

Ugens transport

Torsdag 14. marts til onsdag 20. marts 2013 - Nummer 9 - 2. årgang

Godstog kørte af sporet og udløste broarbejde

Banedanmark var hurtigt i gang med at udbedre skaderne efter en afsporing i Kolding. Læs mere side 20 og 21

Skræddersyet logistik følger varerne til dørs i Vejen

Læs mere på side 5 og 6.

Havets største skal lægge til kaj i nordiske havne.



Læs mere på side 19.

Volvo Trucks vinder designpris



Læs mere på side 9.

Leverandør af dele til opbygninger:

Fastgørelsen afgør om bagkofangeren virker efter hensigten

Læs mere side 7 og 8.

Cabotage-kørsel er et af flere parameter, der afgør konkurrencen på transportområdet

Mandag holdt EU's transportministre møde - Ni ud af de 27 ministre udtrykte deres skepsis over for EU-Kommissionens hidtidige planer for, hvordan reglerne for cabotage-kørsel skal se ud i fremtiden.

Hvordan EU-Kommissionens udspil kommer til at se ud, er vanskeligt at sige noget om på nuværende tidspunkt.

Det er dog klart, at de nuværende regler om cabotagekørsel har rykket godt og grundigt ved det transportmarked, der var i EU for ikke så mange år siden - den gang, da EU bestod af lande, hvor lønniveauet var nogenlunde i balance.

Hvis man tænker tilbage til omkring 2000, hvor cabotagekørslen ikke var så omfattende, som i dag, lød der den gang advarsler fra nu afdøde formand for Chaufførernes Fagforening i Aabenraa, Johnny Schytt-Nielsen, om, at de danske eksportchauffører var en uddøende race. Den gang var det ikke østeuropæiske chauffører, der truede - men i vid udstrækning Danmarks placering i udkanten af det europæiske transportmarked, der gjorde det mere attraktivt for danske transportvirksomheder at beskæftige chauffører fra eksempelvis Kasselområdet i Tyskland alene af den grund, at virksomhederne slap for at betale chaufførerne for at ligge ude i weekenden

Hvis nogle transportfolk mener, at konkurrencevanskelighederne for danske transporterhver løses ved at begrænse eller helt afskaffe mulighederne for at køre cabotagekørsel, er det værd at tænke på situationen for en 10-12 år siden.

Konkurrencen bliver afgjort af en række forhold - eksempelvis nærheden til markedet, bruttoomkostninger ved at have chauffører ansat, chaufførernes effektivitet, chaufførernes brændstoføkonomi, disponenternes effektivitet, kundeservice, overholdelse - eller mangel på samme - af gældende love og regler.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør



Brug for en hjemmeside?

- så har vi et godt tilbud til dig!

Har du endnu ikke en hjemmeside?
Så har du nu en attraktiv mulighed for at få vist din vognmandsforretnings ansigt udadtil – sammen med et abonnement på transportnyhederne.dk

Se demo
af din nye
hjemme-
side [her](#)

TRANSPORTPAKKE 1

Du får:

Professionel webside

- * Fuldt færdig webside med tekst og fotos, m.m.
- * Gratis profil og markedsføring af dit firma på Facebook
- * Søgeords-optimering

Abonnement på Transportnyhederne

- * Års-abonnement på Transportnyhederne.dk
- * 1 adgang til transportnyhederne.
- * Adgang til transportjob
- * Fri adgang til Ugens Transport
- * Fri adgang til at bruge transportkalenderen.dk
- * Gratis annoncering på transportnyhederne.dk



TRANSPORTNYHEDERNE.DK

Tlf. +45 2720 2531 - +45 2720 2532

jesper@transportnyhederne.dk

lundblad

KOMMUNIKATION

transportpressen.dk

Tlf. +45 2494 3711

peter@lundbladkommunikation.dk

Virksomhedsudvikling

Skræddersyet logistik følger varerne til dørs

Hurtig levering og gennemskuelighed i både logistikydelser og priser gør 3PL-transportvirksomheden K. Hansen Transport A/S til samarbejdspartner - frem for blot en leverandør

Hansen Transport A/S fortsætter sin positive udvikling, efter at man for et par år siden tog en strategisk beslutning om at fokusere mere målrettet på 3PL-ydelser.

I årevis har logistikvirksomheden først og fremmest været kendt for sine transportløsninger. Men med den side af

virksomheden på plads, oprustede man med henblik på løsninger af tredjeparts logistikopgaver.

Transportydelserne spiller stadig en stor rolle i virksomheden. Det er da også netop muligheden for at skabe løsninger, hvor logistikydelserne på lagerhotellet i Vejen i Jylland spiller sammen med transporten, der gør virksomheden attraktiv som samarbejdspartner for en lang række virksomheder.

Flere vælger variable omkostninger

- Selvom der så småt er ved at komme gang i væksten, og godsmængderne stiger, ser vi stadig, at der er eftervirkninger af krisen i både handel og industri.

Logistikmarkedet er et af de steder, hvor man er i stand til at tilpasse sig konjunkturerne, siger salgs- og administrationschef hos K. Hansen Transport, Dan Krarup.

Han peger på, at mange virksomheder har brug for logistikydelser og overvejer, hvordan de skal få kabalerne med logistik og håndtering af varer til at gå op i en højere enhed. I den forbindelse outsourcer en del virksomheder, som selv tidligere var lagerførende, logistik- og lagerdelen. Eksempelvis fordi det stadig er usikkert at investere i udvidelser af lagrene, i inventar, mandskab, lagersystemer og materiel til håndtering af varer.

- Her mærker vi, at flere og flere vælger at gøre de samlede logistikydelser til en variabel omkostning og derfor køber ydelserne af 3PL- og logistikvirksomheder, siger Dan Krarup.

Det stiller så til gengæld store krav til leverandørerne af logistikydelserne. Og her er levering til tiden og en optimering af hele logistikflowet, ud over de helt rigtige priser, et must.



Virksomhedsudvikling

Hos logistikvirksomheden i Vejen på vejen mellem Kolding og Esbjerg tilbyder man en lang række forskellige logistikydelse. Både små eller store - enkle eller vanskelige.

- Hvad enten vi håndterer gods på paller, og plukker dem enkeltvis eller bryder dem op og plukker varerne stykvis, eller vi håndterer kartoner, kolli, stykgods eller andre former for varer, ja så gør vi det hurtigt og effektivt, siger Dan Krarup.

Uanset hvilke ydelser der er tale om, er det altid helt håndgribeligt og konkret for kunderne at forholde sig til de forskellige opgaver.

Tidsstudier skaber gennemsigtighed

3PL-virksomheden har nemlig gennemført en række udførlige tidsstudier af sine mange forskellige ydelser for at kunne lave en præcis prissætning af dem. Det betyder, at kunderne altid ved, hvad de forskellige ydelser koster.

- Kunderne vil have syn for sagen i dag og vil ganske enkelt have kendskab til omkostningsniveauet uden at skulle blive overrasket af "pludselige prisstigninger på grund af uforudsete hændelser". Samtidig fungerer tidsstudierne som en grundig dokumentation af de arbejdsprocesser, vi gennemfører for at udføre arbejdet, siger Dan Krarup og fortsætter:

- Det skaber en meget stor gennemsigtighed i vore ydelser lige fra modtagelsen af varer der ankommer, til håndteringen af dem på lageret og til transporten af dem. Også når det drejer sig om de varer, vi håndterer og leverer for de mange webshops, som skyder op. Her skaber dokumentation og prissætning overblik både for os og for vore kunder. Vi får da også rigtig positiv feedback på hele dette set-up fra vore kunder.

Varer lige til døren - også de helt store

Udover at kunne håndtere meget forskelligartet gods og mange forskellige varer har K. Hansen Transport en bredt sammensat flåde af lastbiler, trækere og trailere.

Virksomheden råder også over flere kranbiler med forskelligt kranudstyr monteret.

Det gør det muligt at løse mange forskellige opgaver. Der bliver flere og flere leveringer af tungt gods og varer på paller på folks privatadresser. Man bestiller simpelthen både brænde, spabade, køkkenelementer, fliser, trægulve, langgodts og andre traditionelt u håndterlige ting hos leverandørernes webshops.

- Her er vi blevet en vigtig samarbejdspartner på grund af vor ekspertise på dette område. Vi leverer faktisk lige til døren og kan endda sætte varerne i folks haver og carporte, siger Dan Krarup.

Det sidste er muligt, idet virksomheden også har investeret i flere medbringertruck til lastbilerne.

- Dermed kan vi køre varerne de sidste meter ind til folk. Det er en service, som mange lægger vægt på. Vi leverer fra dag til dag, rykker hurtigt ud i hastesager og benytter it-systemer både til ordrebehandling, lagerstyring, kørsel og ruteplanlægning.

Optimal logistik skaber vækst

K. Hansen Transport er samtidig en del af Transportgruppen, hvilket skaber endnu større flowoptimeringer ved leveringer i hele Danmark. At kunderne på den måde både får en skræddersyet logistikløsning og samtidig har mulighed for at følge varerne undervejs i hele kredsløbet via it-systemet, har sammen med den geografiske beliggenhed og de gode til- og frakørselsforhold ved motorvejen gjort virksomheden attraktiv og været med til at skabe væksten i det segment, hvor man målrettet opgraderede ydelserne for lidt over et år siden.

- Vore løsninger skaber optimal og enkel logistik for kunderne. Dermed forbedrer vi deres konkurrenceevne, da et af de vigtige parametre for vækst og konkurrencedygtighed i dag er hurtig, præcis, fejlfri og prisrigtig levering, siger Dan Krarup.

Kort nyt

Netportal åbner for bedre overblik over AMU-kurser

Fredag 1. marts gik web-siden amukurs.dk ud i nettet med AMU-kurser inden for transportområdet. Hidtil har amukurs.dk kun vist industriens AMU-kurser



Med over 3.000 kurser kan det være svært at finde de kurser, man leder efter. Portalen amukurs.dk gør det lidt lettere - med fem klik på amukurs.dk får man en oversigt over, hvor kurserne inden for ens interesseområde udbydes.

Der kræves ikke brugernavn eller password for at bruge amukurs.dk.

Den nye tekniske chef har haft ansvar for uddannelser

Scania Danmark A/S har fået en ny - og kendt - teknisk chef for Scania Service Marked. Det er 46-årige Johnny Pedersen, som kommer fra en stilling som Training Manager i Scania Danmark



Han har de seneste fem år haft ansvaret for de samlede

uddannelsesaktiviteter i den danske Scania-organisation.

Johnny Pedersen er oprindeligt uddannet som lastbilmekaniker. Derefter har han i 12 år beskæftiget sig med undervisning på HTX og forskellige erhvervsuddannelser af blandt andet mekanikerlærlinge samt efteruddannelse af mekanikere.

Johnny Pedersen har et dybtgående kendskab til Scanias samlede produktprogram samt omfattende praktiske erfaringer med teknisk problemløsning, udvikling og indarbejdning af nye systemer i samarbejde med de danske Scania-forhandlere.

Rederi indstiller sejladsen

DFDS' konkurrent på Nordsøen, North Sea Ro-Ro, meddelte onsdag, at det indstiller sin sejlads mellem Göteborg og Killingholme

Den sidste sejlads bliver lørdag 9. marts fra Göteborg og retur fra Killingholme søndag 10. marts.

North Sea Ro-Ro AB oplyser, at selskabet vil fortsætte i fremtiden med andre aktiviteter.

Sikkerhed

Bevola i Ringsted: Sikkerhed har top-prioritet hos os

En test af underkøringskofangere bag på lastbiler og påhængskøretøjer gennemført af tyske ADAC og refereret af danske FDM, viste, at kofangerne i mange tilfælde er for svage til at forhindre en personbil i at kile sig fast, hvis den kører op bag i en lastbil. Hos Bevola i Ringsted, der er leverandør af dele til lastbilopbygninger - blandt andet bagkofangere - undrer man sig over, at der ikke tidligere er blevet ændret på kofangerne bag på lastbilerne

Ringsted-virksomheden Bevola, som er Nordens største forhandler og producent af opbygningskomponenter til lastbiler, hængere og trailere, har siden lovkravet om blandt andet bagkofangere på lastbiler sørget for, at produkterne lever op til direktiver og love.

EU kravet skal skærpes

Artiklen fra FDM - i samarbejde med ADAC - beskriver, at EU i 2007 indførte et krav om, at alle lastbiler og lastvognstrailere skulle forsynes med sikkerhed mod underkøring, således at personbiler ikke kunne køre ind under lastbilen eller traileren ved kollision.

Det har imidlertid været et krav fra EU siden sidste halvdel af firserne, at der skulle være et underkøringsværn bag på lastbiler. Men i 2007 kom der skærpede krav med hensyn til styrke. Blandt andet skulle



prøvningsbelastningerne nogle steder forøges med 100 procent.

- Bevola producerer underkøringskofangere både i aluminium og stål. Efter konstruktionen bliver underkøringskofangeren afprøvet på en anerkendt prøvningsinstitution, og leveres derfor med prøvningscertifikater. Aluminiumkofangere er fremstillet af aluminium med høj styrke, ligesom stålkofangere er fremstillet i højtryk-stål, forklarer divisionschef og ingeniør hos Bevola, Leonard Jensen Vejlsø.

At tage et ansvar

Han peger på, at ansvaret må ligge hos påbyggerne. Det er dem, der sidder med ansvaret for, at underkøringskofangeren er monteret, så også fastgørelsen - og ikke bare underkøringskofangeren - kan overholde de stillede krav og belastninger - og at den ikke er monteret for højt, så der er risiko for, at en almindelig personbil kan køre ind under lastbilen, hvis den kører op bag i den.

- Artiklen beskriver, at grunden til, at det går galt, skyldes, at underkøringskofangeren er for svag. Her skal man imidlertid skelne mellem selve kofangeren og den måde den er monteret fast på lastbilen eller traileren via konsoller eller ophæng, påpeger Bevolas divisionschef og fortsætter:

Sikkerhed



Er underkøringsværnet bag på en lastbil - eller fastgørelsen - ikke kraftig nok, kan en personbil kile sig fast inde under bagenden.

Ringstedvirksomheden Bevola, der blandt andet leverer underkøringsværn til lastbiler, peger på fastgørelsen som et af de svage punkter. Bevola leverer EU-godkendte underkøringsværn til opbyggere og hjælper gerne med korrekt fastgørelse

- Som bekendt er ingen kæde stærkere end det svageste led, og jeg kan kun sige, at vores underkøringskofangere overholder de stillede krav i henhold til direktiverne.

Garanti med sikkerhed

- Køber man sine underkøringskofangere hos Bevola, får man en garanti for, at de overholder de stillede krav. Hos Bevola er sikkerhed et nøgleord i de komponenter, vi producerer. Har man et tvivlsspørgsmål omkring ophængene - og om de nu også kan holde til belastningerne, er vi i Bevolas udviklingsafdeling mere end modtagelig for samtale og stiller os til rådighed med beregninger og dokumentation, siger Leonard Jensen Vejlsø.

Sikkerhed på landevejene

Underkøringskofangere er ikke de eneste opbygningskomponenter, som Bevola forhandler og som er afprøvet og godkendt - og overholder EU-kravene. Bevolas egen produktion og fremstilling af værktøjskasser er godkendt i henhold til EU-krav, der stilles til cyklistværn.

- Lastbiler og trailere har altid et behov for en værktøjskasse, og da disse i langt de fleste tilfælde sidder på siden på køretøjet, er det jo nærliggende at optimere og bruge værktøjskasserne som cyklistværn. Nu er der sørget for sikkerhed for trafikken udsatte cyklister, samtidig med at pladsen bliver brugt fornuftigt til opbevaring af værktøj og andet, siger Leonard Jensen Vejlsø og fortsætter:

- Vi ser desværre stadig mange højresvingsulykker, og jeg er sikker på, at hvis der blev stillet nogle skrappe krav ved synshallerne - og i den forbindelse skulle fremvises et certifikat på værktøjskassernes godkendelse i henhold til EU-direktiverne - kunne mange af disse ulykker undgås.

Hos Bevola har man i mange år set det som en naturlig del af produktionen, at kunne stå inde for sikkerheden i komponenterne.

Design

Volvo Trucks vinder produktdesignpris

Den nye Volvo FH fra Volvo Trucks har vundet the red dot design award - en internationalt anerkendt udmærkelse for enestående design

Red dot produktdesignpriserne for 2013 hædrer enestående industrielt design og hylder holdet bag konceptet. Prisen er global og tildeles det bedste inden for designkvalitet. Kun det allerbedste innovative arbejde inden for 19 kategorier kan overbevise den internationale jury - og i år var 4.662 produkter tilmeldt af producenter, designere og arkitekter fra 54 lande. Den nye Volvo FH fik den anerkendte pris i kategori 16 - Automotive and Transportation.

- Vi er meget stolte over at vinde sådan en højt respekteret pris i en af de største og mest ansete designkonkurrencer i verden, siger Rikard Orell, designchef hos Volvo Trucks.

- Prisen symboliserer adskillige års hårdt arbejde, og den er en hyldest til kreativiteten og den innovative ånd, vi har hos Volvo Trucks. Vi lagde stor vægt på designet og det følelsesmæssige aspekt af den nye FH - noget der normalt ikke gives høj prioritet i designet af kommercielle køretøjer. Det er fantastisk, at red dot juryen har anerkendt vores indsats, og vi er begejstrede

over at modtage dette globalt anerkendte bevis på industriel designkvalitet, siger han videre.



Over 1.000 gæster fra designverdenen, industrien, politik og medier vil 1. juli fejre vinderne af the red dot award i Essens operahus, Aalto teateret, i det vestlige Tyskland. Den nye Volvo FH vil fra 2. til 28. juli blive fremvist på en fire uger lang specialudstilling på red dot museet sammen med de andre prisvindende produkter.

Derefter bliver vinderne integreret i den permanente udstilling på museet og vil være udstillet der i mindst et år. Museet ligger i Essen og huser den på verdensplan største permanente udstilling af nutidigt design.



Design

TNT konkluderer efter test: Lange trailere skåner miljøet

Test af ekstra lange lastbiltrailere hos TNT Express i Storbritannien viser gode takter for forretningen, kunderne og miljøet. Det fremhæver transportvirksomheden TNT Express, som siden efteråret har kørt et pilotprojekt med nye, ekstra lange semi-trailere på de britiske veje

Projektet er støttet af den britiske regering og har vist lovende takter inden for effektivitetsforbedringer, reducere af omkostninger og lavere miljøbelastning.

De nye 15,65 meter lange trailere er to meter længere end en standard lastbiltrailer. De er indsat i forbindelse med de engelske transportmyndigheders arbejde for at teste, hvordan længere trailere påvirker trafikken.

- Med de nye lange trailere viser det sig, at vi kan opnå brændstofbesparelser og nedbringe vores CO₂-udledning. De har 15 procent større kapacitet, hvorfor vi kan have mere fragt med den enkelte bil og derved reducere antallet af ture uden at påvirke vores serviceniveau, siger Frank Jørgensen, der er administrerende direktør i TNT Express Danmark.

TNT Express tester trailerne mellem to af selskabets store hub i det sydlige England. I anden fase af projektet planlægger TNT at indsatte lange trailere på flere længere ruter.

- Trailere skaber primært værdi for forretningen og for kunderne på vores lange ruter. Disse gigantiske køretøjer kommer næppe til at køre fast gennem større byer -



hverken i England eller her i Norden, siger Frank Jørgensen.

Om TNT Express

TNT Express er en af verdens største transportleverandører. Hver dag leverer TNT Express en million fragtleverancer - fra dokumenter og pakker til store godsforsendelser. Selskabet opererer et vej- og luftnetværk i Europa, Mellemosten, Afrika, Asien, Stillehavsregionen og i Nord- og Sydamerika. I 2012 omsatte TNT Express for 7,3 milliarder euro.

EU-lovgivning

EU-Kommissionen: Nogle virksomheders tradition med forsinkede betalinger vil ophøre

Hver dag går snesevis af små og mellemstore virksomheder (SMV'er) i EU-landene ifølge EU-Kommissionen konkurs, fordi de ikke får betaling for deres regninger. Det betyder mistede arbejdspladser, og at forretningsmuligheder forbliver uudnyttede

Begge dele er med til at forsinke, at EU som helhed og EU-landene enkeltvis kan vende tilbage til økonomisk vækst.

EU-Kommissionen har tidligere fået vedtaget et direktiv om bekæmpelse af forsinket betaling i handelstransaktioner netop for at forhindre forsinkede betalinger.

Inden 16. marts i år skal medlemsstaterne have indarbejdet det ændrede direktiv om forsinket betaling i deres lovgivninger.

Offentlige myndigheder skal, ifølge direktivet, betale for de varer og tjenesteydelser, de får leveret, inden 30 dage eller, i ganske særlige tilfælde, inden 60 dage. Virksomheder skal betale deres fakturaer inden 60 dage, medmindre andet udtrykkeligt er aftalt, og forudsat at det ikke er klart urimeligt over for kreditor.

- Små og mellemstore virksomheder har meget svært ved at gøre opmærksom på deres ret til rettidig betaling, siger

EU-Kommissionens næstformand Antonio Tajani, der er kommissær for erhvervsliv og iværksætter.

- Forsinkede betalinger betyder, at SMV'erne mister både tid og penge, og en tvist kan forværre forholdet til kunderne. Denne ødelæggende tradition med forsinkede betalinger må ophøre nu. Det er på tide, at medlemsstaterne indarbejder direktivet om forsinket betaling i deres lovgivninger, hvilket vil give SMV'erne en uvurderlig støtte, som de har brug for i disse svære tider, og hjælpe dem med at udfylde deres nøglerolle i skabelsen af jobs i EU, siger kommissæren.

Folketinget har vedtaget regler for kredittiden

EU-Kommissionens udmelding bør ikke få politikerne i Danmark til at ryste af skræk for at få en sag på halsen. Folketinget har vedtaget en lov om kredittider og betalingsbetingelser.

De danske regler fastlægger en lidt kortere kredittid, end EU's fælles regler siger.

Landsretten ændrer byrettens dom over lastbilchauffør og vognmand

Det skulle efter Byretten i Holstebros vurdering koste 12.000 kroner i bøde til en chauffør, der kørte uden gyldigt førerkort i fire dage. Derudover skulle hans vognmand betale en bøde på det dobbelte. Byrettens dom blev anket til Vestre Landsret, som i denne uge satte bøderne ned

Med dommen i Vestre Landsret kan chauffør og vognmand se frem til at skulle betale en bøde på henholdsvis 6.000 og 12.000 kroner.

- Det er et skridt i den rigtige retning, men vi er ikke helt over målstregen. Bødernes størrelse er i den høje ende, men vi er tilfredse med, at Vestre Landsret har taget hensyn til de faktiske og formildende forhold i sagen, siger chefkonsulent Lars Nielsen fra transportorganisationen ITD.

ITD har ført sagen som principsag og håber, at dommens hensyntagen til proportionalitet bliver eksempel til efterfølgelse ved danske domstole.

- Det er helt afgørende at understrege, at færdselssikkerheden aldrig har været truet i denne sag. Straffen skal stå mål med gerningen - det såkaldte

proportionalitetsprincip. Det slog EU-domstolen fast i 2012 med Urbán-dommen. Dagens dom hælder absolut til den positive side, siger Lars Nielsen.

Proportionalitet

I sin afgørelse peger Landsretten på, at kontrollen af køre- og hviletidsreglerne ikke er blevet hindret af de fire dages kørsel uden førerkort. Samtidig er der ingen tvivl om, at køre- og hviletidsreglerne er overholdt. På baggrund af en konkret vurdering og helhedsbedømmelse af alle forhold satte landsretten altså bødestørrelsen ned og tog hensyn til proportionaliteten i forseelsen.

Sagen bundede i, at chauffør Mads Knudsen for sent opdagede, at hans førerkort var udløbet.

Chaufføren kørte efterfølgende fire dage uden førerkort. Han udfyldte hver dag en køreskive, så køre- og hviletidsreglerne blev overholdt og dokumenteret.

En senere udskrift fra bilen viste, at ingen køre- og hviletidsregler var brudt i perioden. Overtrædelsen gjaldt alene den forordning, som regulerer den konkrete betjening af lastbilens kontrolapparat.

- Jeg erkender, at vi har gjort noget forkert og skal have en bøde - men den oprindelige bøde var alt for stor. Vi gjorde det ikke for at tjene på det eller i ond hensigt, siger vognmand Henrik Kronborg fra Kronborg Transport ApS.



Vognmand vandt ved tysk domstol

Vognmænd, der har kørt på Maut-belagte veje i Tyskland i årene 2010-2011, kan muligvis få penge retur for at have betalt for meget i afgift. Det fremfører den danske vognmandsorganisation, DTL, i forbindelse med en sag afgjort ved forvaltningsdomstolen i den tyske delstat Nordrhein-Westfalen

Meldingen fra DTL kommer på baggrund af oplysninger fra den internationale vejtransportorganisation, IRU, som fremhæver dommen ved forvaltningsdomstolen for Nordrhein-Westfalen.

Ifølge dommen, der blev afsagt 25. oktober sidste år, var den tyske forordning om forhøjelse af satsen for den tyske Maut ugyldig med hensyn til Maut-opkrævning foretaget tilbage i 2005 over for en tysk vognmand. IRU's jurister blev for nylig orienteret om sagen fra den tyske organisation BWVL (Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.)

Opkrævede maut uden lovhjemmel

Forvaltningsdomstolen tilkendte den tyske vognmand et års betaling af Maut retur. Ifølge dommens præmisser har akselklasseinddelingen ikke haft hjemmel i lovgivningen, og forordningen om Maut- forhøjelsen kunne derfor ikke gøres gældende over for vognmanden.

Sagen er blevet anket til Forbundsdomstolen i Tyskland og afventer denne domstoles endelige afgørelse.

Opkrævede også i årene efter

Opkrævningen af det forhøjede Maut-gebyr fandt imidlertid også sted i årene efter 2005 - indtil

forordningen om Maut-forhøjelsen blev tilpasset den særlige opdeling i akselklasser i Maut-lovgivningen for forbundshovedvejene. Derfor kan der blive tale om, at opkrævningerne for de efterfølgende år også har været ulovlige - og at der derfor skal betales penge tilbage. Hvis nogen altså rejser et krav.

Undgå forældelse

- Der kan åbne sig en mulighed for at kræve tilbagebetaling for Maut, man har betalt for meget, som følge af forvaltningsdomstolens dom - også for danske vognmænd. Men det kræver naturligvis, at Forbundsdomstolen kommer til samme resultat som forvaltningsdomstolen, siger chefjurist hos DTL John Roy Vesterholm.

Han understreger, at det er vigtigt, at man allerede nu afsender en meddelelse til de tyske myndigheder, hvis man mener, at man har krav på at få beløb retur for at have kørt på de tyske Maut-belagte veje i perioden 2010-2011.

- Eventuelle krav for årene 2005-2009 er allerede forældede, men med hensyn til 2010-2011 kan man bryde den tre-årige forældelsesfrist ved at sende en kort meddelelse til den tyske myndighed BAG, hvor man tager forbehold for krav om tilbagebetaling. På nuværende tidspunkt behøver vognmanden blot at oplyse virksomhedens fulde navn, det totale beløb, der er betalt i Maut, og for hvilken periode. Men vi anbefaler naturligvis, at man holder dokumentationen for indbetalt Maut klar, indtil dommen er faldet hos Forbundsdomstolen, siger John Roy Vesterholm.

Kravet skal ifølge chefjuristen sendes til BAG i Köln pr. brev på virksomhedens eget brevpapir. Det er vigtigt at sørge for dokumentation (eksempelvis anbefalet brev, postkвитtering eller fax) for forsendelsen for eksempel fra Toll Collect GmbH. Denne skal bruges som dokumentation, og hvis BAG kræver en beløbsmæssig specificering af erstatningskravet.

Lo v o g r e t

Tyske BAG har fået omkring 6.000 henvendelser om Maut-tilbagebetaling

En afgørelse fra forvaltningsdomstolen i den tyske delstat Nordrhein-Westfalen i oktober sidste år, hvor en tysk vognmand fik ret til at få betalt et års Maut tilbage, har fået andre vognmænd til at stille krav om tilbagebetaling af Maut

Ifølge tyske Verkehrsrundschau har den tyske myndighed, BAG, Bundesamt für Güterverkehr, modtaget henvendelser fra omkring 6.000 virksomheder, der mener sig berettiget til at få Maut tilbage med samme udgangspunkt som den tyske vognmand, der fik støtte i forvaltningsdomstolen i Nordrhein-Westfalen.

Ifølge tyske Handelsblatt kan afgørelsen ved forvaltningsdomstolen - hvis den senere bliver stadfæstet ved Forbundsdomstolen, der er over forvaltningsdomstolene i de tyske delstater - betyde, at den tyske stat skal tilbagebetale over én milliard euro - cirka 7,5 milliarder kroner - til vognmænd og andre, der har betalt for meget i Maut i årene 2010 og 2011.

Chaufførerne i 3F: Trafikstyrelsen vil indføre ekstra dokumentationskrav

Udenlandske lastbiler og chauffører fra Østeuropa skubber på grund af lavere løn til chaufførarbejdspladser i Danmark og i andre landet i det vestlige Europa, hvor lønnen er højere

Presset bliver større, hvis de østeuropæiske lastbiler og chauffører kører indenrigskørsel i andre lande ud over, hvad de gældende EU-regler om den såkaldte cabotage-kørsel tillader.

Det er kort fortalt tre indenrigsture inden for syv dag - derefter skal lastbil køre ud af landet igen.

Det er ikke altid, udenlandske chauffører og deres vognmænd holder sig inden for reglerne. Politiet afdækker jævnligt overtrædelser af reglerne, når de kontrollerer lastbiler og chauffører.

S-R-SF-Regeringen afsatte allerede i 2012 med støtte fra Enhedslisten flere penge til mere kontrol. Det har allerede udløst flere politikontroller, og nu har Trafikstyrelsen ifølge 3F, der organiserer chauffører, foreslået, at der stilles krav til udenlandske chauffører om yderligere dokumentation for, hvor, hvorfor og hvor længe chauffør og lastbiler har kørt i Danmark.

Læs mere om cabotage på næste side.

En ud af tre transportministre i EU vil holde cabotage-kørslen i ro

Transportministrene fra EU lande er enige om, at EU-Kommissionens tanker om at liberalisere cabotagekørslen endnu mere, skal holdes tilbage. Der bør ifølge transportministrene ikke her og nu tages yderligere skridt i retning af at åbne for cabotagekørslen i EU

Enigheden blandt de ni transportministere bliver modtaget med tilfredshed hos vognmandsorganisationen DTL, som peger på, at selvom udgangspunktet for enigheden mellem gamle og nye EU-lande blandt de ni er forskellig, så er signalet til EU-Kommissionen tydeligt. De ni lande vil have ro på cabotagekørslen.

Det var Polen, Ungarn, Tjekkiet og Slovakiet, der tilhøre den såkaldte Visegrad-gruppe i EU, som på transportministrenes rådsmøde mandag havde bedt om, at ministrene drøftede cabotage-kørsel under punkt eventuel. De fire lande anbefaler, at EU-Kommissionen først fremlægger en rapport af status i markedet, før der kommer et eventuelt forslag til revision af reglerne. Så kan man diskutere denne rapport i en periode og nå frem til en enighed om, hvilke yderligere skridt, der kan tages på et senere tidspunkt.

Det fik en række vestlige EU lande til at tage bladet fra munden og åbent afvise yderligere liberalisering: Østrig, Danmark, Frankrig, Italien og Belgien bad samlet om, at man tænker sig om, inden man taler om yderligere liberalisering. Fokus skal i stedet være på anvendelse og supplerings af de gældende regler for at kunne klare udfordringer med arbejdsmarkedet, manglende overholdelse af reglerne og for at sikre en tilnærmelse af kontrolpraksis i medlemslandene.

- Skal man her og nu finde en fællesnævner, er det, at alle er enige om, at man skal tænke sig overordentlig grundigt om, siger NLA-direktør Søren H. Larsen fra Bruxelles.

Søren H. Larsen fra NLA, der er interesseorganisation for svenske, danske og norske vognmænd, vurderer, at Visegrad-landene træder på bremsen og beder om en grundig debat, da de er bange for, at en diskussion på nuværende tidspunkt vil bremse for liberalisering.

Samtidig ønsker de vestlige lande, at der i stedet for snak om liberalisering kommer fokus på de eksisterende regler, da de frygter en skævvridning af markederne og en proletarisering af transporterhvervet.

Vurdering: Finland og Holland kan tælles med

Søren H. Larsen forudser, at Finland og Holland formentlig vil tilslutte sig de øvrige vestlige landes linje - selv om der ikke er meldinger om, at disse to lande udtalte sig på rådsmødet.

- Finland har i kraft af deres måde at implementere de nugældende cabotageregler på vist, at de ønsker en meget snæver opfattelse af cabotagens væsen. Og Holland har som bekendt lavet en rapport, der ridser ganske alvorlige konsekvenser op i tilfælde af en liberalisering. Jeg er ikke i tvivl om, at man allerede nu godt kan tælle disse to med blandt de øvrige vestlige lande, siger Søren H. Larsen.

Bliver det tilfældet, vil der ifølge Søren H. Larsen kunne danne sig et blokerende mindretal af gamle EU-lande, hvis EU-Kommissionen skulle fremsætte et forslag om liberalisering.

EU-Kommissionen reagerede ifølge NLA/DTL på transportministrenes udmeldinger ved at understrege, at den agter at tage alle kommentarer med i betragtning.

Transportmateriel

Seks lastbilmærker er med på stand i Herning

Volvo FH, MAN TGX Euro 6, Mercedes-Benz Actros og Truck of the Year Iveco New Stralis HI-Way er blandt de lastbilnyheder, som de besøgende Transport 2013 i Herning kan opleve

I tæt samarbejde med Vestfyn Trækker præsenteres lastbilerne samlet i én udstillingshal. Med undtagelse af Renault vil alle mærker blive fremvist.

- Det er et konkret resultat af vores tætte samarbejde med Vestfyn Trækker omkring transportmesser i Danmark. Det betyder, at seks lastbilmærker fremvises på Transport 2013 i form af et stort showroom med flere af de største lastbilnyheder på markedet, udtaler projektchef Henriette

Træholt, MCH Messecenter Herning.

Vi glæder os over at være med til at skabe et stærkt fundament for Transport 2013, som er en vigtig messe for branchen.



På samme måde som Transport 2013 var repræsenteret på Vestfyn Trækker, er det også vigtigt for os at være synlig på Transport 2013, siger administrerende direktør Per Mikkelsen, VBG Group Sales.

177 udstillere har indtil nu underskrevet en kontrakt til Transport 2013, der finder sted fra 4.-7. april i MCH Messecenter Herning, og messen er bredt repræsenteret, specielt på trailere, karosseri, kraner, opbygninger og tilbehør. Ud over de mange stande er aktivitetsprogrammet ligeledes fyldt ud.



Søtransport

Copenhagen Malmö Port nåede et 2012-resultatet på linie med 2011

Copenhagen Malmö Port AB (CMP) nåede i 2012 en omsætning og et driftsresultat på samme niveau som 2011, selvom konjunkturerne var svagere. Resultatet kom i havn på baggrund af stigende bil-distributionen, ro-ro-trafik og olietransporter

CMP's omsætning beløb sig til 725 millioner svenske kroner i 2012 mod 727 svenske kroner i 2011. Driftsresultatet blev på 102 svenske kroner i 2012 mod 101 svenske kroner i 2011. Før vekselkurseffekter samt indtægter og omkostninger af engangskaraktter steg omsætningen med 4 procent og driftsresultatet med 15,8 svenske kroner.

- Resultatet afspejler, at virksomheden har udviklet sig stabilt trods den økonomiske situation, siger Johan Röstin, administrerende direktør i CMP.

Håndteringen af nye biler til markederne i Østersøregionen fortsatte med at stige for tredje år i træk. Antallet af biler steg med 9 procent til 457.000. I øjeblikket håndterer CMP personbiler fra 13 forskellige bilproducenter. Så sent som i februar 2013 blev havnen i Malmø det svenske omdrejningspunkt for Mercedes-Benz' varebiler.

- Tilgangen til land og kajer og den gode geografiske placering muliggør yderligere ekspansion. Vores mål er at øge volumenerne til 520.000 biler i løbet af 2013, fremfører Johan Röstin.

Den positive tendens for krydstogtsvirksomheden fortsætter også med en stigning i 2012 til 376 anløb (370 i 2011) og 840.000 passagerer (820.000 i 2011).

København blev kåret til den bedste krydstogthavn for femte år i træk. I 2013 tager krydstogtstrafikken også fart i Malmø, når den spanske krydstogtsarrangør Pullmantur forlægger sine krydstogtsanløb til byen.

Ro-ro-trafikken steg med godt 5 procent til 245.000 lastbiler/trailere, og håndteringen af olie med 16 procent til 5,2 millioner ton.

Container- og tørlastmængderne faldt derimod i 2012.



Søtransport

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer: Nord-Ostsee-Kanal er en af de vigtigste vandveje

Den tyske trafikminister Peter Ramsauer har over for borgerlige politikere i Schleswig-Holstein tilkendegivet, at den tyske regering vil give 300 millioner euro i støtte til reparation og vedligeholdelse af Nord-Ostsee-Kanal - Kielerkanalen

Derudover vil den tyske regering yde tilskud til opførelsen af en femte sluse i kanalen, som forbinder Nordsøen med Østersøen og dermed danner en smutvej, så ganske store skibe kan slippe for at sejle den omkring 280 lange vej nord om Skagen. Kanalens største slusebredde er 45 meter og sluselængde er 330 meter. Mindste dybde er 9,8 meter.

Kanalen er en af verdens mest benyttede kunstige kanaler.

Kanal er lukket i mindst to uger

Nord-Ostsee-Kanal - eller Kielerkanalen - vil være lukket for trafik i mindst to uger. det betyder en omvej for skibsfarten på omkring 280 sømil - cirka 520 kilometer nord om Skagen

Grunden til, at kanalen bliver lukket for skibstrafik, er hastende og nødvendige vedligeholdelsesarbejder.

Den længere sørejse på omkring 20 timer betyder længere transporttider mellem de europæiske hubs - eksempelvis Rotterdam og Antwerpen - og havne i Østersøområdet.

Feederrederierne har reserveret deres ret til at indføre et midlertidigt tillæg på omkring 20 euro - knap 150 kroner pr teu-enhed, der ankommer til Finland fra begyndelsen af uge 11 og for eksport fra Finland fra fredag 8. marts.

Danske skibe fylder på verdens have

Den danske handelsflåde, som er opgjort som lastskibe, færger og passagerskibe på mindst 100 Bruttoregister-ton, er i dag på 483 skibe på tilsammen 11,1 millioner bruttoregister-ton

Ifølge Danmarks Rederiforening har den danske handelsflåde 1 procent af den samlede verdenstonnage for handelsskibe og 6 procent af EU-landenes tonnage opgjort i juli sidste år.

Danmark har den syvendestørste handelsflåde i EU overgået af Malta, Grækenland, Cypern, Italien, Storbritannien og Tyskland.

Hvis man ser på ejerens nationalitet i stedet for efter skibenes registreringsland, bliver den danske handelsflåde næsten tredoblet til 30 millioner bruttoregister-ton. Det svarer ifølge Danmarks Rederiforening til 3 procent af verdenstonnagen.

Opgjort på denne måde er den danskejede handelsflåde den ottendestørste i verden og på containerområdet kun overgået af Tyskland.

Søtransport

Havets største containerskibe skal anløbe havne i Norden

Havnene i Göteborg og Aarhus bliver to af tretten havne som skal lægge kajplads til de største containerskibe, der ind til videre er sat i søen. Göteborg Hamn oplyser mandag, at havnen bliver en af de havne, som Maersk Line's nye containerskibe - Triple E med en kapacitet på 18.000 teu - skal anløbe

De store containerskibe er i øjeblikket ved at blive bygget på værft i Sydkorea, og første anløb i Göteborg ventes at blive i august. I gennem et stykke tid har Göteborgs Hamn øvet sig i at tage i mod de store skibe ved at simulere et anløb.

- Testene går godt og ny føles det vældigt rart at det, vi simulerer, bliver til virkelighed. Vi står klar til at byde den nye generations skibe velkommen, siger Magnus Kårestedt, administrerende direktør i Göteborgs Hamn AB.

Göteborgs Hamn er sammen med eksempelvis Aarhus Havn en af de få havne i Nordeuropa, der har tilstrækkelig dybde og bredde og store kraner til at tage i mod Triple E-skibene.

I dag anløber de hidtil største containerskibe fra Maersk Line - eksempelvis Emma Maersk, der kan laste 14.000 teu - havnene i Göteborg og Aarhus.

De hidtil største containerskibe vil løbende blive erstattet af de større, der er 400 meter lange og 59 meter brede, på ruterne mellem Norden og Fjernøsten.

Om Triple E-skibene

EEE eller Triple E står for Economy of Scale, Energy efficient og Environmentally improved. Skibenes udslip af CO2 er halvdelen af gennemsnittet for skibe mellem Europa og Asien.

Når skibene en dag skal hugges op, kan alle materialer genanvendes.

Både skrog og motorer er tilpasset begrebet "Slow steamin" - langsom sejlads - der sparer brændstof.

Triple E-skibene kommer at anløbe følgende tretten havne: Gdansk (Polen) - Aarhus (Danmark) - Göteborg (Sverige) - Bremerhaven (Tyskland) - Rotterdam (Halland) - Port Tangiers (Algeriet) - Singapore - Yantian (Kina) - Hong Kong - Kwangyang (Sydkorea) - Ningbo (Kina) - Shanghai (Kina) - Tanjung Pelepas (Malaysia).



Jernbanetransport

Togtrafikken blev spærret mellem Lunderskov og Taulov

Al togtrafik gennem Kolding Station blev mandag i denne uge indstillet, da et godstog ramte en bro over jernbaneterrænet. Godstoget beskadigede en bropille, da det under rangering på et sidespor afsporede og væltede

Ud over skaderne på broen blev der beskadiget en køreledningsmast og flere køreledninger er blevet revet ned.

Den beskadigede bro, der ligger nord for Kolding Station og fører vejtrafikken over de nordgående jernbanespor via Jens Holms Vej, blev spærret for trafik, da bro pillen på det nærmeste var knækket.

- Broen blev spærret af sikkerhedsmæssige årsager for både vejtrafik over og togtrafikken under broen, sagde områdechef Rene Hestbæk, Banedanmark, da Banedanmark havde fået dannet sig et første overblik over uheldets omfang.

Banedanmark havde bro-eksperter på stedet, som straks efter uheldet var i gang med at vurdere skadernes omfang, og hvad der skulle ske, før det igen ville være fuldt

sikkerhedsmæssigt forsvarligt at afvikle trafikken.

Persontogtrafikken på strækningen mellem

Et godstog under rangering på Kolding Station kørte af sporet og ramte en bropille, der knækkede. Uheldet betød, at togtrafikken under broen - og biltrafikken over - blev indstillet.

(Foto: Palle Peter Skov)



Jernbanetransport

Taulov, Kolding og Lunderskov blev frem til tirsdag formiddag erstattet af busser, og regionaltogene vendte i henholdsvis Taulov og Lunderskov.

Tirsdag var opgaven at få fjernet de havarerede godsvogne, den knækkede bropille, vurdere og planlægge udskiftningen af den beskadigede bropille, reparere de nedrevne køreledninger på Kolding Station og oprense efter et mindre olieudspil i forbindelse med uheldet.

Om aftenen kunne Banedanmark åbne for endnu et af de to hovedspor gennem Kolding Station, så der kunne køre dieseltog på sporet

Ny bropille skal støbes på stedet

Banedanmarks broingeniører blev i løbet af tirsdagen - efter at bropillen var fjernet - klar til at gå i gang med at beregne den nye bropille, der skal støbes på stedet under

broen, inden der kan åbnes for trafik i begge vejbaner igen.

Broen er fra 1970, den er velholdt, og de øvrige piller er ubeskadigede. Men Banedanmark skal have opført en ny bropille, hvilket er ganske omfattende. Det knuste fundament fra den gamle pille skal fjernes, der skal støbes nyt fundament, som skal hærde, og dernæst skal den nye bropille.

Banedanmark er i fuld gang med det indledende arbejde og håber senere på ugen at kunne give en dato for, hvornår reparationsarbejdet bliver færdigt, så vejtrafikken kan genoptages i fuldt omfang.

Banedanmarks folk var hurtigt i gang med vinkelsliber for at skære armeringen i den beskadigede bropille over, så den kunne fjernes. En ny bropille til broen, der er bygget i 1970, skal støbes på stedet.

(Foto: Palle Peter Skov)



Midttank viser sine kvalitets-tanke på Transport 2013

Midttank A/S er også denne gang at finde med en stand på transportmessen i Herning, der finder sted i dagene 4.-7. april. På Transport 2013 udstiller Midttank A/S to tankvogns-opbygninger

Det drejer sig om en specialtrailer fra det franske kvalitetsmærke Magyar til transport af kemikalier.

Desuden viser Midttank en silo-trailer fra tyske Spitzer, der har specialiseret sig i silotankvogne til transport af pulver-produkter og også er at finde blandt de førende, europæiske producenter af tankopbygninger.

På standen kan besøgende også se kompressorer og pumper fra tyske GHH-RAND, som benyttes til aflæsning af både flydende væsker samt pulverprodukter.

Dermed kan Midttank præsentere næsten hele sin produkt-pallete for landtransporterhvervet, idet der også er mulighed for at høre nyt om slamsugere fra Moro og gastanke fra italienske Macola.

- Vi er glade for, at vores samarbejdspartnere fra Magyar, Spitzer, GHH Rand og Moro alle vil være at finde på vores stand på selve åbningsdagen torsdag, samt fredag. Der bliver derfor rig lejlighed til at få en udbytterig, faglig snak på vores stand, siger administrerende direktør Jan Østergaard, Midttank A/S.

Ugens citat:

- Der er udsigt til, at banerne i Danmark får et tiltrængt løft, men der er også brug for at få løftet investeringerne i vejnettet.

Michael Svane, direktør
i DI Transport.

*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*