

Ugens transport

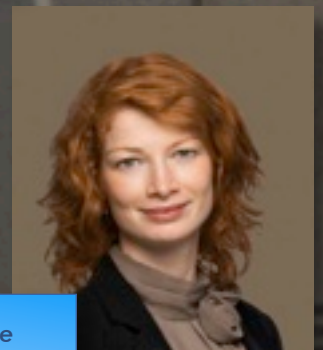
Fredag 21. februar til torsdag 27. februar 2014 - Nummer 6 - 3. årgang

Norsk
minister
ser positivt på
lastbiltransport med færge



Læs mere på
side 41

Chauffører lever
med stor risiko
for arbejdsskader



Transportjuristerne
skriver om
tilbageholdelsesret
og virksomhedspant

Læs side 20 - 23



Læs mere side 29

Speditøruddannelse får
støtte fra både højre og
venstre side

Læs side 17 og 18

Dommer dømmer i
cabotagesag

Læs side 7 og 8

Antallet af modultog
stiger

Læs mere side 15

Kontrolmyndigheder:
Nogle transportvirksomheder
kan dø

Læs mere side 5

Cabotage-reglerne er blevet bedømt

Byretten i Sønderborg har afsagt dom i en sag om cabotagekørsel, hvor en chauffør og vognmand fra udlandet stod til en bøde for ulovlig cabotage-kørsel, fordi chaufføren var blevet sendt af sted fra Padborg med indenrigsgods, selvom han havde gods med fra udlandet, som han selv havde kørt ind i landet.

Kontrolmyndighedernes organisation i EU har i det seneste nummer af deres blad "Road Transport Law Magazine" peget på, at cabotage kan koste nogle transportvirksomheder i de lande, hvor chaufførlønningerne er høje, livet.

Samtidig peger kontrolmyndighedernes organisation på, at der kan være god fornuft i cabotage-kørsel, da det kan være med til at udnytte ledig kapacitet.

Kontrolmyndighederne advarer mod at liberalisere transportmarkedet, fordi der stadig er for store forskelle på omkostningerne til chauffører i de forskellige lande.

Udfordringen, som det europæiske transporterhverv står over for, er enkel. Cabotagekørsel er i princippet godt for alle - hvis betingelserne er nogenlunde ens - men det er de ikke endnu. Først og fremmest på grund af den store forskel, der er mellem chaufførlønningerne i det vestlige Europa og i det østlige Europa.

Er man en af de virksomheder, der har styr på godset, ligger det lige for at benytte sig af, at udenlandske transportører er billigere end transportører i det land, de opererer i.

Spørgsmålet er, om udsigten til en økonomisk gevinst frister så meget, at man ser stort på cabotagereglerne.

Udgangspunktet for konkurrence må være, at man spiller efter de samme regler, som alle aktører har nogenlunde den samme opfattelse af. Ellers bliver det som i det vilde vesten, hvor deltagerne i spillet risikerede at miste livet.

God læselyst - Jesper Christensen, chefredaktør.



PÅ LAGER - SÅ HURTIG LEVERING!

34 M³



4 AKS. RUND TIPTRAILER



3 AKS. UDTRÆKSTRAILER

28 M³



3 AKS. RUND TIPTRAILER

61,5 M³



4 AKS. TIPTRAILER



3 AKS. SKOVTRAILER

37 M³



4 AKS. TIPTRAILER 37 M³

30 M³



3 AKS. TIPTRAILER



4 AKS. SVÆRLASTTRAILER

HARDOX



4 AKS. TIPTRAILER

3-VEJS TIP



3 AKS. TIPKÆRRE 24 T

NEDBYGGET



4 AKS. MASKINTRAILER

ALU SIDER



4 AKS. STEN ANHÆNGER

KEL-BERG®

Kontakt vores salgsteamet:



Anders Larsen
Mobil: +45 4018 2222



Jan Bertelsen
Mobil: +45 2228 1514



Ivan Kristensen
Mobil: +45 6039 1651



Jacob Jørgensen
Mobil: +45 6039 1667



Christopher Thinghøj
Mobil: +45 2787 7001

LASTAS | Energivej 35 | DK-8722 Hedensted | Tlf.: + 45 7219 8000 | info@lastas.dk | www.lastas.dk

Transportrammer

Speditøruddannelsen får politisk støtte fra begge fløje

Venstres gruppeformand i Folketinget, Kristian Jensen, og Enhedslistens Rosa Lund, er enige om, at speditøruddannelsen skal fastholdes. Til dagbladet Børsen siger Kristian Jensen, at hvis uddannelsen er god nok, skal der ikke pilles ved den. Han får opbakning fra Enhedslistens Rosa Lund

Regeringens reformen af erhvervsuddannelserne handler om at give uddannelserne et løft.

- Det gælder også de merkantile, siger Enhedslistens Rosa Lund.

Når forhandlingerne genoptages efter Folketingets vinterferie, vil begge partier kræve forhandling om denne del af reformforslaget

Det er brancheorganisationen Danske Speditører, som har bragt emnet op, foranlediget af regeringens plan om at skære det toårige hovedforløb for studenter ned til ét år. Regeringen vil desuden have flere elever fra handelsskolerne - altså uden gymnasial baggrund - ind i speditionserhvervet, og det støder på modstand.

I dag kommer 80 procent af speditøreleverne fra det treårige HTX ind i det toårige hovedforløb. Speditørvirksomhederne efterspørger den faglige ballast og modenhed, som HTX'erne har, og de anser hovedforløbet på to år som realistisk. De vil ikke kunne lære de unge fagets grundlæggende discipliner på den halve tid.

- Det er paradoksalt, at man vil lave om på et velfungerende uddannelsessystem. Specielt på baggrund af, at en enig branche advarer mod det. I disse dage hører vi om uddannelser, som ingen efterspørger. For vores vedkommende er der tale om en uddannelse, som både virksomhederne og de unge er glade for, siger administrerende direktør Martin Aabak, Danske Speditører.

Han mener, at det skæmmer et i øvrigt fornuftigt reformoplæg for erhvervsuddannelserne, at man ikke har blik for, at der er fag, som stiller særlige krav.

- Vores forventning er, at de kommende forhandlinger vil rette op på dette og give plads til, at den eksisterende ordning kan fortsætte, så vores stærkt internationalt orienterede elevuddannelse ikke bliver udhulet. Vi skulle nødtig komme i en situation, hvor store virksomheder føler sig tvunget til at etablere deres egne trainee-programmer. Det vil højst sandsynligt tage livet af elevuddannelsen, belaste konkurrenceevnen og efterlade de mindre og mellemstore virksomheder med et stort rekrutteringsproblem, siger Martin Aabak.

Transportrammer

Kontrolmyndigheder:

Nogle nationale transportvirksomheder kan dø af fri cabotage

Organisationen CORTE - der er en sammenslutning af kontrolmyndigheder i EU - peger i det seneste nummer af organisationens magasin - Road Transport Law Magazine - på, at konkurrence stimulerer - men at liberalisering med fri konkurrence på transportområdet uden begrænsninger vil have den modsatte effekt - at nationale transportvirksomheder i nogle lande vil dø



- Det er interessant, at kontrolmyndighederne nu tager bladet fra munden og faktisk giver et bidrag til den politiske proces. De kontrollerende myndigheder ved om nogen, hvor skoen trykker, for de samler erfaringerne fra vejene og de mange lastbilkontroller over hele EU, siger DTL's administrerende direktør, der også er formand for Nordic Logistics Association (NLA).

Ham mener, at det er vigtigt, at EU-systemet lytter til det, der bliver sagt fra CORTE.

I den seneste udgave af Road Transport Law Magazine skriver CORTE:

"Alle ved, at de europæiske vognmænd ikke arbejder på lige vilkår. Forskelle i social lovgivning - og ikke kun den - forstyrrer den lige konkurrence. At åbne markedet uden

forudgående harmonisering af sociale og skattemæssige forhold for at operere på markedet vil være dødbringende for nogle nationale transportvirksomheder og ville føre til flytning af de nationale lastbilflåder til andre lande".

Transportrammer

CORTE finder det opmuntrende, at EU-Kommissionen har lagt ønsket om en øjeblikkelig liberalisering af transportområdet med fri cabotage på hylden og nu har indtaget det standpunkt, at der i stedet skal ske en bearbejdning af kommende regler på området i samarbejde med alle berørte interessenter på transportområdet.

CORTE peger også på, at der skal sættes ind på en harmonisering og implementering af en række regler, som allerede nu ligger klar. Det gælder adgang i vognmandserhvervet, adgang til markedet, køre- og hviletider, vægt og dimensioner - og ikke mindst udvikling af kontrolpraksis og sanktioner i alle medlemsstater.

Ifølge CORTE er det her, at EU må prioritere sin indsats. Der er ifølge CORTE alt for mange tilfælde af ulovlig cabotage under dække af reglen om tre ture på syv dage.

Erik Østergaard er opmærksom på, at CORTE ikke taler imod en cabotageåbning på sigt - snarere tværtimod:

- Det er også NLA's holdning, men vi må være realistiske og indse, at et indre marked på helt lige vilkår kan have lange udsigter. Hvordan vi kommer hurtigst frem til målet, bliver helt sikkert også en del af debatten op til EU-Parlamentsvalget i maj måned, siger Erik Østergaard.

I artiklen i Road Transport Law Magazine peger CORTE på, at man ikke må glemme, at cabotage-kørsel også kan have positive effekter set ud fra et energi- og miljømæssigt synspunkt.

"Hvad kan være mere skadeligt, end et 38 ton tung vogntog, der kører tomt alene af den grund, at det ikke kører i sit hjemland. Fri konkurrence er ikke den eneste grund til cabotage".

CORTE er hjemmehørende i Bruxelles og organiserer primært nationale myndigheder. Nordic Logistics Association er tilknyttet CORTE som associeret medlem.



Transportrammer

Dommer i Sønderborg afgør cabotage-spørgsmål

En speditør nægtede sig skyldig i ulovlig cabotage og endte i Byretten i Sønderborg. Dommeren afgjorde, at den pågældende transport, som politi og anklagemyndighed mente stred mod gældende love og regler, var lovlig. Sagen drejede sig om en stykgodsbil fra Tyskland, som efter aflæsning på en terminal i Padborg, fortsatte med en national transport med gods - noget af godset havde bilen haft med fra Tyskland, hvilket politiet ved en kontrol mente, stred mod cabotagereglerne, som de danske myndigheder forstår dem i øjeblikket

Danske Speditører betegner dommen, der fornylig blev afsagt ved Retten i Sønderborg, som vigtig, når det gælder om at forstå EU's cabotageforordning.

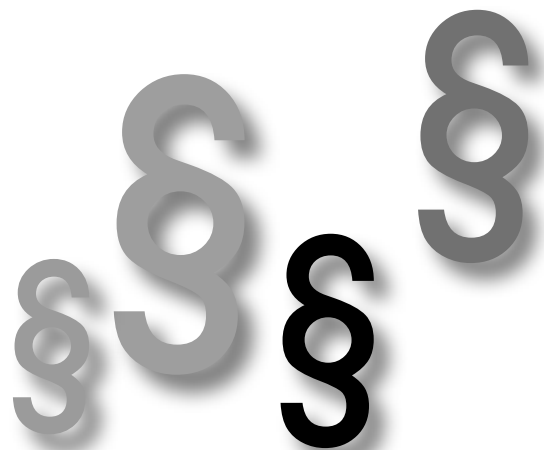
Sagen, som Retten i Sønderborg behandlede, handler om betingelserne om, at en international tur skal være afsluttet før, en lastbil lovligt kan starte på en cabotagetur med gods til en eller flere modtagere i det land, lastbilen laster godset i.

Trafikstyrelsen og politiet har anlagt en restriktiv fortolkning af kravet, og har oplyst at det eksempelvis ved stykgods ikke er nok, at en af de internationale ture er afsluttet, men at hele bilen være tom, før man kan sende lastbilen ud på en cabotagetur uden at bryde reglerne.

Danske Speditører peger på, at det også har det været tvivlsomt om stykgodsbiler, der kører til en terminal - efter losning på terminal - må køre videre med gods, der har været med på ladet, da bilen kom fra udlandet.

I sag, som Retten i Sønderborg har afsagt dom i, ankom en stykgodsbil fra Tyskland til speditørens terminal i Padborg. Alle partier på bilen blev losset på terminalen, og bilen blev efterfølgende læsset med gods til national distribution. Noget af godset havde lastbilen haft med ind i Danmark.

Chaufføren blev stoppet af politiet på vej til trekantsområdet. Efter en kontrol udskrev politiet en bøde, da politiet mente, at den internationale tur ikke var afsluttet, og lastbilen derfor ikke kunne udføre lovlig cabotage-kørsel, fordi der var gods ombord fra den internationale tur.



Fortsættes næste side

Transportrammer

Speditøren nægtede sig skyldig i ulovlig cabotage efter at have vendt sagen med Juridisk afdeling hos Danske Speditører.

Efter et længere forløb, hvor politiet blandt andet nægtede, at sagen kunne prøves ved en domstol, kom sagen for retten i februar.

Dommen lød, at den pågældende transport var lovlig cabotage, og speditøren blev dermed frifundet.

Dommeren konstaterede, at det faktum, at godset blev losset på terminalen i Padborg, medførte at den internationale tur var afsluttet. Derfor kunne den pågældende udenlandske lastbil lovligt sendes ud på en indenrigstur i Danmark.

Danske Speditører fremhæver, at dommen viser, at myndighedernes håndhævelse af cabotageforordningen ikke var i overensstemmelse med gældende ret. Dermed understreges det, at den praksis, som myndighederne håndhæver reglerne på, er problematisk set ud fra et retssikkerhedssynspunkt.

Danske Speditører peger også på, at dommen giver svar på et praktisk spørgsmål, når det gælder stykgodsforsendelser, der kommer via speditørens terminal inden en nationale distribution af godset bliver sat i gang.

- Dommen må forstås således, at såfremt alt godset losses på terminalen, kan der lovligt påbegyndes cabotagekørsler, ligegyldigt om det gods, der læsses, indeholder varer fra importturen. Danske Speditører er derfor tilfredse med den afsagte dom og ser frem til, at myndighederne fremover vil udføre deres kontrol i overensstemmelse med den afsagte dom, siger politik- og relationschef Peter Nielsen fra Danske Speditører.

Retten i Sønderborg har taget stilling i en sag om cabotagekørsel. Sagen faldt ud til den tiltaltes fordel.



Transportrammer

Ny transportpris efterlyser flere deltagere

Fristen for at komme med i konkurrencen om at blive tildelt Danish Transport Award er på fredag 21. februar. ITD, som har taget initiativ til prisen, der bliver bakket op af Danske Transport Medier med blandt andet Lastbil Magasinet, gør opmærksom på, at der er plads til flere deltagere

Danish Transport Award er en ny pris, som skal hylde nytænkende virksomheder og medarbejdere, der er fyldt med gode ideer og giver branchen et bedre image.

ITD oplyser, at der er kommet indstillinger af kollegaer, medarbejdere, chef eller konkurrenter til den fælles transportpris, men at der er plads til flere indstillinger.

Konkurrencen er åben for alle danske transportvirksomheder og deres medarbejdere. Udover æren er der også kontante præmier til vinderne.

- Vi vil hylde gode og seriøse professionelle, der tænker ud af boksen, og folk der gør noget godt for vores branche. Award'en er for hele transportbranchen fra direktører til chauffører. Derfor opfordrer vi alle, der har noget at byde på, til at stille op - medlemmer som ikke medlemmer af ITD, siger kommunikationschef i ITD Nikolaj Stig Nielsen.

Juryen, der skal finde konkurrencens to vindere, består af:

- Erhvervsmanden Asger Aamund (juryformand), der er fungerende bestyrelsesformand i biotekvirksomheden Bavarian Nordic.
- Lars Myrup Lassen, Danske Transport Medier. Lars Myrup Lassen er redaktør på Danmarks Transport Tidende og Transinform, som i sommeren 2013 blev købt af Lastbil Magasinet. I forbindelse med opkøbet blev Danske Transport Medier stiftet som udgiver af de to medier med tilhørende netsider sammen med Lastbil Magasinet.
- Rasmus Haargaard, Danske Transport Medier. Rasmus Haargaard er chefredaktør på Lastbil Magasinet, som efter Lastbil Magasinet's opkøb af Dansk Transport Forlag med Danmarks Transport Tidende og Transinform, blev en del af Danske Transport Medier.
- Vognmand Gert Jakobsen, Hornslet, er direktør for Gert Jakobsen Transport og bestyrelsesformand for ITD.
- Administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen, ITD. Jacob Chr. Nielsen har siden 2010 stået i spidsen for transportorganisationen ITD.

Det bliver Asger Aamund, der skal overrække prisen til vinderne i forbindelse med middagen efter ITD's generalforsamling på Hotel Nyborg Strand lørdag 12. april.

Transportrammer

Miljøstyrelsen vil stoppe pantfrie dåsers rejse til Danmark

Hvis det står til Miljøstyrelsen må danske forbrugere inden længe vinke farvel til muligheden for at købe tyske grænsesodavand uden at skulle bevæge sig udenfor Danmark

Miljøstyrelsen mener, at det skal være slut med at sidde med den bærbare i skødet og bestille tyske sodavand uden pant hjem til køleskabet i Danmark.

baggrunden for Miljøstyrelsens udmelding er, at webshoppen Netpris.dk i øjeblikket sælger sodavand til tyske priser og uden pant til danske forbrugere, og markedsfører sig på, at danskere kan købe de billige og pantfrie dåser, så længe forbrugerne benytter sig af en selvstændig fragtmand.

Men den konstruktion går ikke ifølge Miljøstyrelsen.

- Vi har vurderet, at Netpris.dk omgår miljøbeskyttelsesloven og pantbekendtgørelsen, når de ikke overholder pantbekendtgørelsens bestemmelser. Det fremgår tydeligt af hjemmesiden, at markedsføringen er målrettet de danske forbrugere, og når man gør det, har man altså også en række pligter, herunder til at være tilmeldt Dansk Retursystem A/S, siger fuldmægtig i Miljøstyrelsen Marie Skjødt Lauridsen.

Miljøstyrelsen: Firmaet handler i strid med loven

For at komme dåserne uden pant til livs har Miljøstyrelsen først gjort firmaet bag Netpris.dk opmærksom på, at forretningen med de pantfrie dåser til Danmark er i strid med både miljøbeskyttelsesloven og pantbekendtgørelsen. I første omgang reagerede firmaet ikke på henvendelsen fra Miljøstyrelsen.

- Vi gav dem 14 dages frist, og da de ikke reagerede, sendte vi en indskærpelse, og den har de gjort indsigelser imod, siger vicedirektør i Miljøstyrelsen Claus Torp.

- Vi ønsker som udgangspunkt, at få den her sag løst i fælles forståelse og mindelighed, men det skal ske meget snart. Hvis ikke det lykkes, så må vi melde virksomheden til politiet, siger han.

For miljøets skyld

Miljøstyrelsens indgriben i Netpris.dk's salg af pantfrie dåser sker for at beskytte naturen.

Aluminiumsdåser, der flyder i skovbunden er ikke et kønt syn, men forureningen af skov og natur er langt værre end en skraldfyldt skovsti.

Fortsættes næste side

Transportrammer

- Miljøstyrelsens indgriben skal sikre, at Danmark ikke bliver oversvømmet af pantfrie dåser. Alt for mange dåser havner i vores natur eller i skraldespanden, når der ikke er pant på dem, og det er rigtig skidt for miljøet. Både fordi aluminium er en vigtig ressource, som kan genanvendes igen og igen, men især også fordi det tager naturen 500 år at nedbryde dem, siger Marie Skjødts Lauridsen.

Interesserede kan læse mere om sagen i Ugens transport - som kan læses [her](#) - eller ved at klikke på billedet til højre.



Sæt fokus på din historie

Har du snart jubilæum? Eller har du fundet en bunke gamle billeder i arkivet? Få din og virksomhedens historie skrevet til dit formål – til hjemmesiden, en artikel eller et jubilæumsskrift.

Vi graver i arkivet for dig, og vi interviewer dem, der oplevede det hele.

Vi kombinerer nutid og nostalgi!



Mikael Hansen

journalist og konsulent

IMAGITA Kommunikation

Sanderumvej 16B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk

Transportrammer

Nye vægtgrænser og grænser for overlæs skaber debat

Har vi sejret ad helvede til? Sådan lyder spørgsmålet fra Jørgen K. Jensen, der er oldermænd i Københavns VognmandsLaug. Anledningen er, at der kommet nye regler for, hvor meget myndighederne tolererer af overlæs - og snart også nye og højere grænser for totalvægt



Oldermænden for Københavns VognmandsLaug, Jørgen K. Jensen, skriver:

Har vi sejret ad helvede til? Det må være overskriften på de forøgede totalvægte, vi har fået på de seks- og syv-akslede vogntog set i forhold til, at tolerancegrænsen bliver sat ned til tre procent eller endnu værre maksimalt 1.500 kg.

Det vil betyde at landets retssale vil blive bombarderet med uforståelige og urimelige overlæs-sager. Denne nye tolerancegrænse vil næsten have samme resultat, som når man spiller matador, når man har trukket kortet; gå direkte i fængsel.

Når jeg helst ser, at vi beholder de gamle vogntogsvægte 48 og 54 ton med de syv procent som tolerance grænse, er det ikke fordi, jeg er fortaler for kørsel med for de syv procent "overlæs", men kun fordi at al erfaring og kendskab, som det ikke lader til, at justitsministeriet er i besiddelse af, viser, at det vil være utroligt svært for ikke at sige en meget umulig opgave at skulle holde sig inden for tre procent eller 1.500 kg med det resultat, at chauffører og vognmænd, hver dag inden de starter, kan spørge sig selv; gud ved hvor stor en forbryder jeg bliver i dag.

Urimeligheden bliver endnu større, når vi taler om to- og tre-akslede vogne. For eksempel vil en lille to-akslet lastbil med kran og grab med 16 ton totalvægt køre rundt med et "overlæs", hvis totalvægten stiger med mere end 480 kg. Det er faktisk kun en kvart kubikmeter jord, der tales om. Ved 18 ton total vægt er det maksimalt 540 kg og for en tre-akslet vogn med 26 ton totalvægt er grænsen 780 kg.

Transportrammer

Da vi alle ved, at disse vognstørrelser aldrig bliver afregnet efter læssetørrelse, vil postulatet fra politiet og anklage myndighedens side om, at vognmanden tjener på overlæs, ikke gælde for disse vognstørrelser.

Dette forhold gælder også for de store vogntog. De store bødestørrelser, man kommer ud for specielt efter 10 forstraffe, gør, at man skal være lidt af en jubelidiot, hvis man bevist kører med overlæs, også når man tager i betragtning, at der ikke er nogen forældelsesfrist på disse forhold, selvom de står i kriminalregisteret, hvor alle andre "synder" normalt bliver slettet efter 5 år.

Disse regler om forældelsesfrister og antal på forstraffe vedrørende bødestørrelse bør også tages op til en kraftig rekonstruktion. Der er da forskel på, om vognmanden har 1, 10 eller 100 vogne - you name it.

Det er da sole klart, at en vognmand med for eksempel 35 vogne har betydelig større risiko for at blive stoppet med et ufrivilligt overlæs end én med en vogn. Ja, risikoen er da 35 gange større for at nå de 10 forstraffe, hvor bøderne begynder at blive ekstrem høje, så 100 kroners spørgsmålet er, om vognmanden med de 35 vogne en større "forbryder", når han når de 10 forstraffe først.

Hvis man vender det lidt på hovedet, så ved vi alle jo også, at hvis du køber 35 lottokuponer, har du jo også 35 gange større chancer for at vinde.

Jeg ved ikke, hvem der har fejlet. Men med denne nye bekendtgørelse er det som om, man ikke har foretaget en konsekvensberegning - nemlig, får vi vognmænd nogen "repressalier" når vi beder om at få hævet totalvægtene?

Dette set i lyset af, at da vi bad om større bøder for overtrædelse af carbotage-reglerne, fik vi det igennem, men vi fik også hævet samtlige andre bødestørrelser, så det skulle man måske have skelet til, inden man var så ivrig efter at få hævet vægtgrænserne.



Transportregler

Manglende navn kan koste 5.000 kroner i bøde



Onsdag 1. januar trådte de nye bestemmelser om højere bøder i forbindelse med overtrædelse af bestemmelserne i Godskørselsloven i kraft. I de nye bestemmelser har man opdelt overtrædelserne i tre kategorier - mindre alvorlige - alvorlige og meget alvorlige overtrædelser, der straffes med bøder på henholdsvis 5.000 kroner, 15.000 kroner og 35.000 kroner. En af de mindre alvorlige overtrædelser kan være et maglende navn på lastbilen

Til de mindre alvorlige overtrædelser høre for eksempel en situation, hvor en chauffør fra en transportvirksomhed kører i en af virksomhedens biler uden at medbringe en tilladelse til godskørsel for fremmed regning. Hvis man kører uden at have en tilladelse med i førerhuset - selvom man en tilladelse - medfører overtrædelsen en bøde på 5.000 kr.

Et andet eksempel på mindre alvorlige overtrædelser af Godskørselsloven er, hvis der mangler et navn på den, der er registreret som bruger af køretøjet. Navnet skal være påført direkte på motorkøretøjets karosseri med mindst 10 cm høje bogstaver.

Til de alvorlige overtrædelser af Godskørselsloven hører eksempelvis brugen af chauffører, der ikke er ansat i ens egen virksomhed, ikke er ansat hos en anden tilladelsesindehaver, eller ikke lejet fra en chaufførvikarvirksomhed, der ikke er godkendt af Trafikstyrelsen.

I sådanne situationer vil transportvirksomheden handle i strid med Godskørselslovens paragraf 6a, stk. 1. Da overtrædelsen af denne bestemmelse kan virke konkurrenceforvridende, hvis den pågældende chauffør ikke har modtaget overenskomstmæssig løn, betragtes den som alvorlig og kan dermed medføre en bødestraf på 15.000 kroner.

Hvis transportvirksomheden udfører godskørsel for fremmed regning uden tilladelse, vil det udløse en bøde på 35.000 kroner, da det betragtes som en alvorlig overtrædelse af Godskørselsloven.

Statistik

Antallet af modulvogntog stiger

I december 2008, der var den første måned, hvor Storebæltsbroen registrerede modulvogntog, kørte 2.446 modulvogntog over den faste forbindelse. Siden er det kun gået fremad med brugen af de 25,25 meter lange vogntog, der kan have en totalvægt på op til 60 ton. I December 2013 blev broen passeret af 5.736 modulvogntog

Det er en vækst på 135 procent. I samme periode er den samlede trafik med lastbiler vokset med 2,9 procent fra 89.384 i december 2008 til 92.000 i december 2013.

Antallet af modulvogntog var i 2008 ifølge tal fra Storebæltsbroen på 28.802. I 2013 var antallet af modulvogntog, der passerede over broen steget til 68.596, hvilket er en vækst på 138 procent.



Samlet set er trafikken med lastbiler faldet med 4,3 procent fra 1.256.101 i 2008 til 1.202.617 i 2013.

Lastbilbestanden kørte tilbage med 370

Ved indkørslen til januar var der ifølge månedsstatistikken fra De Danske Bilimportører registreret 42.093 lastbiler over 3,5 ton i Danmark. Da måneden var slut, var bestanden skrumpet med 370, så kun 41.723 lastbiler over 3,5 ton kørte videre ind i februar

Faldet i bestanden kom efter december sidste år, hvor lastbilbestanden var gået frem med 189 enheder.

Set i forhold til januar sidste år er der tale om et fald i bestanden af lastbiler over 3,5 ton på 1,1 procent fra 42.195 ved udgangen af januar 2013 til 41.723 ved udgangen af januar i år.

Statistik

Mercedes-Benz og DAF kørte frem som de eneste i januar

Der var tilbagegang for de fleste lastbilmærker i januar. Selvom Volvo Trucks ifølge den seneste statistik fra De Danske Bilimportører fastholder positionen som markedsleder, måtte den svenske lastbilproducent notere en tilbagegang på 28,9 procent

Den ande svenske lastbilproducent, Scania, kunne notere en tilbagegang på 65,7 procent, mens søstrene fra München, MAN, kunne notere en tilbagegang på 61,8 procent. For Iveco's vedkommende var der tale om en tilbagegang på 40 procent, mens tilbagegangen for Renault Trucks, der er søsterselskab til Volvo Trucks, måtte notere en tilbagegang på 50 procent.

For Mercedes-Benz og DAF var udviklingen modsat. Mercedes-Benz kunne notere en fremgang på 41,9 procent, mens DAF kunne notere en fremgang på 25 procent.

Mercedes-Benz kører frem i Danmark

Daimler koncernen, der ejer Mercedes-Benz kunne forleden offentliggøre et rekordregnskab, der viste det højeste overskud efter skat nogensinde. Også i Danmark står Mercedes-Benz stærkt, hvor bilmærket har har leveret høje vækstrater for fjerde år i træk

Siden virksomheden for fire år siden indførte en ny prispolitik med det mål at opnå en større repræsentation på det danske marked, har Mercedes-Benz Danmark øget salget af personbiler på hvide og gule plader med 65 procent. I 2013 solgte Mercedes-Benz 4.712 personbiler i Danmark, hvilket er 25 procent flere end i 2012.



Statistik

Samtidig er salget af lastbiler gået frem med 38 procent i 2013. Dermed har markedet taget godt i mod Mercedes-Benz' nye lastbiler - især den nye Actros-trækker og entreprenørudgaven Arocs.

Mercedes-Benz Danmark har også oplevet en fremgang på markedet for varebiler, hvor der har været fremgang i salget af både Sprinter og Vito. Og Mercedes-Benz' nye varevogn Citan har efter kun et år på markedet opnået en markedsandel på syv procent.



- I 2013 kom vi tættere på vores kunder, og vi fik vist dem, hvad Mercedes-Benz kan og vil med vores biler og lastbiler. Dét og en attraktiv prissætning er hovedforklaringen på vores succes på det danske marked.

Derfor kommer kunderne og attraktive priser også i

førersædet i 2014, siger Lars van het Erve, der er Corporate Press & Public Affairs Manager hos Mercedes-Benz Danmark.

Lars van het Erve ser på basis af 2013 og de foregående år lyst på udsigterne for 2014.

- Vi står med et komplet opdateret modelprogram for vores lastbiler. Samtidig lancerer vi i foråret både den nye C-Klasse og en helt ny model, GLA - begge er biler, der sætter nye standarder inden for deres klasser, og som vi har store forventninger til, siger Lars van het Erve.

Skibsfarten sejler rekordstort beløb ind

Danske rederiers bidrag til betalingsbalancen satte rekord sidste år. Nye tal fra Danmarks Statistik vier, at dansk skibsfarts samlede valutaindsejling for 2013 blev på 201 milliarder kroner

Det er det højeste tal nogensinde og godt 6 milliarder kroner større end i 2012. Det var især i fjerde kvartal, at danske rederier øgede deres bidrag til betalingsbalancen. I fjerde kvartal sidste år lå bidraget til betalingsbalancen 4 milliarder kroner højere, end i fjerde kvartal af 2012.

Størrelsen på valutaindsejlingen understreger ifølge vicedirektør i Danmarks Rederiforening Jan Fritz Hansen rederierhvervets position som den største enkeltbidragsyder til den danske betalingsbalance.

Statistik

- Vi havde forudset et tal på linje med tallet for 2012 eller en anelse lavere. At dansk skibsfarts valutaindsejling slår rekord i et stadig svært marked er imponerende og et udtryk for Det Blå Danmarks styrke og betydning for landet, siger han.

Danmark rangerer blandt verdens fem største søfartsnationer målt på kontrolleret tonnage og står for transporten af ca. 10 procent af verdenshandlen.

Danmarks handelsoverskud blev skabt udenfor EU

Danmarks overskud på varehandlen faldt sidste år med 5,9 milliarder kroner til 74,5 milliarder kroner. Størstedelen af overskuddet - 70,5 milliarder kroner - blev ifølge de seneste tal fra Danmarks Statistik hentet udenfor EU - især i USA

Statistikken viser, at den samlede eksport af varer steg med 1,9 procent til 626,1 milliarder kroner, mens importen steg 3,2 procent til 551,6 milliarder kroner.

Eksporten til Danmarks største vareeksportmarked, Tyskland, steg sidste år med 10,8 procent til 103,1 milliarder kroner

Eksporten til Sverige faldt med 6,5 procent til 75,4 milliarder kroner. Selvom eksporten til Sverige gik tilbage sidste år, er den stadig næsten dobbelt så stor som eksporten til BRIK-landene - Brasilien, Rusland, Indien og Kina - som sidste år steg med 8,8 procent til 40,9 milliarder kroner. Her aftager Kina for cirka halvdelen af eksporten til BRIK-landene.

Danmarks tredje største vareeksportmarked, Storbritannien, gik i 2013 tilbage med 9,7 procent til 53,8 milliarder kroner.

Det fjerdestørste vareeksportmarked var USA, der trods en tilbagegang aftog varer for 43,8 milliarder kroner, mens det femte største vareeksportmarked var Norge, der aftog varer for 42,6 milliarder kroner.

Ser man på udenrigshandlen med varer er der fire store grupper, der markerer sig. Det er: Næringsmidler, drikkevarer, tobak mv.

Kemikalier og kemiske produkter

Maskiner undt. Transportmidler

Færdigvarer og andre varer

De fire grupper tager står for omkring 450 milliarder af den samlede eksport på 626,1 milliarder kroner.

Bæredygtighed

Brug af majs og energiefgrøder til biogas falder

Biogasanlæggene satser mere på husdyrgødning og rest- og affaldsprodukter frem for majs og energiefgrøder, som ikke anses for at være bæredygtig. Flere steder i landet er der planer om at lade gaslastbiler køre på biogas

Fra 2012 til 2013 faldt mængden af majs og energiefgrøder til biogas med knap 25 procent. I samme periode steg biogasproduktionen med omkring 4 procent.

Biogas produceret af majs og andre energiefgrøder anses ikke for at være bæredygtig, især ikke på længere sigt. Derfor blev det i 2012 politisk aftalt at begrænse brugen af energiefgrøder til biogasproduktion fra 2015. Fra dette år vil støttet biogas således højst kunne baseres på 25 procent majs. Fra 2018 sænkes grænsen til 12 procent, og den kan blive sænket yderligere fra 2021.

Energistyrelsen har i 2012 og 2013 gennemført en rundspørge til biogasanlæg om brug af energiefgrøder. Svarene viser, at biogasanlæggene er på vej væk fra brug af energiefgrøder, mens der sættes mere på husdyrgødning og rest- og affaldsprodukter.

- I 2012 brugte danske biogasanlæg cirka 57.000 ton majs, roer eller andre energiefgrøder.
- I 2013 brugte de cirka 43.000 ton.

Energiefgrøder udgør dermed omkring 1,5 procent af den samlede mængde biomasse, der tilgår biogasanlæg. Det stemmer godt overens med det politiske ønske, om at biogas kun i begrænset omfang skal baseres på energiefgrøder.

Mængden af energiefgrøder i 2013 svarer til majs-afgrøden fra omkring 850 hektar. I forhold til Danmarks dyrkede areal på lidt over 2,6 millioner hektar blev der således høstet energiefgrøder til biogasproduktion på 0,032 procent af arealet.



Højesteret afgør sag om håndpant og virksomhedspant

Transportjuristerne fra Andersen Partners i Kolding skriver her om Højesterets dom om forholdet mellem virksomhedspant og speditørens håndpanteret i medfør af NSAB 2000, paragraf 14. Sagen betegnes som "hot" i rådgiverkredse, der beskæftiger sig med transportforhold

Af advokat, ph.d., Lissi Andersen Roost (lar@andersen-partners.dk) og advokat, ph.d., Kenneth Melancton Nielsen (kmn@andersen-partners.dk), Andersen Partners

Fredag 14. februar afsagde Højesteret en i speditørkredse længe ventet dom om forholdet mellem speditørens aftalte håndpanteret i det håndterede gods i medfør af NSAB 2000 § 14 og en banks tinglyste virksomhedspant i det samme gods.

Håndpanteretten i medfør af NSAB 2000 § 14 giver, når visse betingelser er opfyldt, speditøren adgang til at søge sig fyldestgjort i aktuel håndteret gods, ikke bare for krav vedrørende det pågældende gods, men også for såkaldt "gammel" gæld, altså krav der vedrører udførelsen af tidligere opgaver for kunden.

Et virksomhedspant er et tinglyst pant, der oftest vil omfatte alt, hvad debitor ejer og fremtidigt erhverver, herunder for eksempel lagre af råvarer, halvfabrikata og færdigvarer. Virksomhedspantet slipper først den enkelte lagervare, når denne udskilles af pantet, for eksempel i forbindelse med et salg af den pågældende lagervare til en tredjemand.

Dommen er overraskende i den forstand, at den tillægger den ulovbestemte tilbageholdsret en væsentlig rolle.

Tilbageholdsretten etableres parallelt med såvel håndpanteretten som virksomhedspantet, når visse nærmere betingelser er opfyldt.

I den aktuelle sag havde speditørens kunde siden 2002 haft samarbejde med speditøren om transport, håndtering og opbevaring af varer, som kunden importerede fra Østen. I juni 2008 formaliserede parterne dette samarbejde i form af en lageraftale, hvori der var henvist til NSAB 2000. Speditørens arbejde bestod i afhentning af varerne hos sælgerne i Østen, søtransport af varerne til Danmark, modtagekontrol i Danmark, udpakning, sortering, ompakning, stregkodning, og anbringelse af varerne på lager. Blev en vare herefter solgt af speditørens kunde, forestod speditøren "plukningen" samt håndteringen i øvrigt i forbindelse hermed.

Kundens bank fik den 24. juli 2008 tinglyst et virksomhedspant for bankens tilgodehavende hos kunden, blandt andet i lagre af råvarer, halvfabrikata og færdigvarer. Det vil sige også i de lagervarer, der blev opbevaret og håndteret af speditøren. I august 2010 blev speditørens kunde erklæret konkurs. På dette tidspunkt havde banken tinglyst virksomhedspant for ca. 30 millioner kroner i kundens aktiver, herunder i kundens varelager hos speditøren. Selve varelageret havde på tidspunktet for konkursens indtræden en størrelse på i alt ca. 10.000 kvadratmeter. Varelageret bestod af brugskunst, pynteartikler,



puder, tekstiler mv. Lagervarerne blev i august 2010 vurderet til at have en samlet værdi på ca. 15,1 millioner kroner (kostpris), mens prisen ved hurtigt videresalg formentligt ville ligge på ca. kr. 5 millioner kroner.

Der opstod herefter tvist mellem banken og speditøren om, hvem af disse der havde ret til at søge sig fyldestgjort i varelageret for sit krav mod kunden.

Speditøren gjorde i den forbindelse gældende, at have pant i varelageret i medfør af NSAB 2000 § 14, og i øvrigt at have tilbageholdsret i varelageret. Banken var omvendt af den opfattelse, at bankens virksomhedspant havde forrang for speditørens håndpanteret og eventuelle tilbageholdsret.

Da lagervarerne dog skulle sælges hurtigst muligt for at kunne opnå den bedst mulige pris, blev parterne enige om, at speditøren udleverede varerne til salg, mod at banken deponerede et beløb på 3.539.230,98 kroner svarende til speditørens tilgodehavende hos den konkursramte kunde.

Twisten om det deponerede beløb blev derefter indbragt for Vestre Landsret og efterfølgende for Højesteret.

Vestre Landsret afgjorde sagen udelukkende på baggrund af forholdet mellem speditørens håndpanteret i medfør af NSAB 2000 § 14 og den tinglyste virksomhedspant. Vestre Landsret fandt på den baggrund, at speditøren kun havde håndpant i de lagervarer, som speditøren havde håndteret, og som var blevet tilført lageret forud for tinglysningen af virksomhedspantet den 24. juli 2008. Ved en skønsmæssig vurdering blev værdien af disse varer fastsat til 600.000 kroner, hvilket beløb Vestre Landsret fandt, at speditøren havde krav på ud af de deponerede ca. 3,5 millioner kroner. Vestre Landsret anførte videre, at der på den baggrund ikke var anledning til at tage stilling til spørgsmålet om speditørens tilbageholdsret i varelageret.

Speditøren ankede denne afgørelse til Højesteret. Højesteret var enig i Vestre Landsrets afgørelse, for så vidt angik forholdet mellem speditørens håndpanteret i medfør af NSAB 2000 § 14 og bankens virksomhedspant.

Herefter havde speditøren kun håndpant i de lagervarer, som speditøren havde håndteret, og som var blevet tilført lageret forud for tinglysningen af bankens virksomhedspant 24. juli 2008.

Årsagen hertil var, at speditørens håndpant først blev stiftet, når speditøren fik varerne i sin besiddelse ude i Østen, hvilket normalt ville være efter, at varerne var blevet pakket af de asiatiske sælgere, hvorved kundens ejendomsret til varerne og dermed bankens tinglyste virksomhedspant, efter 24. juli 2008 ville nå at gribe varerne, inden disse blev overleveret til speditøren for transport til Danmark.

I modsætning til Vestre Landsret fandt Højesterets ni dommere imidlertid, at der var anledning til at tage stilling til, om speditøren havde en tilbageholdsret i resten af varelageret, der havde forrang frem for bankens tinglyste virksomhedspant.



Som udgangspunkt skal tilbageholdsretten, der i dansk ret er ulovbestemt og bygger på en række rimelighedsbetragtninger, respektere tidligere stiftede rettigheder, herunder et tinglyst virksomhedspant.

Tilbageholdsretten etableres på det samme tidspunkt, som den aftalte håndpanteret. Det sker på det tidspunkt, hvor speditøren får de genstande i sin besiddelse, hvorover der forsøges udøvet tilbageholdsret, forudsat at speditøren derefter oparbejder et tilgodehavende hos kunden vedrørende de pågældende genstande.

Højesteret bemærkede indledningsvist, at blandt andet karakteren af det krav, som der udøves tilbageholdsret for, kan bevirke, at tilbageholdsretten, på trods af det alment kendte udgangspunkt om respekt af tidligere stiftede rettigheder, alligevel ikke skal respektere en tidligere stiftet rettighed, herunder et tidligere tinglyst virksomhedspant.

Det krav, som speditøren ville udøve tilbageholdsret for, bestod af tilgodehavender vedrørende fragt i forbindelse med transport af varerne fra Østen til Danmark, leje af det lager på ca. 10.000 kvadratmeter, som speditøren stillede til rådighed og drev for kunden, samt omkostninger for håndtering af disse lagervarer for kunden. Speditøren havde løbende afregnet kunden herfor.

Højesteret fandt, at den samlede opgaveløsning, som speditøren havde leveret til kunden, var udtryk for en rimelig, forretningsmæssigt begrundet ordning, og at speditøren ved at udføre disse opgaver enten havde øget eller bevaret varernes værdi, hvilket også havde været i bankens interesse som virksomhedspanthaver.

Derfor, og fordi speditøren løbende udførte og afregnede de pågældende opgaver over for kunden, fandt Højesteret, at der var en sådan sammenhæng mellem speditørens samlede tilgodehavende og speditørens besiddelse af varelageret, at der tilkom speditøren tilbageholdsret i hele varelageret, uanset at de krav, der udførtes tilbageholdsret for, ikke kunne henføres til bestemte varer på lageret.

På trods af at speditøren i de fire sidste måneder forud for konkursen accepterede kundens forsinkede betaling af speditørens regninger, hvilket i sidste ende førte til speditørens tab, fandt Højesteret ikke, at speditøren ved at fortsætte med at udføre opgaverne og fortsætte med at udlevere varer fra lageret havde mistet tilbageholdsretten på trods af betalingsforsinkelsen. Årsagen hertil var tilsyneladende, at varelagerets værdi i hele perioden måtte anses for at have været væsentligt større end speditørens løbende tilgodehavende.

Sidst men ikke mindst fandt Højesteret, at speditøren ved aftalen om deponering og udlevering af varelageret havde fastholdt sin tilbageholdsret over for banken. Den omstændighed, at speditøren ikke havde foretaget udlæg for sit krav i deponeringskontoen, fandtes uden betydning.

På den baggrund, og da det af banken under sagen anførte ikke kunne føre til andet resultat, havde speditøren ret til af få udbetalt hele det deponerede beløb på 3.539.230,98 kroner, samt renter påløbet under deponeringen, samt sædvanlige procesrenter af hovedstolen fra den oprindelige retssags anlæggelse. Ydermere blev banken også dømt til at erstatte speditørens omkostninger ved retssagerne med ca. 500.000 kroner.



Dommen er udtryk for, at speditørens håndpanteret i medfør af NSAB 2000 § 14 ikke kan holde stand mod et tidligere tinglyst virksomhedspant. Speditørerne kan derfor ikke længere udøve pant i aktuelt håndteret gods for "gamle" tilgodehavender mod deres kunder, hvis der er tinglyst virksomhedspant i godset, før speditøren får godset i sin besiddelse.

Speditøren vil dog - på trods af den tinglyste virksomhedspant - have tilbageholdsret i det pågældende gods for omkostninger, der relaterer sig til netop håndteringen af dette gods, hvis denne håndtering er forretningsmæssigt begrundet og kan siges at have bevaret varernes værdi eller tilført varerne værdi.

I den aktuelle sag var det ikke helt sikkert, at de varer, som speditørens aktuelle tilgodehavende vedrørte, reelt fortsat var på lageret. På trods heraf fandt Højesteret, at speditøren havde tilbageholdsret for sit krav i hele varelageret. Måske har det i den forbindelse været afgørende, at varelagerets værdi kontinuerligt og væsentligt oversteg speditørens tilgodehavende, hvorfor der var en stor sandsynlighed for, at de varer, som speditørens krav vedrørte, stadig lå på lageret ved konkursens indtræden. Værdiforskellen mellem speditørens tilgodehavende og varelagerets værdi bevirkede under alle omstændigheder, at speditøren ikke havde mistet sin tilbageholdsret ved at yde kunden henstand hen mod konkursen, formentlig fordi denne henstand på grund af værdiforskellen ikke kunne ses som udtryk for, at speditøren havde været indstillet på at påtage sig en risiko for tab ved at yde henstanden.

Højesteret fandt ikke, at det havde betydning, at speditøren ikke havde fortaget udlæg i deponeringskontoen for sit tilgodehavende. Dette skal muligvis ses i lyset af deponeringsaftalen, hvorefter banken havde klar viden om speditørens påberåbelse af en tilbageholdsret i varelageret, i modsætning til tilfælde, hvor speditøren gør en tilbageholdsret gældende direkte over for sin kunde, uden at virksomhedspanthaver informeres herom, før udlæg er fortaget.

Dommens konsekvenser for speditørerne og virksomhedspanthaverne har vi stadig til gode at se, herunder om dommen reelt udvider den ulovbestemte tilbageholdsret, eller blot bekræfter dens eksistens. Tilbageholdsrettens betydning har således i speditørkredse hidtil været undervurderet, fordi man regnede med håndpanteretten i medfør af NSAB 2000 § 14, som på papiret giver speditøren videre rettigheder end tilbageholdsretten.

Det er dog nu endeligt afklaret, at håndpanteretten i medfør af NSAB 2000 § 14 ikke har forrang frem for et tidligere tinglyst virksomhedspant. Derfor er det nu ekstra vigtigt for speditørerne straks at sørge for at få inddrevet såkaldte "gamle" krav mod deres kunder, frem for at vente på at få en ny opgave for de pågældende kunder, hvorefter speditøren via besiddelsen af det nye gods og NSAB 2000 § 14 satser på at gennemtvinge betaling af den "gamle" gæld. I det omfang det nye gods er omfattet af et virksomhedspant, er denne fremgangsmåde nemlig ikke længere umiddelbart mulig.

Samtidig bør enhver kreditgivning fra speditørens side, som indebærer, at det håndterede gods udleveres uden samtidig betaling af speditørens tilgodehavende, stedse overvejes nøje. Det gælder særligt i det omfang speditøren er bekendt med, at der er tinglyst virksomhedspant i kundens aktiver, idet speditørens ofte eneste sikkerhed i form af tilbageholdsretten opgives og dermed bortfalder, så snart godset udleveres uden samtidig betaling af speditørens tilgodehavende.

Materiel

Sjællandsk vognmand har fået en Classic

Volvo FH Classic til Tybjerg Vognmandsforretning Titan Lastvogne A/S i Nr. Alslev

Den nye Volvo FH 540 er leveret med I-Shift gearkasse, VEB+ motorbremse, New York førerhuspakke, Bi Xenon på nær- og fjernlys og Dynafleet til download af kørehviletid.

Bilen er opbygget med tiplad og suge-/blæseanlæg fra Albjerg Maskintec.



HURTIGST PÅ VEJEN IGEN!

VBG's ServicePartner står allerede klar til at hjælpe dig med at minimere dine stilstandsomkostninger, hvis uheldet eller en ulykke skulle ske. Skader kan repareres på vejen – takket være VBG's svejsfrie og komplet overfladebehandlede trækstangssystem, så er du i gang med at tjene penge indenfor et par timer igen.



The strong connection



Materiel



Vognmand på Mors tipper på fire aksler

Hedevejs Vognmandsforretning i Outrup på Mors har taget en ny fire-akslet Kel-Berg tiptrailer i brug. Traileren, der er leveret af Lastas i Hedensted, har en fuldsvejset letvægtskasse i aluminium og kunststof på både bund og sider

Den nye og rummelige Kel-Berg-trailer, der kan bruges til lidt af hvert, har længdevanger opsvejet i I-profil, og stærke tværvanger og forstærkninger, som giver et meget stabilt chassis.

Traileren er leveret med tromlebremser og luftaffjedring. Første aksel er løftbar, mens fjerde aksel er selvstyrende.

Foran på chassiset er boltet en arbejdsplatform i galvaniseret stål med sikkerhedsgelænder.

Der er monteret trin både ind- og udvendigt på forenden af kassen, der har et rumindhold på 61,5 kubikmeter. Kassen har tophængt bagklap med pneumatisk åbne- og lukkesystem, hvor tophængslerne er flyttede ca. 300 mm frem, for at give 15 procent ekstra åbning ved aflæsning.

Der er monteret kornlem i bagklap. Traileren har sider, der kan åbnes. Kassen kan lukkes med en rullepresenning på rør.

Materiel

Lastbilproducent sætter fokus på chaufførernes sikkerhed

Alle producenter af lastbiler gør noget for chaufførernes sikkerhed, når lastbilerne kører på vejene. Det er der krav om. Når det gælder om at sikre chaufførerne mod andre farer - overfald og indbrud - er det mere op til den enkelte producent. Franske Renault Trucks byder på en række muligheder for at forhindre indbrud og overfald

Renault Trucks tilbyder fire løsninger, der kan beskytte chaufføren, hvis uvedkommende vil forsøge at stjæle gods eller lastvognstog - og i den forbindelse vil sætte chaufføren ud af spillet ved et voldeligt overfald.

De fire løsninger, der kan yde chaufføren i lastbilen større beskyttelse er:

Multifunktionsalarm

Hvis nogen forsøger at bryde ind i førerhuset, eller hvis de forsøger at tippe det eller bugsere lastbilen, udløses en multifunktionsalarm. Alarmen er en sirene på 90dB, der kan udløses op til 10 gange i 30 sekunder ad gangen. Den kan også kobles til lastrummet - eksempelvis en trailer - og derved forebygge indbrud i lastrummet.



Alarmknap

En anden sikkerhedsforanstaltning er alarmknappen, der kan udløses fra førerkabinen, hvis chaufføren føler fare. Et tryk på alarmknappen udløser sirenen samt aktiverer lygterne for at få visuel opmærksomhed.

Ekstra dørlås

En ekstra dørlås sikrer, at chaufføren kan føle sig tryk i hviletiden. Den ekstra dørlås fastgør døren til indstigningsgrebet og gør det dermed umuligt at åbne døren udefra.

Gasdetektor

Renault Trucks har en gasdetektor. Gasdetektoren tilsluttes til 12V/24V-udtaget og advarer, hvis den registrerer gas i kabinen.



Materiel

Nye lastbiler betyder mindre miljøbelastning

Jysk Svinetransport A/S i Hobro har fået leveret tre nye Volvo FH lastbiler med Euro 6 motorer. Euro 6-normen, der trådte i kraft ved årsskiftet, betyder, at kvælstofilterne (NOx) og partiklerne (PM) er reduceret med henholdsvis 80 procent og 50 procent i forhold til tidligere krav

Jysk Svinetransport har dagligt 30 lastbiler på arbejde i det jyske - hovedsageligt i Midtjylland. De kører sammenlagt 3,5 million km om året og afhenter et tilsvarende antal slagtesvin ude hos de jyske svineproducenter. Dyrene transporteres i moderne grisetrailere med plads til over 200 slagtesvin i tre etager. Endemålet for svinenes sidste rejse er først og fremmest Ticans og Danish Crowns slagterier i Thisted, Herning, Hobro og Horsens.

Der er skarp omkostningsovervågning hos Jysk Svinetransport, og der er fuld gennemsigtighed for alle medarbejdere. De



Salgskonsulent Peter Dahl Maix fra Volvo Truck Center i Aalborg og direktør fra Jysk Svinetransport ved afleveringen af de tre nye Volvo FH lastbiler med Euro 6 motorer.

Fortsættes næste side

Materiel

kan se, hvad hver enkelt lastbil koster per kørt kilometer alt inklusiv. Det er vigtigt, at lastbilerne er i drift hele tiden og ikke står unødvendigt på værksted og specielt ikke i perioden fra uge 40 til uge 14 - fra oktober til og med marts. Det er i det tidsrum, at der er flest slagtesvin til afhentning.

De mange kilometer, som Jysk Svinetransports vognpark tilbagelægger hvert år, klares med så få omkostninger som muligt. Det kræver en moderne og velholdt vognpark, rettidig omhu og dygtige chauffører.

- Gode lastbiler og et godt arbejdsmiljø skal være med til at fastholde og rekruttere de bedste medarbejdere inden for vores specialområde. En ansvarsfuld chauffør kan bidrage til virksomhedens effektivitet og omkostningsstyring ved at være forudseende, have fokus på opgaverne og føre kontrol med lastbilens service og vedligehold, siger direktør Ole Jensen fra Jysk Svinetransport.

Han var en af de syv vognmænd, som i 2005 gik sammen og stiftede Jysk Svinetransport. Virksomheden blev etableret for at honorere de ønsker og behov, som Danish Crown havde til transport af slagtesvin. Ønsker og behov, der blev startskuddet til en strukturudvikling i erhvervet med færre men større transportører af slagtesvin.

De nye lastvogne hos Jysk Svinetransport er tre Volvo FH 460 4x2 udstyret med fuld sikkerhedspakke, som blandt andet omfatter dynamisk fartpilot ACC, det elektroniske stabilitetsprogram ESP, sporassistent og opmærksomhedsassistent.

Volvo Truck Center har fået ny "brugt" salgskonsulent

Jan Thomsen er 1. februar tiltrådt i stillingen som salgskonsulent inden for brugt materiel hos Volvo Truck Center

Jan Thomsen med mange års erfaring i branchen fra blandt andet Dieselhuset og SAWO Hydraulic. Han vil sammen med brugtvognschef Palle Markussen stå for salg og køb af alle typer materiel til landtransporterhvervet.



Den nye salgskonsulent hos Volvo Truck Center Jan Thomsen (tv) bydes velkommen af brugtvognschef Palle Markussen.

Arbejds miljø

Transportarbejdere lever en udsat tilværelse

Ifølge undersøgelsen "Occupational safety and health in the transport sector", som blev offentliggjort 2011 af Det Europæiske Arbejdsmiljøagentur, har 54 procent af alle kvinder og 37 procent af alle mænd i den europæiske transportsektor muskel- og knogleproblemer. Hos lastvognschauffører forekommer de ofte i ryg, skuldre og nakke

Ifølge undersøgelsen har 43 procent af alle medarbejdere i transportsektoren i Tyskland lændesmerter.

I Belgien er rygproblemer, som ofte skyldes mekaniske vibrationer, den mest almindelige arbejdsskade blandt medarbejdere i transportsektoren. I Spanien havde 90 procent af alle arbejdsrelaterede skader blandt medarbejdere i transportsektoren i tidsrummet mellem 2000 og 2005 med muskler eller skelet at gøre.



Problemerne med arbejdsskader har været kendt længe. I en undersøgelse af 160 europæiske lastvognschauffører udført af Volvo Trucks havde mere end halvdelen problemer med smerter i ryg, nakke og skuldre. Undersøgelsen blev udført i 2011 og 2012, og størstedelen af deltagerne var mænd, som kørte langturstransport.

Peter Bark, forsker i arbejdsmiljøspørgsmål ved TFK, et svensk institut for transport- og logistikforskning, forklarer, at når man spænder musklerne i armene og nakken og udfører gentagne bevægelser, belaster det visse muskelgrupper hårdt.

-Jeg vurderer, at belastningen bliver endnu større, når man griber hårdt fat om rattet, mens man kører. Store muskler som biceps er ikke så følsomme, men når man spænder underarmen og en række muskler i fingrene og hænderne, er der risiko for træthed. Når man spænder i skuldrene, giver det også træthed, som kan sprede sig til nakken, siger Peter Bark.

Interesserede kan i næste nummer af Ugens transport læse mere om, hvad en lastbilproducent bidrager med for at forebygge arbejdsskadeproblemstillingen.

Landtransport

Skole sender vognmænd ud på vejene

Dansk Vognmandskole A/S i Ishøj er klar med endnu et hold gods- og busvognmænd. Skolen - der er med i det landsækkende TUC DK-samarbejde - har uddannet tre nye busvognmænd og fem godsvognmænd

De tre busvognmænd er Jan Hansen, Tom Lisberg Ewers og Per Pihl Hansen (nummer to, tre og fire fra venstre). De fem nye godsvognmænd er fra venstre Davud Demir, Sedat Comert, Kevin Hansen, Henrik Jørgensen og Henrik Gundorf Hansen.

TUC DK-samarbejdet er Danmarks største udbyder af transportuddannelser. Skolerne tilbyder ny- og efteruddannelse af ca. 35.000 chauffører.



**Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse**

**for kun 1.596,00 kroner
for 12 måneder**

**Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk
ved at klikke her!**

Kontrol

Borgerlige politikere:

Politiet skal slippe for måltal

Under VK-Regeringen fik politiet sat en række måltal for, hvad de skulle beskæftige sig med - og nå - og dokumentere, at de havde nået. Nu vil politikere fra Venstre, Konservative og Dansk Folkeparti have justitsminister Karen Hækkerup (S) til at droppe de resultatkontrakter, som giver politichefer og politidirektører bonus ud fra, om de når en række fastsatte mål

Meldingen fra de tre borgerlige partier får en positiv modtagelse af Enhedslisten og SF.

Hos Enhedslisten peger Pernille Skipper på, at måltalle efter hendes opfattelse har eksisteret alt for længe. Hun fremhæver også, at de borgerlige politikere, der selv har været med til at indføre måltallene, har ignoreret kritik fra borgere og betjente alt for længe.

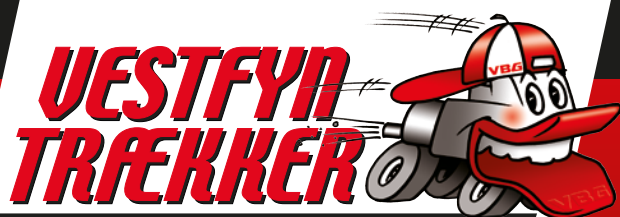
Efter Pernille Skippers opfattelse har måltallene i mange år begrænset politiet i arbejdet.

- Det betyder, at politiet ikke kan rykke rundt på ressourcerne, men man kan jo ikke forudsige, hvor det næste store behov kommer for politiet, siger Pernille Skipper ifølge dr.dk.

SF's retspolitiske ordfører, Karina Lorentzen, peger på, at politiet skal lægge indsatsen der, hvor de synes, det er fornuftigt.

- Ikke der, hvor de er sikre på at få en bonus, siger hun.

Måltallene i forbindelse med resultatkontrakterne betyder ifølge dr.dk eksempelvis, at en politikreds skal udskrive et bestemt antal bøder på bestemte områder eller rejse et vis antal sigtelser.



TRANSPORT & LOGISTIK

2014 Danmarks største udendørs transportudstilling

Fredag d. 23. maj kl. 10 - 16
Lørdag d. 24. maj kl. 09 - 17
Søndag d. 25. maj kl. 09 - 16

Industribuen 20 - 22 5592 Ejby

ADGANGSKORT

Udfyldes af gæsten:

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Stilling: _____

VBG GROUP

Værdi
kr. 50,-
Kan ikke ombyttes
til kontanter



Arrangør
VBG GROUP

www.vestfyntraekker.dk

Banetransport

Transportkoncern etablerer en afdeling for banetransport i Danmark

DB Schenker-koncernen har i mange europæiske lande med succes drevet en forretningsenhed for banetransport - RLF (Rail Logistics & Forwarding). Efter en forsøgsperiode sidste år, som DB Schenker betegner som meget tilfredsstillende, tager koncernen nu tage det fulde skridt og etablere RLF i Danmark

Med en udvidelse af banetransport-service'en øger Schenker A/S sit fokus på tog-trafikker til og fra Europa. Den nye RLF-afdeling vil gå aktivt ind og komme med løsninger til kundernes mange forskellige opgaver.

Med det nye setup kan DB-Schenker tilbyde specialviden inden for heltogs-løsninger samt såkaldte "single wagons" - altså gods i ganske almindelige jern-bane-vogne.

Markedet efterspørger ifølge transportkoncernen netop den slags løsninger - i eget netværk, miljøvenlige og til rette tid og pris.

DB Schenker peger på, at etableringen af en RFL-afdeling i Danmark er en naturlig udvikling i koncernens vækststrategi om fortsat fokus og udvikling af togtrafikker. De nye togservice'es betegnes som et "fint supplement" til de intermodale transportløsninger.



ARRANGØR **VBG GROUP**

Sådan finder du



Banetransport

Tysk transportkoncern forbinder Kina og Danmark med baneforbindelse

Transportkoncernen DB Schenker står i samarbejde med bystyret i Zhengzhou for godstog fra den nordkinesiske by til Hamburg. Kapaciteten på hvert tog er omkring 50 containere, og DB Schenker er Zhengzhous logistikpartner for alle serviceydelser uden for Kina - både med hensyn til det operative og ekstra logistikydelser

- Den voksende kinesiske godstrafik sammen med det igangværende skifte fra produktionsintensive industrier til det kinesiske opland byder på et stort potentiale. DB Schenker i Asien befinder sig i en udmærket startposition, udtalte Dr. Rüdiger Grube, formand for direktionen i Deutsche Bahn, da det første tog ankom til Hamburg i 2013.

Zhengzhou, hovedstaden i Henan-provinsen, har omkring ni millioner indbyggere og betragtes som et vigtigt industriknudepunkt og transporthub. DB Schenker har i tre år benyttet den euro-asiatiske rute, i de seneste to år er over 300 godstog blevet sendt til og fra Kina.

DB Schenker Logistics har været i Kina i årtier og har et fintmasket netværk af lokationer i alle større industriområder.

DB Schenker gør opmærksom på, at især den relativt korte rejsetid fra det indre Kina til det centrale Europa viser, at det er muligt at videredistribuerer containere herfra hurtigt og sikkert. Toget fra Zhengzhou kører den knap 11.000 km lange rute gennem Kina, Kasakhstan, Rusland, Hviderusland og Polen til Tyskland på 15 dage. Dertil skal lægges 4-5 dage til for- og eftertransport.

Til gavn for danske kunder

Togene fra Kina bliver allerede benyttet til godstransport for danske kunder. Fra Hamburg går turen til Danmark via lastbil med mulighed for automatisk sortering på vores terminaler i Kolding og København. Herfra tilbydes videretransport via DB Schenkers egne omfattende landtransportnetværk i hele Europa.

Transporten i Zhengzhou bliver arrangeret af Zhengzhou International Land Port Development and Construction Co., Ltd.



Flydende forbindelser

Færgerederi og havn indgår aftale

Frederikshavn Havn vil i samarbejde med Stena Line og Færgeselskabet Læsø sammen med Frederikshavn Kommune kigge på mulighederne for optimering af trafikafviklingen til og fra samt på færgehavnen

Aftalen betyder i første omgang, at bygningerne, der tidligere husede Havnesuper og Seacat samt to mindre bygninger på Sydhavnsvej skal rives ned og dermed skabe nye muligheder på arealet for såvel færgepassagerer, færgeselskabernes fragtkunder og byens borgere.

- Aftalen med Frederikshavn Havn gør, at vi får frigjort yderligere arealer til vores godshåndtering samtidig med, at vi får en forskønnelse af området, som vil give vores passagerer en anden oplevelse i forbindelse med deres rejse med Stena Line, siger Magnus Hallberg, der er administrerende direktør i Stena Line Danmark A/S.

Mikkel Seedorff Sørensen, der er administrerende direktør Frederikshavn Havn A/S fremhæver, at der med aftalen bliver mulighed for at se overordnet på hele færgehavnen i samarbejde med kunderne og få skabt nogle nye rammer, der tilgodeser passagerer, fragtkunder og byens borgere.



- Vi har en rigtig god dialog med Frederikshavn Byfond og Frederikshavn Kommune omkring de fremtidige muligheder for at skabe aktiviteter på området omkring Paradiskajen, som vil binde by og havn tættere sammen - med en udtalt respekt for de havneaktiviteter, der omkranser arealet, siger Mikkel Seedorff Sørensen.

Borgmester i Frederikshavn og formand for Frederikshavn Byfond, Birgit Hansen, mener, at aftalen er en fantastisk mulighed for at forbinde by og havn.

- Denne mulighed skal vi udnytte til fordel for både handelslivet, frederikshavnerne og byens gæster. Havnen er en vigtig del af byens identitet og udvikling, så derfor er det meget positivt, at havnen har lyst til at inddrage både Byfonden og Frederikshavn kommune i nytænkning af området! Jeg er spændt på at se, hvad der kommer til at ske på Paradiskajen de næste par år, men jeg er sikker på, at det bliver til glæde for alle parter, siger Birgit Hansen.

Flydende forbindelser

Djursland nyder godt af havnen ved åen

Antallet af beskæftigede med relation til havnen i Grenaa er steget fra 1.717 i 2008 til 2.146 i dag. Det fremgår af en ny oplandsanalyse, som Gemba Seafood Consulting og Syddansk Universitet har gennemført.

Stigningen i beskæftigelsen afspejler, at udviklingen i havnens godsomsætning ligger væsentligt over den samlede udvikling på landsplan.

Fra 2000 til 2012 er godsomsætningen således steget med ca. 80 procent, og Grenaa Havn var i 2012 Danmarks sjette største havn målt på omsætning.

De opadgående kurver viser sig inden for alle erhvervsaktiviteter på Grenaa Havn - logistik, godsomsætning, genvinding, industrifisk og vindenergi.

Væksten på havnen forplanter sig til erhvervslivet i hele Norddjurs



Fortsættes næste side

Flydende forbindelser

Kommune. Beskæftigelsen knyttet til havnens aktiviteter er steget med 25 procent fra 2008 til 2013, produktionsværdien (omsætning) med 71 procent og den samlede indkomstdannelse med 67 procent.

- Det glæder mig især, at oplandsanalysen slår fast, at Grenaa Havn vokser inden for hele paletten af vores ydelser - godshåndtering, recycling, industrifisk og vindenergi. Vi har med havmølleprojektet ved Anholt vist, at Grenaa Havn kan håndtere store offshore-projekter. Men vi har samtidig formået at holde fokus på havnens traditionelle aktiviteter. Endda med vækst, siger direktør Henning Laursen, Grenaa Havn.

- Resultaterne i oplandsanalysen er et vigtigt signal til politikere og omgivelser om, at de historiske investeringer i Grenaa Havn har været fornuftige og er med til at skabe vækst og beskæftigelse på hele Djursland, siger han videre og peger på, at Grenaa Havn har nogle helt særlige rammer, som havnens ledelse vil udnytte maksimalt i de kommende år.

- Ingen andre danske havne har i den grad en central placering på landkortet, nærhed til A-ruten i Kattegat og op mod 660.000 kvadratmeter kajnære erhvervsarealer. Det hele vel at mærke i respektfuld afstand til boligområderne, siger Henning Laursen.

Vigtige tal fra oplandsanalysen

- Oplandsanalysen fastlægger den økonomiske og beskæftigelsesmæssige betydning af erhvervsaktiviteterne, der foregår på og i tilknytning til Grenaa Havn i 2013, og viser udviklingen siden den sidste oplandsanalyse, gennemført i 2008
- Bortset fra et enkelt år har godsudviklingen på Grenaa Havn ligget væsentligt over den samlede udvikling på landsniveau. Fra 2000 til 2012 er godsomsætningen i Grenaa Havn steget med ca. 80 procent, fra 774.000 til 1.385.000 ton
- Virksomhederne på Grenaa Havn havde i 2013 en beskæftigelsesmæssig effekt på ca. 2.146 årsværk, en samlet produktionsværdi på ca. 3.688 millioner kroner med en indkomstskabelse på ca. 1.261 millioner kroner og en samlet skattevirkning på ca. 364 millioner kroner
- Siden oplandsanalysen i 2008 er beskæftigelsen steget med 25 procent, mens produktionsværdien er øget med 71 procent og indkomstdannelsen med 67 procent
- Beregningerne i analysen er gennemført i et samarbejde mellem GEMBA Seafood Consulting og Syddansk Universitet (SDU) ved Henning S. Jørgensen. Analysen er gennemført i perioden fra oktober 2013 til januar 2014

Flydende forbindelser

Hirtshals Havn ligger på en af Europas hovedtransportkorridorer

Lige før nytår vedtog EU's Transportministerråd den endelige udformning og lovgivning omkring den overordnede infrastruktur i EU frem mod 2030/2050. I "Retningslinjer for udvikling af det Trans Europæiske Transportnet - TEN-T" er transportkorridoren gennem Jylland (Nordic Link) med E39 og jernbanen til Hirtshals blevet en del af TEN-T Hovednettet og dermed en del af hovedtransportkorridorerne i EU

Med vedtagelsen af TEN-T har EU's Transportministerråd prioriteret E39 og jernbanen til Hirtshals i den europæiske infrastruktur.

Med vedtagelsen er transportkorridoren over Hirtshals Havn blevet udpeget som en hovedforbindelse mellem EU og den norske hovedstad Oslo. Tilsvarende er Frederikshavn Havn blevet udpeget som et bindeled til Göteborg.

Der er gået godt et år siden E39 og jernbanen til Hirtshals blev genindstillet til at udgøre en del af Europas prioriterede transportnetværk, og 20. december 2013 forelå en endelig juridisk vedtagelse af TEN-T.

- Den endelige vedtagelse af TEN-T, og dermed placeringen af Hirtshals Havn på TEN-T Hovednettet må vi betragte som en anerkendelse af, at Hirtshals Havn er væsentlig for transport i Nordeuropa og Skandinavien. Vi har fokus på den strategiske udvikling af Hirtshals som et logistikcenter, og når korridorerne til Hirtshals er prioriteret i TEN-T Hovednettet, bliver de strategiske målsætninger yderligere forstærket, siger bestyrelsesformand for Hirtshals Havn, Anker Laden-Andersen.

Trafikken over Hirtshals Havn har været stadig stigende over de seneste år og prioriteringen af transportkorridoren over havnen vil ifølge havnens ledelse og bestyrelse understøtte denne udvikling.

Et centralt element i den fremadrettede udvikling af Hirtshals Havn som logistikcenter og omdrejningspunkt i Skandinavien er etableringen af en godsbaneterminal ved havnen.

Ledelse og bestyrelse i Hirtshals Havn peger på, at med jernbanen i det prioriterede TEN-T Hovednet vil der skulle ske opgraderinger af jernbanen op mod de to havne i Vendsyssel, og således vil beslutningen fra udgangen af 2013 have direkte betydning for erhvervsudviklingen og væksten i landsdelen.

Flydende forbindelser

Specialfartøj af de store lagde til kaj i Aalborg

Specialfartøjet »Innovation« lagde 9. februar til ved projektkajen ud for Bladt Industries i Aalborg. Skibet er et af de største specialfartøjer, som har anløbet Aalborg Havn. »Innovation«, der er udviklet til at laste, transportere og installere vindmøllefundamenter, kom ti Aalborg for at laste vindmøllefundamenter til DONG Energy's park med 6 MW vindmøller på Westermost Rough

Det første anløb i Aalborg vil blive fulgt op af yderligere seks, inden alle 35 fundamenter fra Bladt Industries til vindmølleparken på Westermost Rough, der ligger otte kilometer fra den engelske østkyst ud for byen Hull.

Monopælefundamenterne, der har en diameter på omkring 6,5 meter, er de hidtil største fra Bladt Industries. Aalborg-virksomheden arbejder med allerede med opgaver med endnu større dimensioner i ordrebogen.



»Innovation« har fire "tårne", som under sejlads rager højt op over dækket. Under installationsarbejdet i den engelske del af Nordsøen, bliver tårnene sænket ned på havbunden og fungerer derefter som skibets ben på havbunden i op til 50 meter dybde.

Under lastningen af monopælefundamenterne er »Innovation« er jacked up på de fire ben, der står med "fødderne" på bunden af havnen i Aalborg.

»Innovation« har en lastekapacitet på 8.000 ton, og fartøjets kran kan løfte op til 1.500 ton.

Lastningen finder sted fra Aalborg Havns projektkaj, som i november sidste år blev udvidet med 5.000 kvadratmeter sværgodsrampe med en bæreevne på 44 ton pr. kvadratmeter.

Fortsættes næste side

Flydende forbindelser

Begge ramper er lejet ud til Bladt Industries, der inden for det seneste årti har leveret over 1.000 offshore møllefundamenter.

DONG Energy er ejer af den kommende vindmøllepark på Westermøst Rough og står også bag fragten fra Aalborg.

»Innovation«, som er et fartøj med betegnelsen "Heavy-lift jack-up Vessel", ejes af det tyske HGO InfraSea/ GeoSea og havde sin første opgave i Nordsøen i november 2012.

- Fundamenterne til havvindmøller bliver stadig større i takt med væksten i havvindmøllernes kapacitet, og jeg er overbevist om, at det, så længe Bladt Industries holder til her, ikke er sidste gang, et fartøj af »Innovation«'s størrelse og funktion anløber Aalborg Havn, siger administrerende direktør Peter Rindebæk.

Han fremhæver, at det specialfartøjets foreløbigt syv planlagte anløb bekræfter, at Aalborg Havn er klar til at håndtere større og mere komplekse konstruktioner end tidligere. Med den nyeste sværgodsrampe har Østhavnen i Aalborg nu 10.000 kvadratmeter forstærket rampekapacitet.

- Ingen anden dansk havn kan tilbyde tilsvarende, kajnære faciliteter. Etableringen er et klart signal om, at havnen vil foretage de nødvendige investeringer for at tiltrække projekter med lastning eller losning af gods i dimensioner, som stiller ekstraordinære krav til rampernes og kajens bæreevne, siger havnekaptajn Peter J. Petersen.

Aalborg havn skal have nye mobilkraner

Aalborg Havn arbejder i øjeblikket på et EU udbud, der skal give havnen de bedste priser på tre nye havnemobilkraner, der kan dække en løftekapacitet på mellem 35 og 80 ton

Havnekaptajn Peter P. Pedersen peger på, at en fornyelsen af havnens kranpark har været under vejs i nogle måneder. Flere af havnens kraner står til fornyelse. Det er Aalborg Havns strategi at kunne tilbyde havnens kunder en moderne, effektiv og fleksibel kranflåde, der både kan håndtere bulk, stykgods, projektgods og containergods.

Aalborg Havn har allerede afsat den ene af de eksisterende kraner til Grenaa Havn. Den solgte kran blev udskibet 2. februar med fragtskibet »MERI«.

Aalborg Havn Logistik A/S råder i øjeblikket over fire havnemobilkraner med kapaciteter fra 35 til 120 ton. Derudover har havnen tre højfleksible fastarmskraner til alle former for materialehåndtering. Aalborg Havn forventer at kunne afgive ordre på nye kraner i marts

Flydende forbindelser

Concordia Maritime indgår samarbejdsaftale med Shell

Det svenske rederi, Concordia Maritime, har indgået en aftale med Shell Tankers Singapore Private Ltd (Shell) om beskæftigelse af P-MAX-fartøjerne »Stena Penguin« og »Stena Progress«



- Generelt udvikler markedet for produkttankskibe sig godt og efter den planlagte disposition. Vi er selvfølgelig meget tilfredse med den her forretning, som giver gode forhåbninger om en bedre udnyttelsesgrad, siger Kim Ullman, der er administrerende direktør i Concordia Maritime.

Stena Penguin, der er bygget i 2010, og Stena Progress, der er fra 2009, er to af de ti P-MAX-fartøjer, som indgår i Concordia Maritimes flåde.

Skibene har dobbeltkrog, to maskinrum med fuldstændig tætte vand- og brandsikrede døre, samt to separate drivsystemer.

Skibenes manøvreegenskaber og design letter navigeringen i snævre farvande.

Tekniske data for P-MAX-fartøjerne:

- Længde: 183 m
- Bredde: 40 m
- Dybgang: 11,3 m
- Dødvægt: 65.200 dwt.

Flydende forbindelser

Fjord Line vil gerne fragte lastbiler mellem Bergen og Stavanger

Den norske samferdselsminister Ketil Solvik Olsen (Fremskrittspartiet) lovede på en national vejkonference i Bergen fornylig, at han ville se på, hvordan han kan finde en løsning, så rederiet Fjord line kan få lov til at fragte lastbiler mellem Bergen og Stavanger - og omvendt - med rederiets færger, når de er på vej til og fra Danmark

Den udmelding hilser Fjord Line velkommen.

- Fjord Line har arbejdet længe for, at det bliver præciseret i de norske toldregler, at skibe i udenrigsfart også kan fragte gods mellem to destinationer i Norge. Nu har samferdselsminister Ketil Solvik Olsen lovet en løsning på sagen og det fortjener den nye regering ros for, siger administrerende direktør Ingvald Fardal i Fjord Line.

- Vi regner med, at op mod 100 vogntog hver dag kan flyttes fra E 39 mellem Bergen og Stavanger til vore nye cruise-færger, siger han videre.



Det norske Finansdepartementet har ifølge samferdselsminister Ketil Solvik Olsen sendt brev til Toll- og avgiftsdirektoratet med besked om, at afgiftsproblemet må være løst inden 1. april.

- Regeringen har på meget kort tid løst en sag, som har været en bureaukratisk kasterbold i årevis. Vi er imponerede over den handlekraft, som er udvist, siger Ingvald Fardal.

- Det har også haft betydning, at fylkestinget i Hordaland i juni i fjor enstemmigt bad finansministeren se nærmere på toldreglerne, så afgiftsfri servering og salg af varer på Fjord Lines skibe kan kombineres med søtransport af gods mellem havne i Norge.



Hellevad har sine egne stjerner

Vognmand Jes Hansen i Hellevad sætter gerne sit personlige præg på tingene. Det ses klart i den måde, han har udsmykket sin nye MAN på - fuld af stjerner

Men der er mere end det gode udseende, der skal være i orden for vognmanden fra Hellevad i det sydlige Sønderjylland. Det gælder for eksempel transporteffektivitet og sikkerhed.

Effektiviteten sikrer han ved at have fået en trækker med lave egenvægt i kombination med bilens brændstoføkonomi, som leveres af MANs 480 hk-motor.

Når det gælder sikkerheden har Jes Hansen lagt vægt på, at MAN har EBS-bremsesystemet som standard, samt at trækkeren har en kraftig tre-trins motorbremse, der er koblet sammen med trækkerens fartpilot.

God chaufførkomfort er også et led i sikkerheden, da det forebygger træthed, og her ligger den nye MAN også fint med blandt andet oliefyr, multifunktionsrat, navigation, Bluetooth, TipMatic gearskift, og luftaffjedrede sæder.

*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*