

Ugens transport

Torsdag 21. februar til onsdag 27. februar 2013 - Nummer 6 - 2. årgang



Ny rapport om lastbilulykker:
Uopmærksomhed
og træthed er årsag
til de fleste ulykker

Landtransporterhvervet
kører uden om
kilometerafgifter

Læs mere på side 7

Chauffør blev slynget
ud af forruden

Læs mere på side 4

Politikontrol skaber
debat

Læs mere på side 10 og 11

Udenlandske chauffører har endnu engang givet anledning til debat

I weekenden fortalte TV2 Nord om udenlandske chauffører, der holdt deres ugentlige hvil på mindst 45 timer i deres lastbiler - og ikke udenfor.

Ifølge EU's regler skal chauffører holde et ugentligt hvil på 45 timer - og det skal være uden for deres lastbil. Hvad det betyder, er ikke nærmere beskrevet. Det kan være hjemme på chaufførens bopæl, på et hotel, i en beboelsescontainer, en campingvogn - eller et telt.

Det er nok de færreste danskere, der forestiller sig, at chauffører skal holde deres ugentlige hvil i et telt ved siden af deres lastbil, hvor de ellers arbejder og sover alle ugens øvrige dage.

Hvad der er ment med "uden for lastbilen" er ikke fastlagt med sikkerhed.

Historierne om de udenlandske chauffører, der holder deres ugentlige hvil i deres lastbiler - og ikke eksempelvis i deres hjemland - afleder næste af sig selv et spørgsmål om, hvor de filippinske chauffører, som det lettiske transportfirma Dinotrans SIA har ansat. De har fire ugers ferie og får betalt en rejse frem og tilbage fra deres hjemland én gang om året.

Transportinteresserede mennesker kan følge med i, hvad der rører sig på transportområdet hver dag på

transportnyhederne.dk

lastbilnyhederne.dk

Alle tidligere - og denne udgave - af Ugens transport kan ses på websiden:

ugenstransport.dk

God læselyst.

Venlig hilsen

Jesper Christensen, chefredaktør



Trafiksikkerhed

Ny rapport om lastbilulykker: Træthed og uopmærksomhed er årsag til de fleste ulykker

Ni ud af ti lastbilulykker skyldes menneskelige faktorer. Det fremgår af en ny rapport fra Volvo Trucks om trafiksikkerhed og trafikulykker i Europa. Rapporten er udarbejdet af Volvo Trucks' afdeling for ulykkesforskning (Accident Research Team) og bygger på egne undersøgelser af ulykker samt data fra forskellige nationale og europæiske myndigheder

Rapporten beskriver, hvorfor ulykker med lastbiler sker, hvordan de sker, og hvad man kan gøre for at mindske risici og konsekvenser.

- 90 procent af alle lastbilulykker skyldes helt eller delvist menneskelige faktorer, for eksempel uopmærksomhed

eller fejlbedømmelse af hastigheden, siger Carl Johan Almqvist, trafik- og produktsikkerhedshjælper hos Volvo Trucks.

Rapporten viser også, at promillekørsel er en meget lille årsag til ulykker. Blot 0,5 procent af de lastvognschauffører, der var involveret i alvorlige trafikulykker, var alkoholpåvirket. Den tilsvarende andel for ulykker med personbiler er ifølge rapporten 15-20 procent.

Tunge lastvogne er involveret i 17 procent af alle trafikulykker med dødelig udgang og i 7 procent af alle trafikulykker, som resulterer i personskader. Hovedparten af ulykker, hvor lastvognschauffører kommer til skade, er singleulykker, hvor lastvognen kører af vejen.

Over halvdelen af alle alvorlige ulykker med lastbiler involveret er kollisioner mellem en personbil og en lastbil.

- Adgangen til fakta om ulykker er utrolig værdifuld for vores kontinuerlige sikkerhedsarbejde og hjælper os med at prioritere rigtigt i vores produktudvikling. For eksempel har vi øget sikkerheden i vores sidste nye lastvognsmodeller med en række supportsystemer, som forbedrer udsynet og advarer eller gør chaufføren opmærksom, hvis noget ikke er som det skal være i trafikken, siger Carl Johan Almqvist.

Bedre køretøjer og veje har begrænset antallet af dødsulykker

Takket være sikrere køretøjer, forbedret infrastruktur og bedre adfærd i trafikken er antallet af trafikulykker med dødelig udgang på Europas veje løbende mindsket siden starten af 1990'erne.



Trafiksikkerhed

Men langt flere liv kunne ifølge rapporten reddes, hvis flere brugte sikkerhedsselen, hvad kun hver anden europæiske lastbilchauffør gør i dag. Kun 5 procent af de lastbilchauffører, som omkom i trafikulykker, brugte sikkerhedsselen.

- Så længe mennesker kommer til skade i trafikken, vil vi fortsætte med at forsøge at opnå et højere sikkerhedsniveau. Først og fremmest ved at gøre vores lastvogne sikrere for chauffører og andre trafikanter og dernæst ved at sprede kendskab og påvirke adfærdsmønstre og overtale folk til at bruge sikkerhedsselen.

Fakta om Volvo Trucks' Accident Research Team (ART)

ART har siden 1969 undersøgt og analyseret trafikulykker med lastvogne involveret.

I mere end 40 år har ART's erfaring og viden været en af hjørnestenene i Volvo Trucks' arbejde for en løbende forbedring af lastvognenes ulykkes- og skadesforebyggende egenskaber, hvilket har gjort Volvos lastvogne til nogle af de mest sikre på markedet.

Offentliggørelsen af rapporten 'European Accident Research and Safety Report 2013' er den første eksterne publicering af Volvos ulykkesforskning.

Rapporten fra Volvo Trucks kan hentes [her](#)

Lastbilchauffør blev slynget ud af forruden

I sidste uge blev en 36-årig lastbilchauffør fløjet til Rigshospitalet efter en ulykke på Sydmotorvejen ved Køge. Chaufføren ramte autoværnet med sin lastbil og blev slynget ud af forruden

Den 36-årige chauffør blev fløjet på Rigshospitalets Traumecenter og blev efterfølgende meldt uden for livsfare.

Chaufføren var ved bevidsthed og kunne selv forklare omstændighederne ved ulykken.

I en ny rapport om lastbilulykker - Træthed og uopmærksomhed bag de fleste ulykker - kan man blandt andet kan læse, at mange lastbilchauffører kører uden at spænde sikkerhedsselen

Rapporten, der er udgivet af Volvo Trucks, er på engelsk og kan hentes [her](#)

Arbejds miljø

Arbejds miljøklagenævnet:

Sækkevogne og trapper hænger dårligt sammen

Arbejds miljøklagenævnet har fastholdt et påbud fra Arbejdstilsynet om forsvarlig håndtering af varer på trapper. Sagen drejer sig om, at kørsel med sækkevogn med en tung byrde på en trappe indebar risiko for en sundhedsmæssig belastning af kroppen på kort og på lang sigt

Arbejdstilsynet konstaterede ved et tilsynsbesøg, at en ansat transporterede fire pakker kopi-papir ad gangen op ad en trappe til 1. sal med en sækkevogn.

Arbejdstilsynet mente, at arbejdet dermed ikke var planlagt, tilrettelagt og udført således, at det sikkerheds- og sundhedsmæssigt var fuldt forsvarligt.

De fire pakker kopipapir vejede omkring 58 kg, og sækkevognen vejede i sig selv omkring 6-7 kg.

Arbejdet foregik med foroverbøjet ryg og hænderne cirka i trekvart arms afstand fra kroppen i starten af hvert træk op ad et trin, så det gav et ryk i den ansattes krop, hver gang sækkevognen bumpede op over et trin. Arbejdstilsynet noterede, at det krævede synlig kraftanstrengelse at sætte bevægelsen i gang.

Arbejdstilsynet vurderede, at kørslen med sækkevogn på trapper med en tung byrde ikke foregik sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt.

Reglerne siger:

- Det fremgår af paragraf 38, stk. 1, i arbejdsmiljøloven, at arbejdet skal planlægges, tilrettelægges og udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt.
- Det fremgår af paragraf 3, i bekendtgørelsen om manuel håndtering, at manuel håndtering, der kan indebære risiko for sikkerhed eller sundhed, skal undgås ved hensigtsmæssig tilrettelæggelse af arbejdet, herunder anvendelse af tekniske hjælpemidler. Hvis dette ikke er muligt, skal der træffes effektive foranstaltninger til imødegåelse af risikoen.
- Det fremgår af paragraf 6, i samme bekendtgørelse, at egnede tekniske hjælpemidler skal bruges, når det er muligt og hensigtsmæssigt, og altid når den manuelle transport indebærer fare for sikkerhed eller sundhed.

Chauffør-fagforening skaffede penge til medlemmerne

Det blev til over 11 millioner kroner i arbejdsskadeerstatninger og knap 2,4 millioner kroner i faglige sager hos Chaufførernes Fagforening i København. I 2012 fik medlemmerne af Chaufførernes Fagforening i København udbetalt i alt 11. 529.896 kroner i arbejdsskadeerstatninger. I december alene blev det til 628.190 kroner.

Chaufførernes Fagforening skaffede sidste år sine medlemmer 2.395.601,90 kroner i faglige sager. I december alene blev det til 227.277,40 kroner.

Arbejds miljø

Post Danmark: Højrestyrede biler giver bedre arbejdsmiljø hos postbudene

Mange steder vil der blive kigget en ekstra gang efter postbilen, næste gang postbuddet kommer med post. Post Danmark har 125 nye højrestyrede landpostbiler på vej ud på de danske veje

Ifølge Post Danmark gør bilerne arbejdsdagen mere sikker for postbudene, når de skal ud og ind af deres bil på ofte trafikerede veje.

- For mange postbude er bilen et vigtigt arbejdsredskab. Kommer rattet og døren over i højre side, så stiger man ikke ud midt i trafikken, men ind mod fortov eller rabatten, og det gør en forskel i forhold til sikkerheden,

siger Martin von Horsten, chef for Distribution i Post Danmark.

Det er de lokale distributionscentre, der vælger, om de ønsker højre- eller venstrestyrede biler, når der skal bestilles nye postbiler hjem.

- Vi har kigget mod Sverige, hvor alle postbude de sidste ti år har kørt i højrestyrede biler, ligesom vi gennem 2012 har testet omkring 40 højrestyrede biler herhjemme, siger Martin von Horsten og fortsætter:

- Erfaringerne er gode, og trafiksikkerheden er i top. Derfor har vi åbnet for, at flere kan få de højrestyrede biler, de efterspørger.

De nye højrestyrede biler er hovedsageligt af mærket Fiat Doblo, og har automatgear og skydedør i begge sider. Bilen bliver indrettet specielt, så der er plads til den omdelingskassette, postbuddet har sine breve og aviser i.

Med indkøbet af de seneste 125 højrestyrede biler, har 10 procent af postbudenes biler rattet i højre side. De nye højrestyrede biler sættes ind på ruter i hele landet.



I løbet af en dag kan et postbud have 5-600 afleveringer på sin rute - og dermed mange ind- og udstigninger. (Foto: Post Danmark)

Afgifter

S-R-SF-Reringen fjerner forslaget om kilometerbaserede kørselsafgifter

Onsdag aften kunne skatteminister Holger K. Nielsen (SF) fortælle TV-Avisens vært, at det i øjeblikket er relativt dyrt i forhold til fortjenesten at opkræve kilometerbaserede kørselsafgifter

Dermed melder skatteministeren ud på linie med eksempelvis vognmandsorganisationen DTL, som blandt andet i 2009 pegede på, at driften af et kilometerbaseret afgiftssystem ville være ganske dyrt i drift i forhold til fortjenesten.

Konklusionen er, at S-R-SF-Regeringen lægger sine planer på området i skuffen.

Holger K. Nielsen pegede også på, at en kilometerbaseret kørselsafgift ville belaste det danske erhvervsliv i en tid, hvor det kan være svært at konkurrere på markeder i udlandet.

Skatteministeren blev kritiseret for regeringens beslutning og fremdrog, at lastbilkørsel forurener og at det er vigtigt at styrke den kollektive trafik. Holger K. Nielsen sagde i interviewet i TV-Avisen, at det på længere sigt kan være god mening i roadpricing-systemer.

Roadpricing-systemer er nævnt i mange EU-sammenhænge i forbindelse med brugernes betaling for at køre på vejene.

Skatteminister Holger K. Nielsen undlod ikke at nævne, at planerne om kørselsafgifter for lastbiler blev til under den tidligere VK-Regering forud for de forhandlinger, som i januar 2009 blev afsluttet med et bredt forlig mellem alle Folketingets partier undtagen Enhedslisten.

Venstre har som oppositionsparti har i den seneste tid undsagt forslaget fra 2009.

DTL er tilfreds med beslutningen

- Der skulle en kovending hos partiet Venstre og en erkendelse af nødvendigheden af et byrdestop til at vælte læsset. Men så langt kom vi kun, fordi blandt andre DTL, Dansk Erhverv, Landbrug og Fødevarer og DI i de forløbne otte måneder har arbejdet særdeles hårdt på for at få både opposition og regering til at indse, at afgiften som en skjult skat kun ville forværre konkurrenceevnen hos erhvervslivet som helhed og dansk transporterhverv i særdeleshed, siger DTLs direktør Erik Østergaard i en kommentar til nyheden

Planerne om en kilometerbaseret kørselsafgift for lastbiler over 12 ton stammer i denne omgang tilbage fra den borgerlige V-K regerings tid, hvor man i forbindelse med trafikforliget fra januar 2009 besluttede, at landtransporterhvervet i 2015 skulle betale en afgift pr. kørt kilometer.

Den daværende VK-Regering havde planer om, at afgiften skulle skaffe Statskassen en bruttoindtægt på 2,1 milliarder kroner.

Afgiften blev en del af regeringsgrundlaget for S-SF-R regeringen, som hævdede målet for bruttoindtægten til 2,8 milliarder kroner.

Ny om lastbiler

Ny Mercedes-Benz Atego er på vej ud fra den tyske lastbilproducent

Lavere brændstofforbrug og stabilitetskontrol som standard er nogle af de kendetegn, som Mercedes-Benz fremhæver op til præsentationen af den næste generation af Atego. Ind til bilen vises frem i stål og kunststof i Birmingham og München senere på foråret, må nysgerrige nøjes med de skitser, som Mercedes-Benz har sendt ud

Til foråret begynder salget af Mercedes-Benz Atego i en helt ny version. Med den nye generation af Mercedes-Benz' mindste distributionsbil har Mercedes-Benz fornyet det meste af sit lastbilsprogram inden for de seneste to år.

Den nye Atego har Euro VI-motorer med op til fem procent lavere brændstofforbrug end de tilsvarende forgængere. Desuden bliver stabilitetskontrol standard på alle 4x2 udgaver af den nye Atego. Mercedes-Benz Atego er Europas mest solgte lastbil i klassen 6,5 til 16 ton. Den nye version præsenterer en ny drivlinje, ny motortechnologi og en nydesignet kabine og førerhus.

Totalt set vil Atego blive solgt med syv forskellige Euro 6-motorer fra 5,1 liter og 115kW (156 hk) til 7,7 liter og 220 KW (299 hk). Brændstofforbruget sænkes ifølge Mercedes-Benz med op til fem procent sammenlignet med dagens motorer, og for nogle af motorerne forlænges serviceintervallerne.

Transmissionen udgøres af PowerShift 3 skifteautomatik med seks eller otte trin, eller af manuelle gearkasser med seks eller ni gear. Atego-varianter fra og med 9,5 ton



totalvægt er som standard forsynet med en to-trins motorbremse. Magnetretarder fås som tilvalg på visse modeller, mens skivebremsen hele vejen rundt er standard på alle varianter.

Det nye design betyder, at Atego nu får samme formsprog som Actros, Antos og den nyligt lancerede Arocs.



Atego får premiere på lastbilmessen i Birmingham og på Bauma i München. Den nye Atego kommer til salg på det danske marked fra 1. maj. (Tegninger: Mercedes-Benz)

Køre- og hviletider

Udenlandske chauffører holder weekend i deres biler - det skaber debat

I Nordjylland kritiserer danske transportfolk, at udenlandske chauffører bor i deres lastbiler, når de skal have deres lange ugentlige hvil efter køre- og hviletidsreglerne. Kritikerne mener, det er en ukomfortabel både at tilbringe en weekend på. De peger også på, at en chauffør skal holde sit ugentlige hvil uden for lastbilen - ikke inde i lastbilen

Baggrunden er et indslag i TV2 Nord i weekenden, som fortalte, at udenlandske chauffører tilbragte deres ugentlige hviletid i lastbilen.

Vognmandsorganisation: Kontrol af ugentlig hviletid er ressourcekrævende

Vognmandsorganisationen DTL ser generelt store problemer med ulige konkurrence og social dumping, når talen falder på vognmænd og chauffører fra Østeuropa. TV2 Nord har bragt det ugentlige hvil, som chauffører fra Østeuropa holder i deres lastbiler på rastepladser i eksempelvis Nordjylland frem til debat. EU-reglerne om køre- og hviletid foreskriver, at det ugentlige hvil på mindst 45 timer holdes uden for lastbilerne

- Overnatning i lastbilen i de lange hvileperioder er en indikation på, at chauffører tilsyneladende opholder sig i landet mere end normalt er, hvis det blot var for en

Ifølge køre- og hviletidsreglerne skal det ugentlige hvil holdes uden for lastbilen - eksempelvis på chaufførens hjemadresse.

Situationen har fået knubbede kommentarer med på vejen fra både vognmænd - eksempelvis medlemmer af vognmandsforeningen FDL - og chaufførfagforeningen 3F i Aalborg, som har opfordret politiet - og politikerne på Christiansborg - til at gøre noget ved sagen.

tilsluttende tur i forbindelse med en international kørsel, siger underdirektør i DTL, Ove Holm, om den megen opmærksomhed, der er kommet på de østeuropæiske chauffører, der holder deres ugentlige hvil i deres lastbiler på eksempelvis danske rastepladser.

Selvom Ove Holm anerkender, at det strider mod køre- og hviletidsreglerne at holde det ugentlige hvil i lastbilerne, når det skal holdes uden for lastbilerne, er han ikke sikker på, at et øget politimæssigt fokus på overtrædelse af reglen vil være særligt effektiv.

- Det er berettiget at spørge, om ikke politiets ressourcer kan bruges bedre, da det er meget ressourcekrævende at bevise en overtrædelse af den karakter. Og hvis resultatet blot bliver, at chaufføren afkorter hvilet til under 45 timer

Køre- og hviletider

eller sover i et telt uden for lastbilen, så har vi ikke nået meget, siger han.

Bred indsats nødvendig

Ove Holm fremhæver, at DTL er fortalende for, at der skal en langt bredere indsats til at få skovlen under de store problemer med ulige konkurrence fra østeuropæiske chauffører, der lever under socialt kritisable forhold.

- DTL er derfor meget tilfreds med, at politiet har fået tilført ekstra 17,5 millioner kroner årligt til kontrol af cabotagereglerne, og at politiet generelt opruster sin indsats over for hele tungvognsområdet ved oprettelse af tre tungvognscentre i Danmark. Om det skal kaldes et særligt lastbilpoliti er ikke så vigtigt, siger Ove Holm.

Ugelang kontrol i Aarhus udløser nye initiativer

Den kontrol, som Rigspolitiets Tungvognsektion i sidste uge gennemførte med hjælp fra med Østjyllands Politi, var bevidst lagt i Aarhus Havn i alle dage. Rigspolitiets Tungvognsektion ville afprøve at være i samme havn og måle effekten

Effekten udeblev ikke. Ifølge oplysninger, som Rigspolitiets Tungvognsektion har givet transportnyhederne.dk, søgte mange udenlandske lastbilchauffører til andre havne - eksempelvis Fredericia, som oplevede en markant stigning i aflæssede containere - cirka 56 i timen mod normalt cirka 8.

Rigspolitiets Tungvognsektion oplyser til transportnyhederne.dk, at strategien for de næste

kontroller vil være at få deltagelse af så mange ressourcer fra politikredsene som overhovedet muligt. Med tilstrækkelige ressourcer vil politiet kunne være flere steder samtidigt - eksempelvis havne og rastepladser.

Endvidere vil Tungvognsektionen forsøge med et kontrolhold ved den dansk/tyske grænse eller aftale et formaliseret samarbejde med tysk politi, som kunne lave kontroller af køretøjerne der kører syd på fra Danmark.

Rigspolitiets Tungvognsektion har allerede orienteret politikredsene og bedt om en styrkelse af tilmeldingerne til den næste kontrol ud fra ovennævnte i erfaringer.

Vognmandsorganisation: Cabotage-kørsel foregår i Danmark 365 dage om året

Chefkonsulent Frank Davidsen ser resultatet af sidste uges politikontrol på Aarhus Havn som et signal om, at nogen ikke har lyst til at lade sine transporter kontrollere. - Det er helt bestemt et udtryk for, at det er organiseret, og det er ikke

chaufførerne selv, som omdirigerer transporterne, siger han til transportnyhederne.dk

Fra tirsdag til fredag i sidste uge kontrollerede Rigspolitiets Tungvognsektion med støtte fra Østjyllands

Køre- og hviletider

Politi lastbiler på Aarhus Havn. Kontrollen fokuserede på udenlandske lastbiler og afslørede en række overtrædelser. Men kontrollen viste også, at udenlandske lastbilchauffører kørte andre steder hen - for eksempel til Fredericia, der oplevede en mangedobling af afleverede containere pr. time.

Hos vognmandsorganisationen DTL hilser de politiets indsats og idérige kontrolmetoder på cabotageområdet meget velkommen.

- Når containerleverancerne til Fredericia Havn helt uventet stiger med mere end 5 gange inden for samme periode, som politiet laver målrettet kontrol i Århus Havn, er dette efter DTL's opfattelse et klart signal om, at nogen ikke har lyst til at lade sine transporter kontrollere. Det er helt bestemt et udtryk for, at det er organiseret, og

det er ikke chaufførerne selv, som omdirigerer transporterne, siger chefkonsulent Frank Davidsen, der tidligere var leder af Rigspolitiets Tungvognsektion.

Han peger på, at erfaringerne fra sidste uges kontrol klart viser, at der er et stort behov for tilførelse af ressourcer til politiet samt at holde fokus på cabotageområdet.

- Der synes at være klare signaler på, at cabotage i Danmark foregår 365 dage om året med lavtlønnet arbejdskraft i østeuropæiske lastbiler, siger han.

Danske Speditører stiller spørgsmålstejn ved oplysninger om omdirigerede lastbiler til Fredericia

Fredericia Havn er blevet omdrejningspunkt i forbindelse med sidste uges politikontrol på Aarhus Havn, hvor Rigspolitiets Tungvognsektion efterfølgende citerede oplysninger fra en kilde, som gik ud på, at trafikken til Fredericia Havn var mangedoblet, fordi udenlandske lastbiler søgte til denne havn for at undgå kontrollen i Aarhus Havn

Danske Speditører stiller spørgsmål ved oplysningerne. Fredericia Havn kender ifølge oplysninger til Danske Speditører ikke noget til den stigende trafik med lastbiler til og fra havnen. Fredericia Havn der henviser til de firmaer i havnen, som håndterer containerne, oplyser gerne, at havnens seks ugentlige anløb af feederskibe giver en daglig ekspedition på mellem 350 og 550 containere over depotet i Fredericia.

Danske Speditører fremfører videre med baggrund i oplysninger fra shipping-kredse i Fredericia, at containerhåndteringen i Fredericia ligger fra 30-40 containere i timen og op til 80 - og sidste uge, hvor der var politikontrol i Aarhus Havn, var travl, men ikke ekstraordinært.

Shippingkredse i Aarhus kender ifølge Danske Speditører heller ikke til dramatiske omdirigeringer af containere fra havnen. Her gør man gør opmærksom på, at man ikke bare kan køre til en valgfri havn med en container. Hvis ikke nummeret på containeren passer med de papirer, som ligger i havneporten, bliver transporten afvist og må returnere. Det kan godt lade sig gøre at omdirigere, men det er ikke noget, der kan ske uden varsel.

Læs mere på næste side.

Køre- og hviletider

Enhedslisten på baggrund af oplysninger fra politiet: Speditørernes hykleri bliver udstillet

Oplysninger fra politiet om øget tilstrømning af lastbiler til Fredericia Havn under sidste uges kontrol i Aarhus Havn, får Enhedslistens transportordfører Henning Hyllested til at pege på behovet for kontrol med særligt fokus på udenlandske lastbiler

- Det viser helt klart, at mange ikke har rent mel i posen, og det er nærliggende at antage, at en stor del af de udenlandske chauffører og vognmænd, der undgik Aarhus, mens politiet var til stede, har kørt ulovlig cabotage og/eller kørt i strid med køre- og hviletidsbestemmelserne, siger henning Hyllested og fortsætter:

- Den pludselige tilstrømning til Fredericia havn viser samtidig, at speditører og andre kørselsrekvirenter er de egentlige bagmænd, når cabotagekørslen sættes i system - også den ulovlige del af den. Det er jo ikke chaufførerne i lastbilerne, der selv finder på at køre til Fredericia og blive læsset af. Det udstiller tydeligt det hykleri, speditører og andre lægger for dagen, når de fralægger sig ethvert ansvar i de tilfælde, hvor udenlandske chauffører bliver grebet i ulovlig cabotage.

Henning Hyllested peger på, at resultaterne fra kontrollen Aarhus Havn på mange måder viste, at der er noget at komme efter, når tungvognssektionen rykker ud.

- Og jeg hilser med glæde, at tungvognssektionen har erfaret, at de helst skal være til stede flere steder på en gang, når der skal kontrolleres for diverse overtrædelser - især ulovlig cabotage. Og at de nu har bedt politikredsene om at byde ind med mere mandskab til sådanne omfattende kontroller, siger Henning Hyllested og konstaterer, at det lader til, at pengene, som Enhedslisten sammen med S-R-SF-Regeringen har afsat på to finanslove i træk til oprustning af tungvognssektionens indsats mod ulovlig cabotage, er givet godt ud.

- Ærgerligt er det så bare, at rigspolitiet i sin "visdom" har besluttet at splitte tungvognssektionen ad i tre dele under tre forskellige politikredse. Aktionen på Aarhus Havn viser, at opgaven varetages bedst af en samlet tungvognsafdeling under rigspolitiet - med adgang til at rekvirere kyndige folk fra politikredsene, siger Henning Hyllested.



Arbejdsmarked

Chauffører fra Filippinerne skal køre lettiske lastbiler

Transportvirksomheden Dinotrans, der har hovedsæde i Letland, har annonceret efter nye chauffører fra Filippinerne via internettet. Ifølge jobopslaget på web-siden stj-djl.com tilbyder Dinotrans arbejdsforhold, som indbefatter fire ugers betalt ferie og krav om at kunne køre økonomisk, holde sig fra alkohol, og kunne tale og skrive engelsk

Derudover skal man være mellem 24 og 39, have et internationalt kørekort, der giver ret til at køre vogntog, have kørt lastbil i mindst tre år, være sund og rask, ansvarlig, positiv og produktiv.

Chauffører over 29 skal have erfaring med enten køretrailere, tanktrailere, gardintrailere eller åbne trailere.

Chauffører mellem 24 og 29 vil få specialtræning, hvis de kun har erfaring i kørsel med tip-trailer eller med containerchassis'er.

I jobopslaget bliver der gjort opmærksom på gældende regler med hensyn til daglig og ugentlig køretid.

Dinotrans, der ud over Letland også har afdelinger i Estland, Polen og Tyskland, tilbyder også en betalt rejse hjem til Filippinerne og tilbage igen én gang om rådet.

Ifølge oplysninger på forskellige internetsider har Dinotrans ansat op mod 100 chauffører fra Filippinerne til at køre en del af virksomhedens flåde på angiveligt 260 trækkende enheder.

Dinotrans' svenske direktør: Billig arbejdskraft er der nok af i Europa

Svenskeren Staffan Resare, der er administrerende direktør i lettiske Dinotrans SIA, der har datterselskaber i Estland, Polen og Tyskland, forklarer, at vognmandsforretningen søger arbejdskraft i Filippinerne for at få dygtige medarbejdere, som kan medvirke til, at Dinotrans kan levere god kvalitet i virksomhedens transporter

Til svenske Transport & Logistik iDag/Transportnet.se siger Staffan Resare, at målet med at søge chauffører i Filippinerne ikke er at få billig arbejdskraft.

Dinotrans har gennem et filippinsk rekruteringsbureau søgt chauffører i Filippinerne til at køre transportvirksomhedens lastbiler rundt i Europa - eksempelvis i Skandinavien.

- Selvom vi til stadighed søger efter nye chauffører i letland, får vi ingen ansøgere, der opfylder vore krav, siger han til Transport & Logistik iDag/Transportnet.se.

Han oplyser, at Dinotrans har valgt at ansætte chauffører fra Filippinerne for at imødekomme kundernes krav.

Staffan Resare siger videre, at der i Letland - lige som i andre EU-lande - er meget få unge mennesker, som søger ind i erhvervet som lastbilchauffør.

Arbejdsmarked

Ifølge Staffan Resare ligger nettolønnen for chauffører, der kører i Europa-trafik hos Dinotrans på mellem 1.400 og 2.000 euro pr. måned. Det svarer til mellem 10.400 og knap 14.900 kroner om måneden.

- Vore tyske chauffører, som er ansatte i Tyskland, får en løn, der ligger på det niveau.

Dinotrans' filippinske chauffører er ifølge Staffan Resare blevet positivt modtaget hos virksomhedens kunder.

SMS-sag faldt ned fra kranen

Havnedirektøren i Aarhus blev fornylig meldt til Østjyllands Politi sammen med formanden for havnebestyrelsen, Jacob Bundsgaard i en sag om brug af arbejdstelefoner - og tjek af sms'er. Her er sagen beskrevet ud fra havnens synspunkt

Aarhus Havn blev som andre virksomheder ramt af finanskrisen i sensommeren 2008. Ledelsen på havnen konstaterede, at der alene på krandriften var et stort millionunderskud - blandt andet som følge af, hvad havnens ledelse betegner som "meget fordelagtige løn- og ansættelsesvilkår for kranførerne i en lokalaftale".

Ledelsen valgte på den baggrund at indlede forhandlinger med 3F om en ny lokalaftale for at sikre en mere rentabel drift af kranerne. Der blev forhandlet i over et år, og det lykkedes til slut at blive enig med 3F om en aftale.

Kranførerne hos Aarhus Havn valgte imidlertid at stemme nej til lokalaftalen, og forhandlingerne endte dermed uden resultat.

Under forhandlingsforløbet blev forholdet mellem kranførerne og ledelsen belastet. Kranførerne gennemførte i sommeren og efteråret sidste år en række overenskomststridige strejker, som medførte, at nogle af havnens store kunder måtte forlade havnen uden at være blevet betjent.

Samtidig tog nogle af kranførerne anonymt kontakt til havnens kunder for at udtrykke deres utilfredshed med

ledelsen. I denne periode blev ledelsen desuden opmærksom på, at de kranførere, som for eksempel gerne ville påtage sig overarbejde, blev mobbet eller truet af andre kranførere, uden at nogen ønskede at stå frem.

Ledelsen havde en konkret mistanke om, hvilke af kranførerne, der groft havde misligholdt deres ansættelsesforhold med illoyal adfærd og mobning af kollegaer.

Da en af disse kranførere tilbageleverede sin tjenestetelefon uden på forhånd at have slettet sms-korrespondancen, valgte ledelsen derfor helt ekstraordinært og i denne helt særlige situation at undersøge nogle sms'er sendt til andre tjenestetelefoner på Aarhus Havn.

Sms'er sendt til telefoner, der ikke var tjenestetelefoner fra Aarhus Havn, blev frasorteret i en computerbaseret proces og ikke læst eller undersøgt. Havnen blev juridisk rådgivet om, at handlingsmåden ikke var i strid med brevhemmeligheden. På baggrund af sagen om sms'erne indgik havnen efterfølgende en fratrædelsesaftale med tre medarbejdere.

Særtransporter

Årets Lastbil bliver kørt på messe i Fredericia

Lastbilimportørerne holder sig i baggrunden, når man kigger på udstillerlisterne hos de to transportmesser - Transport Messen 2013 i Messe C i Fredericia 5. - 7. april og Transport 2013 i Messecenter Herning 4. - 7. april. Men der kommer lastbiler på messerne - i Fredericia udstiller eksempelvis I.M. Jensen & Bache i Padborg den nye Stralis, der blev vist frem i juli sidste år - og som senere blev kåret som Truck of the Year 2013 på IAA i Hannover

De første eksemplarer af den nye udgave af Iveco flagskib Stralis forventes leveret til de første kunder senere på foråret. På Transport Messen 2013 får gæsterne mulighed for at tage den nærmere i øjesyn, når den for første gang udstilles på dansk grund.

Det er I.M. Jensen & Bache, der også er kendt som Iveco Padborg, der har præmiebilen med til udstillingen i Fredericia som del af produktprogrammet fra Iveco.

- Vi ser frem til tre gode dage med masser af godt humør og snak med kolleger, chauffører, vognmænd og såvel gamle som nye kunder, siger direktør Michael Bache fra I.M. Jensen & Bache.

- Transportbranchen går igennem nogle hårde år, men det er stadig vigtigt at samles. Det er også vigtigt at



tænke nyt, og jeg tror, at konceptet for Lastbil Magasinet's messe er det rigtige til at møde chauffører og vognmænd i øjenhøjde med fagligheden i fokus, og at Fredericia fremover kan blive det naturlige samlingspunkt for den danske transportbranche, siger Michael Bache.

Entreprenørbil med 24-tommer hjul har fået det blå stempel

Med godkendelsen kan Renault Trucks nu sende sin Kerax 8x4 Xtrem monteret med 24-tommer hjul væk fra off-road og ud på on-road - de almindelige veje

Kerax 8x4 Xtrem er særligt velegnet til meget udfordrende offroad-forhold og har en nyttelast på op til 50 ton. Kerax 8x4 Xtrem er desuden den første europæiske bil med 24-tommer hjul, der er typegodkendt til brug på almindelig vej.

Efter at have introduceret Kerax 8x4 XTREM med 22,5-tommer hjul til Europa i 2012, er Renault Trucks nu gået et skridt videre ved at tilbyde en ny version monteret med 24-tommer hjul.

Kerax 8x4 XTREM med 24-tommer hjul har længe været i drift i landene udenfor EU, hvor Renault Trucks har tilbudt modellen til forskellige offroad opgaver. Modellen har især været populær i Vestafrika ved konstruktion af olierørledninger og veje samt i de chilenske Andesbjerge i områder på op til 4.500 m over havets overflade.

Ugens citat:

- Fornuften sejrede til sidst, selvom det holdt hårdt. Danske virksomheder, landmænd og vognmænd har i det hele taget brug for et byrdestop, der kan genskabe optimismen og lysten til at investere.

Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen i forbindelse med, at S-R-SF-Regeringen lagde forslaget om kørselsafgifter for lastbiler i skuffen. Forslaget. Venstre foreslog sammen med Konservative i 2008-2009 kilometerbaserede kørselsafgifter for lastbiler

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