oplysningerne skal være synlige, letlæselige og i en farve, der klart afviger fra bilens farve. Loven siger også, at virksomhedens navn og virksomhedens CVR-nummer skal stå på en måde, så der ikke sker en sammenblanding eller forvirring af de to oplysninger.

Hvis ens virksomhedslogo entydigt identificerer virksomheden, og bilen ikke vejer mere end 3,5 ton, må man gerne benytte logoet i stedet for virksomhedens navn. Det kan eksempelvis være tilfælde, hvis virksomhedens navn indgår i logoet. Vejer bilen 3,5 ton eller mindre, må man godt bruge et forkortet navn, der er en del af det officielle navn.

Man skal have virksomhedens officielle navn på ens bil. Det officielle navn er det navn, man har givet sin virksomhed, da man registrerede virksomheden og fik et CVR-nummer.

De nye regler gælder ikke for varebiler, der benyttes både privat og erhvervsmæssigt (papagøjeplader).



Nye regler om varebiler

Varebiler uden CVR-nummer kan udløse store bøder

- Bødestørrelserne er ganske høje, så det kan hurtigt blive en dyr fornøjelse at glemme skiltningen, siger John Bygholm, formand for FSR – danske revisorers skatteudvalg. Hvis man overtræder reglerne for fjerde gang, kan bøden lyde på 22.500 kroner

Som en del af SKAT's indsats mod sort arbejde skal biler og varevogne på gule plader have synligt firmanavn eller logo på siden af bilen per 1. januar 2013. Det kan blive en dyr affære, hvis ikke man overholder reglerne.

John Bygholm, formand for FSR – danske revisorers skatteudvalg, får opbakning af Dansk Erhverv.

- Vi støtter hovedformålet med de mange lovgivningstiltag, der skal mindske sort arbejde og anden skatteunddragelse, men det bødeniveau, der nu lægges op til, ligger for højt, mener Ulla Brandt, chefkonsulent i Dansk Erhverv.

Ingen mulighed for at blive undtaget

Reglerne trådte i kraft 1. januar 2013 og gælder for køretøjer med en totalvægt under 4 ton, som benyttes fuldt erhvervsmæssigt. Reglerne gælder alle biler og varevogne under 4 ton. Det er således ikke bare håndværkere eller andre, der skal ud og have navn, CVR-nummer med videre på bilen.

- Foreløbigt planlægger ministeriet alene at undtage biler fra inkassovirksomheder, men der er mange andre virksomheder, hvor ulempen med skiltningen kan være stor, fordi man for eksempel kører med værdigenstande, våben eller medicin. Efter vores opfattelse burde disse også undtages, hvilket vi har gjort ministeriet opmærksom på, dog foreløbigt uden resultat, siger John Bygholm.

I Dansk Erhverv ærgrer man sig også over, at ministeren tilsyneladende har lukket ned for, at virksomheder kan blive undtaget, når det er helt relevant.

- Vi mener, at ministeriet bør genoverveje, om der er flere virksomhedstyper, der bør undtages fra reglerne, siger han.

Dansk Erhverv kalder krav for absurde

Bilerne skal være forsynet med virksomhedens navn eller logo samt CVR-nummer.

- Kravet er absurd, da Skat jo i forvejen bare kan tjekke i motorregistret og dermed kan de nemt få oplysningerne ved at slå nummerpladen op der. Og borgerne bliver jo ikke mere opmærksomme, alene fordi bilerne nu skal have logo på. Effekten af det nye lovkrav er nok minimalt, men virksomhederne skal alligevel have besværet og omkostningen herved, siger John Bygholm.

Bøder for at overtræde reglerne

Overtrædelse af kravene om skiltning vil fremover blive straffet med bøder.

Bøderne vil have følgende niveau:

- 5.000 kr. første gang man overtræder reglerne
- 10.000 kr. anden overtrædelse
- 15.000 kr. tredje overtrædelse
- 22.500 kr. fjerde overtrædelse

Effektivitet

Rapport: 3.000 timer går tabt hvert år på grund af ineffektive

Virksomheden Intermec, der blandt andet leverer håndholdte terminaler til logistikvirksomheder, har i samarbejde med det amerikanske konsulentfirma, Vanson Bourne, gennemført en undersøgelse baseret på interviews i 250 virksomheder i Europa og USA med over 500 ansatte. Undersøgelsen påviser de faktiske omkostninger ved ineffektive arbejdsforløb og -processer, samt de udfordringer distributionscentre står over for

Den nye undersøgelse fra Intermec viser, at otte ud af ti lagerchefer gennem de seneste seks måneder har fået til opgave at gennemføre en gennemsnitlig omkostningsreduktion på 19 procent i de eksisterende aktiviteter.

Undersøgelsen, der er baseret på interviews med 250 chefer, med ansvar for hele virksomhedens leveringskæde, lager og distribution, viser, at hver enkelt medarbejder over et otte-timers skift i gennemsnit mister 15 minutter i produktivitet på grund af ineffektive arbejdsforløb. For et mellemstort lager med 50 ansatte, kan det hurtigt løbe op i 3.000 timer per år, og betydeligt mere i større organisationer.



Det første skridt til identifikation af områder, hvor der kan opnås forbedringer, er at foretage en gennemgang af samtlige arbejdsforløb i virksomhedens distributionscentre. Undersøgelsen viser, at 30 procent af de adspurgte ikke har foretaget en sådan gennemgang i løbet af det seneste år.

Ineffektive led i arbejdsforløb

Hovedparten af de adspurgte chefer oplyser, at de mest ineffektive arbejdsforløb under et otte-timers skift, er pakning og læsning (20 procent), tæt efterfulgt af plukning og lagerstyring (begge 18 procent).

Af de chefer, som for nylig har foretaget en gennemgang

Effektivitet

af forløbene, mener de fleste, at plukning og lagerstyring er de områder, hvor der lettest kan opnås besparelser.

Uanset om lager- og distributionschefer er parate til at foretage en gennemgang eller ej, så viser undersøgelsen meget klart den udfordring, som de står overfor.

Næsten alle de interviewede er enige om, hvilken løsning det kræver at nå dette mål. Når de bliver spurgt, hvordan resultatet kan forbedres på lageret og i distributionscentret, siger næsten 90 procent, at investeringer i ny teknik efter deres mening, ville gøre det muligt at indhente tabt tid og øge produktiviteten. Chefer i virksomheder, som ikke har foretaget en gennemgang i løbet af det seneste år, siger, at kun en lov eller et regulativ (28 procent), eller et lavt præstationsniveau (27 procent), ville kunne få dem til at foretage en gennemgang i dag.

Det sidstnævnte tal står i skarp kontrast til virksomheder, som for nyligt har foretaget en gennemgang med procesforbedringer som resultat. Her fremhæves lavt præstationsniveau som en meget lille motivationsfaktor (9 procent), hvorfor en gennemgang blev udført.

De motiverende faktorer var ny lovgivning/regulering (26 procent), og løbende forbedringsprogrammer (22 procent).

I en verden, hvor hver eneste kunde er svær at få, og endnu sværere at beholde, er det ifølge rapporten og Intermec forbløffende, at næsten 16 procent siger, at de

ikke har til hensigt at gennemgå deres arbejdsforløb for en kunde klager.

Store besparelser

Næsten to tredjedele (60 procent) er enige i, at "der er mulighed for store tids- og omkostningsbesparelser, ved blot at skære nogle få sekunder af arbejdsforløbene."

Et eksempel på, hvordan man kan opnå dette er ifølge Intermec, at minimere antallet af trin på arbejdspladsen, investere i hurtigere etiketprintere, hurtigere strekkodelæsere og eliminere batteriudskiftning midt i et skift.

- Lagerchefer står over for store udfordringer når det gælder om at reducere omkostningerne, og det betyder, at de ikke har råd til at ignorere et højt niveau af spildtid, siger Bruce Stubbs, Intermecs Industry Marketing Director på distributionscenterområdet.

- Virksomhederne bør jævnligt gennemgå arbejdsforløbene i detaljer for at vinde de minutter der er nødvendige for, at opnå disse besparelser. Som denne undersøgelse viser, kan teknisk infrastruktur være det perfekte sted at starte, siger han videre.

Om undersøgelsen og rapporten

Intermecs undersøgelse, som blev gennemført af Vanson Bourne, viser, at den gennemsnitlige medarbejder i gennemsnit mister over 15 minutter om dagen / 58 timer om året / 8 arbejdsdage per år. For et lager med minimum 50 lagerarbejdere svarer det til 2.899 timer om året.



Godsoperatør fik en punktlighed på 95 procent

Svenske Green Cargo nåede i 2012 en punktlighed på 95 procent. Det er en øgning på 2 procentpoint i forhold til 2011

- For vores kunder er punktlighed, når vi leverer vogne til deres spor på fabriksområdet, havnen eller på lageret til tiden. Green Cargo skal være en troværdigtransportør for det svenske erhvervsliv, og vores punktlighed er et resultat af, at hele virksomheden tænker på sikkerhed og punktlighed, fra planlæggere til chauffører, siger Mats Hanson, der er marketingdirektør i Green Cargo.

Green Cargo måler punktligheden, hvor vognene ankommer til kunderne, og stort set alle vogne indgår i målingen, der foregår løbende hele året. For hele 2012 var lidt over 540.000 vogne med i Green Cargo's måling af punktligheden.

- Grundlaget for punktlighed er at have afgående tog sikkerhedsafprøvede og klar til afgang til tiden, og der gør vores operationelle medarbejdere et gedigent stykke arbejde i samarbejde med vores kunder, som har vogne lastet og klar i tiden, siger Mats Hanson og peger på, at det kan være en af grundene til, at Green Cargo's punktlighed er højere end hos andre godstogsoperatører i Sverige.

(Foto: Green Cargo)



Distribution

300.000 husstande henter pakkerne i skuret

Kort før jul rundede Post Danmarks gratis pakkeordning Modtagerflex 300.000 tilmeldte husstande. Ifølge Post Danmarks vurdering, skyldes det blandt andet e-handlens succes

Med Modtagerflex får man pakken leveret et aftalt sted på adressen, hvis man ikke er hjemme, når pakkebuddet kommer forbi.

- Vi ved, at nethandel er populært, blandt andet fordi det er nemt og bekvemt. Med Modtagerflex bliver nethandelen endnu nemmere, fordi man kan erstatte turen til posthuset eller postbutikken med et smut ud i skuret, siger Eva Malene Hartmann, chef for Post Danmark Privatkunder.

Antallet af tilmeldinger har konstant ligget i nærheden af 350 daglige tilmeldinger. Med ordningen kan man vælge

at få leveret pakker for eksempel i drivhuset, legehuset, skuret eller i en særlig pakkepostkasse.

Ser man på tilmeldingerne rent geografisk, er jyderne især glade for ordningen. Omkring 173.000 jyske husstande er tilmeldt ordningen, mens Sjælland og øerne kan mønstre knap 97.000 tilmeldte og Fyn ligger på ca. 32.000.

Sådan fungerer Modtagerflex

Beboere i række- og parcelhuse samt landejendomme kan tilmelde sig Modtagerflex via Post Danmarks hjemmeside. Ved tilmeldingen vælger man blandt ti forskellige muligheder, hvor på grunden pakkerne skal stilles. Er der pakker, som man ikke ønsker leveret hjemme, kan man i stedet vælge at få dem sendt til pakkeautomaten Døgnposten, hvis man opretter sig som bruger.

Landsskatteretten kræver 218 millioner kroner af lufthavnsejer

Ved at flytte overskud fra Københavns Lufthavn A/S til et selskab på Bermuda har det australske selskab Macquire ikke betalt den skat, som selskabet ifølge Landsskatteretten skulle i 2006 og 2007

Derfor skal selskabet betale 218 millioner kroner i manglende skat i forbindelse med overførsler til Bermuda-selskabet via et selskab i Luxembourg på i alt 1,3 milliarder kroner.

Den australske koncern betalte ifølge Skat ikke skat af 726 millioner kroner, som Københavns Lufthavn betalte i renter til Macquire-koncernen.

Macquire-koncernen vil nu have sagen prøvet ved de almindelige domstole.

Særtransporter

Særtransporter: Manglende oversigt koster unødvendigt arbejde

ITD har sammen med andre parter i flere år forsøgt at få sagen "op i gear" i Vejdirektoratets særtransport-følgegruppe. Nu intensiveres indsatsen, efter at et enstemmigt Vejtransportråd i december opfordrede de involverede til at gøre noget ved sagen. En af udfordringerne er de enkelte kommuners overblik - eller mangel på samme - når det gælder veje og broers bæreevne

De tunge særtransporter med vindmøller, gravemaskiner og betonelementer på ladet må kun køre på asfalt og broer, som er vurderet til at kunne klare belastningen. Kan vejene klare belastningen, kan de indgå i det "klassificerede vejnet".

Klassificeringen, der er på plads for statsvejene og de tidligere amtsveje, er registreret på et kort, som er tilgængeligt på Vejdirektoratets hjemmeside - vejnettet kaldes også for tungvognsvejnet.

Transportorganisationen ITD peger på, at det imidlertid kniber med at få kommunevejene med i nettet.

Resultatet er tidskrævende og gentagent sagsarbejde, som efter ITD's mening spilder alle parter tid og penge.

Gruppe med fart på

Tirsdag i denne uge holdt ITD's netværk for særtransportører møde. Blandt punkterne var en orientering fra chefkonsulent Jørn-Henrik Carstens om indsatsen for at få nedsat en hurtigt arbejdende gruppe. Gruppen skal identificere hvilke veje, det haster mest at få klassificeret.

Samtidig skal gruppen skitsere en model for, hvordan de øvrige veje løbende kan klassificeres og optages på tungvognsvejnettet. Gruppen skal ifølge ITD bestå af Kommunernes Landsforening (KL), Vejdirektoratet og repræsentanter fra erhvervslivet.

Færdigt arbejde

Humlen i sagen er, at de fleste særtransporter begynder og slutter en tur uden for det godkendte statsvejnet. Før en særtransport kan køre ud på de andre veje, skal transportøren sende en ansøgning til politiet. Er der strækninger på ruten, som ikke er klassificerede, søger politiet tilladelse hos den aktuelle vejmyndighed. Er svaret herfra et ok, kommer tilladelsen til særtransporten.

- Hele møllen kører, hver eneste gang en særtransport skal ud og



Særtransporter

rulle på uklassificerede veje. Det er en stor tidsrøver, fremhæver Jørn-Henrik Carstens.

Han forestiller sig, at gruppen finder ud af hvilke af de kommunale veje, der får særligt mange ansøgninger. Herefter arbejder gruppen sammen om at få de veje klassificeret, så særtransporterne kan køre uden gentagne ansøgninger.

Ifølge ITD er en lovændring muligvis nødvendig, hvilket gruppen skal vurdere. Arbejdet kan være færdigt i løbet af sommeren, hvis gruppen bliver etableret nu.

Alle sparer tid

Særtransporter er ikke kun møllevinger eller materialer til store projekter, hvor der er mulighed for langtidsplanlægning. Mange af særtransporterne er

gentagne transporter af for eksempel maskiner, der bliver flyttet rundt mellem byggepladser. Her er en fleksibel og hurtig sagsbehandling afgørende for effektiv udnyttelse af grej og materialer.

- I sidste ende sparer alle tid til gentagen og tidskrævende sagsbehandling for de samme veje. Samtidig får kunderne større fleksibilitet, når sagsmøllen ikke skal dreje hver gang, siger Jørn-Henrik Carstens, som vurderer, at årsagen til at så mange kommuneveje mangler på tungvognsnettet overvejende skal findes i manglende kendskab til procedurer.

Samtidig kan omkostninger omkring beregning af broklasse med videre være en udfordring for de kommunale budgetter.

Rapport fra det internationale handelskammer: Antallet af piratoverfald falder

Antallet af piratoverfald og kapringer kaldt i 2012 til det laveste niveau i fem år. Det fremgår af årsrapporten over pirateri fra the International Chamber of Commerce (ICC) International Maritime Bureau (IMB)

Ifølge rapporten blev 297 skibe angrebet af pirater i 2012 sammenlignet med 439 i 2011. Antallet af piratangreb blev bragt ned på grund af et markant fald i antallet af angreb ud for Somalia, selvom Østafrika - og også Vestafrika - fortsat er de farligste steder med hensyn til risikoen for at blive angrebet af pirater.

På globalt plan blev 174 skibe bordet af pirater. 28 blev kapret og andre 28 blev beskudt. IMB har også noteret, at der blev rapporteret om 67 angrebsforsøg. Antallet af gidsletagninger faldt til 585 i 2012 mod 802 i 2011. Yderligere 26 blev tilfældigt kidnappet i Nigeria. Ifølge rapporten blev 6 besætningsmedlemmer dræbt i 2012, mens 32 blev såret.

IMB understreger, at selvom antallet af kapringer og forsøg på kapringer er faldet, er der stadig grund til at være på vagt. Ifølge IMB skyldes faldet i antal piratangreb ud for Somalia, at der er en massiv indsats mod pirateri i området.

Miljø og alternative brændstoffer

Gaskonferencen "Grøn gas til transport" møder opbakning fra både ind- og udland

I dagene 30. januar til 1. februar samles repræsentanter fra transportsektoren til konference i Skive. I forbindelse med konferencen arrangerer Transportens Innovationsnetværk (TINV) en workshop med titlen "Opstart af dansk netværk for gas til transport"

Netværket skal give vognmænd og andre relevante aktører et indblik i emnet og besvare spørgsmål som: hvad er status med hensyn til gas til transport, og hvordan kommer udviklingen til at påvirke for eksempel vognmændene?

Konferencen i Skive møder ifølge TINV stor opbakning fra transportsektoren - både herhjemme og i de andre skandinaviske lande.

To uger før konferencen er der 175 tilmeldinger og en udstilling, hvor flere af de store spillere fra bilindustrien deltager.

- Vi er meget tilfreds med antallet af tilmeldinger. Vi synes, at vi har lagt et rigtig godt program og arrangeret en spændende og interessant udstillingen hvor deltagerne får syn for sag, når vi snakker gas til transport, siger Projektkoordinator og konferencearrangør, Steen H. Hintze fra Energibyen Skive/ Projekt Implement.

I udstillingen deltager blandt andet Volvo Lastbiler, Mercedes, Volkswagen, Fiat og Subaru, plus norske, svenske og danske leverandører af fyldestationer, opgraderingsanlæg med mere.

Programmet for konferencen indeholder oplæg fra Klima-, Energi-, og Bygningsminister, Martin Lidegaard (R).

Kombinationen af program og udstilling skal give deltagerne mulighed for at få et indblik i, hvad den aktuelle situationen er, hvor udviklingen bevæger sig hen i fremtiden, og hvad det vil kræve af både transportsektoren og de øvrige myndigheder for at kunne følge med i udviklingen.

Hvad angår krav til transportsektoren og viden om udviklingen på området "gas til transport" ser man fra Transportens Innovationsnetværks (TINV) side et behov for at indsamle og sprede viden om emnet hos landtransporterhvervet.



Miljø og alternative brændstoffer

Gas til transport er for mange et komplekst og til tider uoverskueligt emne, der er forbundet med høje omkostninger for eksempel vognmændene.

- I TINV oplever vi en stigende interesse fra transportsektoren i forhold til gas til transport. Tanken med netværket er at imødekomme interessen og skabe et upolitisk forum, hvor vognmænd og andre både får og deler viden og erfaringer på området. Derudover er hensigten med netværket at få et overblik over, hvad man fra branchens side ser af problemstillinger, der bør løses, inden en eventuel overgang fra de kendte flydende fossile brændstoffer til gas og biogas, siger fagkoordinator for landtransport ved TINV, Lars Overgaard.

Erik Østergaard, bestyrelsesformand for Transportens Innovationsnetværk (TINV) opfordrer hele transportsektoren,

herunder både transportørerne og transportkøberne til at deltage i konference og i workshoppen "Opstart af dansk netværk for gas til transport" i Skive.

- Deltagelse giver altid indflydelse samt viden og netop derfor opfordrer jeg alle interesserede til at deltage og lade sig inspirere og få viden, siger Erik Østergaard.

Interesserede kan få mere information - og tilmelde sig på følgende websider:

tinv.dk
gaskonference.dk

Tyskland udvider miljøzoner

Listen over tyske byer, der har indført miljøzoner, bliver stadig længere. Siden Berlin, Hannover og Köln som de første i 2008 indførte miljøzoner, er stadig flere byer kommet til, og i øjeblikket kræver 65 byer i Tyskland, at bilerne er udstyret med det rigtige miljømærke. Flere byer indfører miljøzoner i løbet af 2013.



Det er dog ikke kun miljøzonerne, der er blevet flere og større. Også kravet til farven på miljømærket i bilens forrude er i de enkelte byer blevet skærpet.

- Det betyder, at biler fremover som minimum skal have et gult miljømærke, hvis de skal køre ind i en miljøzone. De fleste byer stiller imidlertid nu krav om et grønt mærke, som det har været tilfældet i Berlin siden 2010. Danske bilister med et gult miljømærke må dog stadig køre i den tyske

hovedstad til udgangen af 2014. Kan man kun få et rødt miljømærke til bilen, må man imidlertid pænt parkere den uden for zonerne, siger Frederik Valmin.

Han understreger, at det kun er, hvis man skal ind i byer med miljøzoner, at et miljømærkat er nødvendigt og altså ikke, hvis man bare kører igennem Tyskland.

Bøden for at køre ind i en miljøzone uden den gældende mærkat er 40 euro.

Interesserede kan læse mere om miljøzonerne i tyske byer [her](#):

Mærkerne, der enten er røde, gule eller grønne, fortæller om bilens miljøegenskaber og afhænger af dens alder og af, om den har benzin- eller dieselmotor.

- Endnu en række byer indførte ved årsskiftet miljøzoner, og i de kommende måneder kommer flere til. Bortset fra Mönchengladbach og Mainz er der dog primært tale om mindre byer eller byområder, der grænser op til eksisterende miljøzoner. På den måde kan man tale om, at de nuværende zoner blot er blevet større, siger fericservicekonsulent i FDM Frederik Valmin.

Trafiksikkerhed

Rapport sætter spørgsmålstegn ved effekten af tilbagetrukne stopstreger

I et projekt finansieret af Cykelpuljen har det private forskningsbaserede rådgivningscenter om vejtrafik, Trafitec, udarbejdet en før-efter uheldsevaluering af sikkerhedseffekter af tilbagetrukne stopstreger i signalregulerede kryds

Tilbagetrukne stopstreger anbefales i vejreglerne, som et tiltag til at reducere antallet af uheld mellem højresvingende motorkøretøjer og ligeudkørende cykler/knallerter - særligt i starten af grøntfasen efter begge parter har holdt for rødt.



I den undersøgelse, som Trafitec har gennemført, indgår uheldsdata fra 123 signalregulerede kryds, hvor stopstregerne er trukket tilbage i 189 krydsben. Sikkerhedseffekter er opgjort ved at

sammenholde antallet af uheld før tilbagetrækningen med antallet af uheld efter. Der er korrigeret for den generelle uheldsudvikling. I alt indgår 1.313 uheld med 412 personskader i undersøgelsen, og heraf forekommer 42 personskader i 110 uheld af typen, hvor det højresvingende motorkøretøj er kommet fra et krydsben, hvor stopstregen er trukket tilbage.

Lille stigning i uheld mellem køretøjer - fald i uheld med bløde trafikanter

Overordnet har de tilbagetrukne stopstreger kun en lille betydning for det samlede antal uheld i krydsene, men der

er en lille stigning i antallet af personskader. Stigningen i antallet af personskader forekommer i uheld udelukkende med motorkøretøjer, mens der er et lille fald i antallet af personskader i uheld, hvor lette trafikanter har været involveret i uheld med motorkøretøjer.

Der er ikke fundet et fald i antallet af uheld efter tilbagetrækning af stopstregerne. Antallet af uheld mellem ligeudkørende motorkøretøjer er steget signifikant.

Der er fundet tegn på, at antallet af uheld stiger, jo kortere stopstregen er trukket tilbage. Ligeledes er der en større stigning i antallet af uheld, hvis der ikke er et fodgængerfelt foran stopstregen.

Ved 1 eller 2 kørespor frem mod stopstregen har tilbagetrækning af stopstregen tilsyneladende en positiv effekt på antallet af uheld, mens der er en negativ effekt ved 3 eller flere kørespor frem mod den tilbagetrukne stopstreg.

[Rapporten kan hentes her:](#)

Om Trafitec

Trafitec blev oprettet i 2004 som et privat forskningsbaseret rådgivningscenter om vejtrafik. Trafitec udfører rådgivning kombineret med forskning og udvikling, formidling og undervisning inden for trafiksikkerhed, trafikplanlægning og trafikteknik.

Trafitecs medarbejdere har mange års erfaring inden for trafiksikkerhed, trafikplanlægning og trafikteknik fra tidligere ansættelser i Vejdirektoratet, Danmarks Tekniske Universitet, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Danmarks TransportForskning og rådgivende ingeniørvirksomhed.

Viden og udvikling

Transportfond søger årets talent

FDE Fonden søger "Årets talent 2013". Alle virksomheder, der beskæftiger sig med godstransport, opfordres til at indsende forslag til kandidater

Der skal være tale om en medarbejder, der i sit daglige virke har udvist stort engagement og potentiale, og som har gjort en forskel for virksomheden.

Med udnævnelsen følger et legat på 50.000 kroner, der kan bruges på yderligere dygtiggørelse af prisvinderen - for eksempel i form af et fagligt udviklende uddannelsesophold i en anden virksomhed eller på en uddannelsesinstitution - begge

dele gerne, men ikke nødvendigvis, i udlandet.

Prisen "Årets talent" fra FDE Fonden blev uddelt første gang i 2011. Prisvinderen var den gang det første hold på den nye praktiske lederuddannelse for transportsektorens medarbejdere kaldet "Praktisk lederuddannelse for transport og logistik".

I 2012 delte speditørellev Brian B. Sørensen fra K. Hansen Transport A/S i Vejen og administrativ leder Jette Andersen fra ERA Transport A/S i Odense prisen imellem sig.

Talentprisen vil blive overrakt i forbindelse med ITD's generalforsamling den 23. marts 2013.

TUC Fyn får ny afdelingsleder

52-årige Michael Lønbæk er netop tiltrådt som ny afdelingsleder hos TUC Fyn. Hermed får Michael Lønbæk en nøglerolle i udviklingen af planerne for TUC Fyn og det køretekniske anlæg - Center Ellested

Anlægget, der blev overtaget af TUC DK i foråret 2012, vil gennem grønne investeringer og satsning på CO2-begrænsende adfærd være Danmarks førende og mest miljørigtige køretekniske anlæg.

Michael Lønbæk har opbygget en bred erfaring inden for trafiksikkerhed og køreteknik. I en årrække har han siddet på forskellige poster i det forebyggende initiativ, "Respekt for fart" - blandt andet

som formand, direktør, projektleder og sekretariatschef.

Drift og varetagelse af interesser for køreteknisk anlæg har fyldt meget i Michael Lønbæks arbejdsliv. I 12 år har han været formand for bestyrelsen i Køreteknisk Anlæg Vejle. De seneste otte år har han tillige været medlem af

bestyrelsen i KTADK, der er landsforeningen for køretekniske anlæg i Danmark.

- Nu glæder jeg mig så meget til at være med til at udvikle TUC Fyn, som Danmarks bedste center for køreteknik og konferencer, siger Michael Lønbæk.



Center Ellested rummer alle de tilbud, som et moderne køreteknisk anlæg fordrer. Herunder også adgang til lastbilsimulator, glatbane og kursus- og conferencecenter med kapacitet til godt 40 overnattende gæster. Centret lægger mange kræfter i at etablere godt

naboskab - eksempelvis gennem åbent hus-arrangementer, fællesspisning og gensidig dialog.

Russisk togselskab sætter heltog på sporet til Nizhniy Novgorod

Togforbindelsen er baseret på transport af dele til produktion af Chevrolet Aveo, som skal bygges hos den russiske bilproducent GAZ, der har et fabriksanlæg i byen

Delene til produktionen er pakket i containere og kommer med skib fra General Motors Korea til containerterminalen Ust-Luga ved St. Petersborg.

Her bliver containerne løftet fra skib og over på toget, som efterfølgende kører over 1.100 kilometer til Nizhniy Novgorod, der er Ruslands femte største by og ligger omkring 400 kilometer øst for Moskva.

Det er russiske Ruscon, som står for transporterne. Ruscon er en del af GCS transportation group.

Produktionen af Chevrolet Aveo begyndte i december sidste år. GAZ forventer at samle omkring 32.000 biler årligt.

Efter at have testet forbindelsen med to prøvekursler, begynder de regulærer togtransporter i denne måned. Ruscon forventer at transportere omkring 800 40-fods containere med autodele hver måned.

Ruscon oplyser videre, at togforbindelsen også er åben for andre kunder.

Ugens citat:

- Lad mig igen understrege, at de i medierne beskrevne metoder ikke er forenelige med den måde, DSB ønsker at drive forretning.

*Jesper Lok,
administrerende direktør
i DSB om forsøg på at
stække en kritisk
journalist tilbage i 2009.*

*Ugens transport er udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Telefon: +45 2720 2531*

*Ansvarshavende chefredaktør er:
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på
email: ugenstransport@transportnyhederne.dk*