

Ugens transport

Torsdag 30. maj til onsdag 5. juni 2013 - Nummer 18 - 2. årgang

Containermængderne vokser i to mindre havne

Læs mere side 19.

Passager nummer 2.000.000 er rejst med BornholmerFærgen

Læs mere side 32

Vognmændene har taget kampen op

Læs mere på side 10.

Danske Speditører:
Transportministeren har bøjet sig i cabotage-debatten.

Læs mere side 4

Dansk Folkeparti vil tage transportministeren på ordet.

Læs mere side 5.

ITD peger på, at reglerne om arbejdsudleje kan åbne for flere udenlandske konkurrenter.

Læs mere på side 7 - 9.

BUS-Nyhederne er sektion 2

Når man er i regering - og når man er i opposition - er det de samme mennesker?

Venstre og konservative tænkte ifølge transportorganisationen ITD på vognmændenes retssikkerhed, da de tirsdag 28. maj stemte imod et lovforslag fra S-R-SF-Regeringen om en ændring af Færdselsloven.

I 2006 sad de to partier i regering sammen. Den daværende VK-Regering, der blev støttet af Dansk Folkeparti, gennemførte en række stramninger af sanktionerne over for chauffører og vognmænd, der brød køre- og hviletidsreglerne.

Med argumenter om, at det ville være for besværligt for anklagemyndigheden, hvis der også skulle tage hensyn til det, der talte til fordel for de sigtede, vedtog et flertal i Folketinget VK-Regerings forslag.

Forslaget blev den gang kritiseret for ikke at tage hensyn til vognmænds og chaufførers retssikkerhed.

Nu er de to partier i opposition - og 2006 er lang tid siden. Der er kommet andre politikere på de øverste pladser i ministerierne.

Tankevækkende, hvis man som for eksempel chauffør eller vognmænd tænker på, om politikerne virkelig tænker på retssikkerheden.

Men måske hænger det sådan sammen, at ministre kommer og går - mens embedsværket består - og skriver lovene uanset regeringens politiske farve.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør



Kriminalitet

En lokal jæger finder formodet flugtlastbil fra døgnboks-kup i Vinderup

Tirsdag aften i sidste uge fandt en lokal jæger en lastbil i Ginnerup Plantage syd for ”Jættestuen” i nærheden af Støttrup.

Lastbilen - en Volvo FL 11 - var rød og havde registreringsnummeret SH 93 176. Lastbilen var med åbent lad med sidefjæle, ligesom den havde monteret en kran

Lastbilen var meldt stjålet til politiet mellem 2. og 3. maj fra firmaet Alfred Priess A/S på Sevelvej i Vinderup.

Over de originale nummerplader var der sat et sæt stjalne nummerplader med registreringsnummer AC 93 270 - stjålet fra AMC Lastbiler i Brabrand natten mellem 3. og 4. maj.

På lastbilens åbne lad stod den værdiboks, som blev stjålet ved et indbrud i Den Jyske Sparekasse i Vinderup natten til tirsdag 14. maj. Ved siden af boksen på ladet lå der 49 indsatskassetter fra værdiboksen. Af hensyn til

sikring af tekniske spor fra kassetterne er der kun foretaget få stikprøveåbninger af kassetterne, hvor det er konstateret, at disse indeholdt personlige papirer, men intet af værdi. Værdiboksen er brudt op ved brug af vinkesliber.

For så vidt angår det stjålne fra værdiboksen har Den Jyske Sparekasse meddelt politiet, at man ikke ønsker værdien af det stjålne offentliggjort.

Lastbilen er ifølge politiet sandsynligvis placeret på stedet indenfor 24 timer før den blev fundet.

Politiet efterlyser vidner, der kan have set den røde lastbil før, under eller efter indbruddet i Den Jyske Sparekasse i Vinderup natten til tirsdag 14. maj.

Politiet efterlyser fortsat vidner, der kan have kendskab til indbruddet.

Henvendelser fra offentligheden kan ske på telefon 114.



Transportrammer

Danske Speditører: Ministeren har bøjet sig for cabotagemodstand

- Udvalgsrapporten om cabotage afspejler, at transportbranchen har to fløje - en forretningsorienteret fløj, heriblandt speditørerne, der ser cabotage som en samfundsnyttig og driftsøkonomisk fornuftig indretning, og en modstanderfløj, der er modstander af cabotage, hvad enten den er lovlig eller ulovlig, og som bare vil af med den. Sådan lyder det fra Danske Speditørers administrerende direktør Martin Aabak

Hans udtalelse er en kommentar til Trafikstyrelsens rapport, der blev lagt frem tirsdag på baggrund af et arbejde i et udvalg - Cabotageudvalget - og til et notat fra transportministeren.

Danske Speditører:

Ministerens notat fremkommer i konsekvens af, at et kompromis mellem de to fløje ifølge sagens natur ikke er muligt. Notatet er for så vidt forsigtigt og realistisk, og det tilskrives jeg de dygtige embedsmænd, der har medvirket; men den politiske vilje til at imødekomme modstanderfløjens krav skinner tydeligt igennem, og det synes jeg er skuffende. Det indre Marked - som jo er det virkelige stridspunkt her - er trods alt en håndgribelig succes for det europæiske samarbejde. I en tid, hvor EU har det svært, kan det undre, at der ikke er større forståelse for dette.

Danske Speditører mener, det er en udfordring i forbindelse med den videre diskussion af cabotage i

Danmark at fastholde fokus på formålet med EU's cabotagelovgivning, nemlig at sikre udnyttelsen af vejtransportens materiel til gavn for vækst, velstand og miljømæssig såvel som klimamæssig velfærd.

Den politiske hensigtserklæring indeholder et løfte om at indføre drakoniske bøder: 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser. I dag er bødestørrelserne henholdsvis 10.000 kr. og 25.000 kr., hvad der i sig selv er højt. Desuden er der løfter om at se, hvad der kan gøres for at stramme op og indskrænke cabotage lovligt i forhold til EU-lovgivningen - hvilket næppe er meget. En ofte omtalt "finsk model" skal således undersøges for at se, om en tilsvarende national stramning kan indføres i Danmark, men undersøgelsen vil vise, at den væsentligste del af den finske model blev afskaffet ved en lovændring 25. april.

Et løfte fra ministeren om at ville anvende mere teknologi til kontrol og at ville bede såvel politiet som EU om bedre statistik er rimelig og naturlig.

Sidst, men ikke mindst er det ærgerligt, at ministeren lægger sig fast på at ville modvirke fremgangen i liberaliseringen af transportmarkedet. Han har allerede lagt ud med at erklære Danmarks modstand over for EU-kommissionen i samarbejde med fire andre lande.

Danske Speditører vil følge udviklingen nøje for at kontrollere, at administrative forskrifter ikke vil blive brugt til at bøje dansk ret og EU-retten i forhold til lovlig, samfundsnyttig brug af adgangen til cabotage.

Transportrammer

Dansk Folkeparti vil tage transportministeren på ordet

Partiet, der var den tidligere VK-Regeringens støtteparti, vil fremlæg ministerens egne forslag i Folketinget i form af et beslutningsforlag, som skal pålægge regeringen at fremsætte transportministerens egne forslag

Dansk Folkepartis trafikordfører, Kim Christiansen, bifalder, at transportminister Henrik Dam Kristensen (S) nu varsler, at S-R-SF-regeringen vil iværksætte en række initiativer, der skal dæmme op for udenlandske chaufførers piratkørsel og ulovlige cabotagekørsel i Danmark.

- Det har Dansk Folkeparti kæmpet for i årevis, så det lyder naturligvis godt. Jeg er helt enig med 3F om, at det haster med handling, og derfor vil vi snarest fremsætte et beslutningsforslag, der indeholder de fleste af de punkter, som ministeren selv fremfører, så vi rent faktisk får grebet ind over for den omfattende piratkørsel og ulovlige cabotagekørsel, der tager levebrødet fra mange danske chauffører, siger Kim Christiansen.

Kim Christiansen frygter, at transportministeren er kommet med sin udmelding for at få positiv omtale og ikke efterfølgende vil sætte handling bag ordene, fordi regeringen frygter for EUs reaktion på den pakke, transportminister Henrik Dam Kristensen er kommet med.

- Dansk Folkeparti vil ganske enkelt tage ministeren på ordet og fremsætte transportministerens bebudede pakke, der skal stoppe snyd, fusk og løndumping på danske landeveje. For vi ønsker reelt at gøre noget ved piratkørslen i Danmark, og regeringen skal ikke få lov til at sylte eller ende med helt at droppe disse tiltag, siger Kim Christiansen.

Kim Christiansen tilføjer, at han gerne ser yderligere tiltag i forhold til bekæmpelse af piratkørsel og ulovlig cabotagekørsel, men at han i første omgang for at være sikker på at få flertal for forslaget vil nøjes med at fremsætte forslag om tiltag, som ministeren allerede har forslået.

Cabotage-rapport er lagt frem

Trafikstyrelsen har offentliggjort en rapport om cabotagekørsel. Rapporten er skrevet af et udvalg med repræsentanter fra 3F, FDL, DRTL, ATL, DI Transport, Danske Speditører, Dansk Erhverv og ITD med repræsentanter fra trafikstyrelsen og Transportministeriet

[Cabotagerapporten kan læses her:](#)



Transportrammer

FDL opfordrer politikerne: Se Trafikstyrelsen efter i sømmene

Vognmandsorganisationen FDL fremfører, at Trafikstyrelsen laver sine egne cabotageregler. Udmeldingen kommer, fordi FDL har fået forskellige svar på samme spørgsmål

Vognmandsorganisationen FDL, Frie Danske Lastbilvognmænd, er utilfreds med den måde, som Trafikstyrelsen tolker reglerne om cabotage-kørsel.

FDL's ledelse er af den klare opfattelse, at Trafikstyrelsen med sine fortolkninger, der flere steder ikke harmonerer med den tekst, der er udformet af EU, er med til at hvidvaske ulovligheder.

Mange af de svar, som FDL har fået på spørgsmål sendt til Trafikstyrelsen, er ifølge vognmandsorganisationen hverken entydige eller enslydende. FDL viderebringer også forlydende om, at Rigspolitiet ikke længere tjekker container-transporter for eventuel ulovlig cabotage-kørsel.

- Vi undrer os ikke så lidt over, at Trafikstyrelsen ikke holder sig til de fortolkninger, der er gældende i EU, og de forskellige svar fra Styrelsen viser desværre, hvor let det er at omgå gradbøjede danske regler, siger kontorleder Jens Groot.

- Det er jo helt ude i hampen, at politiet, med baggrund til Trafikstyrelsens fortolkninger, for eksempel ikke mere kontrollerer de mange container-transporter, hvoraf en hel del må formodes at være ulovlige. Om det er politiets jurister, eller det er besked helt oppe fra Rigspolitiets top, ved vi af gode grunde ikke, men noget er der altså galt, og

det generer åbenbart ikke hverken politikere eller embedsmændsvælder i Trafikstyrelsen, at vi gang på gang gør opmærksom på Styrelsens forskellige fortolkninger af samme sag. Derfor er vi i FDL nødt til endnu en gang at påpege problemerne, som fortsat gør det alt for let at snyde og omgå EU's regler, siger Jens Groot.

EU Kommissionen fastslog sidste år, at kørsel med tomme containere og paller udelukkende for at foretage cabotage-kørsel, er i strid med Forordningen, og at kørsel i Danmark med for eksempel en tom sættevogn, en tom container eller returemballage, tæller som en cabotage-tur.

- Men vi set papirer, hvor embedsmænd fra Trafikstyrelsen oplyser det stik modsatte, siger Jens Groot og fortsætter:

- Det kan ikke være rigtigt, Trafikstyrelsen laver sit eget regelsæt.



Transportrammer

Skat skriver om arbejdsudleje til 24.000 virksomheder

S-R-SF-Regeringen har som led i indsatsen mod social dumping skærpet reglerne om arbejdsudleje. Derfor har Skat udsendt et informationsbrev til ca. 24.000 danske virksomheder, hvor der informeres om, at hvis de benytter sig af udenlandsk arbejdskraft, kan der være krav om, at de skal indeholde og afregne skat af arbejdsudleje

De skærpede reglerne om arbejdsudleje gælder for aftaler, som er indgået efter 19. september 2012. Brevet fra Skat er sendt til ca. 24.000 danske virksomheder inden for en følgende brancher:

- Det grønne område - skov, landbrug, gartneri, juletræer, mink
- Byggeri
- Transport
- Rengøring - campingbranchen
- Vikarbureauer
- Metalbranchen - Skrot

Det er brancher, hvor Skat erfaringsmæssigt ved, at der kan være beskæftiget udenlandsk arbejdskraft. Virksomhederne har alle en omsætning på over én million kroner.

- Indsatsen mod social dumping står højt på regeringens dagsorden. Der skal være styr på forholdene på det danske arbejdsmarked, så danske lønmodtagere ikke bliver underløbet af udenlandske medarbejdere. Og samtidig skal vi selvfølgelig sikre ordentlige vilkår for de udlændige, der arbejder i Danmark, siger skatteminister, Holger K. Nielsen (SF).

Han påpeger, at en forudsætning for, at virksomhederne kan overholde skattereglerne på området er, at de er klar over, at regler eksisterer og ved, hvordan de virker. Derfor sender SKAT nu breve direkte til de mange tusind virksomheder.

- Hvis virksomhederne herhjemme skal være på den rigtige side af reglerne, så skal de vide, at de findes. Derfor er oplysning og vejledning faktisk vigtige instrumenter i kampen mod social dumping, siger Holger K. Nielsen.

De nye regler for arbejdsudleje gælder, hvis man som dansk virksomhed entrerer med udenlandske virksomheder, og disse udfører opgaver, der er inden for en gren af den danske virksomheds driftsområde.

Informationsbrevet giver virksomhederne en række vigtige oplysninger om, hvornår reglerne om arbejdsudleje gælder, og hvornår reglerne ikke er gældende, så virksomhederne kan indeholde og afregne arbejdsudlejeskatten korrekt.

- Det er jo nyt, at hvis man som dansk virksomhed entrerer med udenlandske virksomheder, og disse udfører opgaver, der er inden for en gren af den danske virksomheds driftsområde, så skal man betale arbejdsudlejeskat. Med en øget informationsindsats håber vi at kunne hjælpe virksomhederne på vej til at overholde de nye regler, siger underdirektør i Skat, Lars Jepsen.

Informationsbrevet er ét ud af en række initiativer, som regeringen har igangsat, for at imødegå social dumping på det danske arbejdsmarked.

Transportrammer

Fakta om brevet fra Skat om arbejdsudleje

Skat har sendt et informationsbrev ud til cirka 24.000 virksomheder inden for blandt andet transportområdet. Brevet har udløst en protest fra transportorganisationen ITD. Vi bringer her nogle fakta om brevet og arbejdsudleje

Skat oplyser følgende om informationsbrevet

Informationsbrevet er sendt til følgende brancher:

- Det grønne område - skov, landbrug, gartneri, juletræer, mink
- Byggeri
- Transport
- Rengøring - campingbranchen
- Vikarbureauer
- Metalbranchen - Skrot

Hvad går de nye regler om arbejdsudleje ud på?

Skat forklarer på sin web-side, hvad arbejdsudleje er. Hvis man som dansk virksomhed lejer en medarbejder, der bor i udlandet og har en udenlandsk arbejdsgiver, skal medarbejderen betale skat efter reglerne om arbejdsudleje.

Det er arbejdsudleje, når en udenlandsk virksomheds medarbejdere udfører arbejde for en dansk virksomhed, og arbejdet er en integreret del af den danske virksomheds aktiviteter og arbejdsområde.

Det er også arbejdsudleje, hvis arbejdet er en del af den danske virksomheds kerneydelser, eller det er en naturlig del af virksomhedens drift, for eksempel bogholderi, rengøring eller kantinedrift.



Det har nu ingen betydning, om en kontrakt kaldes en arbejdsudlejekontrakt eller en entreprisekontrakt.

Ved arbejdsudleje er der altid tre parter:

En dansk virksomhed, der bruger udenlandsk arbejdskraft,

En arbejdsgiver fra et andet land, der leverer arbejdskraften i Danmark. Arbejdsgiver kan f.eks. være et vikarbureau, og

En lønmodtager, som ikke bor i Danmark, og som er ansat hos en udenlandsk arbejdsgiver.

Der er tale om vejledning af virksomhederne, så de har orden i sagerne, når Skat sammen med politiet og Arbejdstilsynet efterfølgende vil lave kontrol på området.

Skat har etableret et særligt telefonnummer - telefon 72 22 12 41 - fra 22. maj til og med 31. maj 2013, hvor virksomhederne kan få yderligere information og forklaring om reglerne om arbejdsudleje.

Det er også muligt at læse mere om arbejdsudleje på skat.dk.

Transportrammer

Skat-udmelding vil åbne porten for udenlandske transportvirksomheder

Hvis Skat fastholder den linie, som er beskrevet i en mail sendt til en række danske virksomheder om arbejdsudleje, kan det betyde, at udenlandske vognmænd kan overtage danske transportkunder. Transportvirksomheden ITD kræver handling af skatteministeren

Danske vognmandsvirksomheder, som kører internationale fragter, rammes ifølge ITD uhensigtsmæssigt og helt urimeligt hårdt af en ny praksis, som Skat netop har lagt op til i en mail udsendt til en række danske virksomheder.

Stridspunktet er et nyt regelsæt omkring såkaldt arbejdsudleje. Regelsættet er indført for at sikre, at udenlandske arbejdstagere, der i kortere eller længere perioder tilknyttes virksomheder i Danmark, også betaler skat i Danmark. Intentionerne hilses velkommen hos ITD, men regelsættet duer efter organisationens opfattelse ikke til at regulere international lastbilkørsel.

Skat's udmelding går efter ITD's mening "fuldstændig skævt af de godt 500 danske vognmænd, som udfører internationale transporter gennem et samarbejde med udenlandske undervognmænd eller transportvirksomheder".

Oplægget fra Skat er, at den danske vognmand i disse tilfælde skal tilbageholde skat for den udenlandske chauffør - men udelukkende for den del af transporterne,

som foregår i Danmark. Det gælder eksempelvis, når en lastbil kører fra Skagen til Rotterdam.

- Det giver administrativt bøvlg og besvær for de danske vognmænd og sender reelt kunderne direkte i armene på de udenlandske transportvirksomheder, som ikke er



underlagt de samme restriktioner, siger ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen.

Fejl og manglende indsigt hos Skat

Han vurderer, at Skat's udmelding er en fejl, der bygger på manglende indsigt i de særlige forhold omkring internationale transporter. Han mener, at reglerne vil betyde tab af hundredevis af danske job og kæmpe

Transportrammer

indtægtstab for danske virksomheder, hvis Skat's udlægning fastholdes.

- Hvis der blot var tale om en beskyttende foranstaltning for danske lastbiler og chauffører, kunne man forstå det. Men markedet for international transport er jo fuldstændigt frit inden for EU, så ekstra regler og omkostninger for de danske vognmænd stimulerer ikke til andet end at fravælge dansk og vælge udenlandsk til. Det virker ærligt talt som det rene galimatias, siger Jacob Chr. Nielsen.

Typisk betaler udenlandske chauffører skat i hjemlandet. Skat lægger således op til en dobbeltbeskatning, som det er op til chaufføren selv at få modregnet i hjemlandet. Derudover påhviler det den danske vognmand at adskille honoraret i dansk og udenlandsk kørsel, når han afregner med den undervognmand, der har chaufføren ansat.

- Skat's oplæg bryder med en fornuftig hovedregel om, at internationale chauffører og vognmænd beskattes i hjemlandet. Det vil give helt uoverskuelige konsekvenser, hvis internationale lastbilchauffører skulle beskattes forskelligt i alle lande, de kører igennem. Det er det stik modsatte, vi har brug for, nemlig størst mulig enkelhed om, hvor chaufføren er ansat, beskattet og socialt sikret", siger Jacob Chr. Nielsen.

Han peger desuden på, at samarbejder mellem vognmænd og undervognmænd er en naturlig og indarbejdet del af transportsystemet, både herhjemme og internationalt. 53 procent af vognmændene i ITD samarbejder med undervognmænd. Hermed sikrer vognmændene en fleksibilitet, der gør, at de kan levere varerne, uanset om efterspørgslen er høj eller lav.

Vognmændene har taget kampen op

Krisen er ikke forbi. Det fremhævede formanden for vognmandsorganisationen DTL, Jørgen Egeskov, da han lørdag aflagde sin beretning på DTL's generalforsamling på Nyborg Strand. Med udgangspunkt i DTL's seneste konjunktur-analyse fremhævede Jørgen Egeskov, at mange vognmænd har taget krisetidernes udfordring op og tænker nye tanker

- I Danmark er man enige om, at udgifter skal svare til indtægter. Men Europa er stadig ustabil, og der er historisk høj arbejdsløshed. Alle holder på pengene og går



Transportrammer

med livrem og seler, og den utryghed og tilbageholdenhed kan mærkes på vores branche. Det er et faktum, at transportpriserne i år har været for nedadgående - vel at mærke igen i år. Overskudsgraden er betænkelig tæt på nul og jeres forventninger til det kommende års priser er negativ.

Sådan ridsede Jørgen Egeskov stemningen op for landtransporterhvervet i Danmark.

I DTL's seneste konjunkturundersøgelse melder hver 10. medlem, at de kører med underskud. Det er især vognmænd, der kører med levende dyr. Men der er også positive tegn i analysen.

Jørgen Egeskov fremhævede, at DTLs medlemmer har taget kampen op med henvisning til temaet "bedre bundlinie" i årets konjunkturanalyse.

- Det går i al sin besværlige enkelhed ud på at finjustere alle de små skruer, som hver

især giver et lille stænk sort farve til bundlinjen. Det kan være nye forretningsområder, effektivisering, markedsføring, sagde Jørgen Egeskov.

DTL's formand forklarede, at årets konjunkturanalyse har undersøgt nytænkningen blandt DTLs medlemmer.

- Vi kan overordnet konstatere at "Nød lærer nogen vognmand at udvikle sin forretning", sagde formanden for DTL, Jørgen Egeskov og fremhævede fra DTL's seneste konjunkturanalyse:

- 82 procent benytter eller overvejer konkrete ideer for at skille sin forretning ud fra konkurrenterne.
- 75 procent vil lancere nye produkter eller tjenester og hver anden vil af samme grund investere i nyt materiel.
- 77 procent overvejer eller har allerede investeret i uddannelse for at styrke forretningen.
- 68 procent forventer at inddrage medarbejderne i hvordan arbejdsgange kan effektiviseres
- 59 procent vil afprøve nye måder at opnå en stærkere identitet og omdømme
- 70 procent vil benytte nye måder til at styrke udgiftsstyringen

- Det bliver en meget spændende udvikling af overvære. Og jeg tror, at dette netop er medicinen til, at vi nok skal klare os som erhverv, sagde Jørgen Egeskov og fortsatte:

- Jeg sagde i min tale sidste år, at vi skal hoppe over hvor gærdet er lavest, vi skal finde og bruge de nemmeste løsninger, og vi skal udvikle os i takt med tiden. Der er i den grad tegn i sol, måne og stjerner på, at I er ved at gøre det til virkelighed. Og det giver os konkurrencefordele, som vi har så hårdt brug for imod ulige konkurrence og sociale dumping, som vi er oppe imod.

DTL's konjunkturanalyse viser, at vognmændenes forventninger til næste år er behersket positive, både i forhold til omsætning, kapacitetsudnyttelse og ansatte.

DTL's formand tager fat på det sidste år

Jørgen Egeskov, der siden 1. januar 2007, har været formand for vognmandsorganisationen DTL, pegede i sin beretning på, at han gik ind i sit sidste år på formandsposten

- Jeg går nu ind i mit sidste år som formand. Hvad, jeg håber mest, er at kunne stå her næste år og gøre status på et år, hvor vi har gjort op med ulige konkurrence og social dumping, og under sund kappestrid selv har

udviklet vores hvern til nye højder, sagde Jørgen Egeskov og fortsatte:

- Hvis der er nogen, der knokler, så er det jer. I kan både være stolte af, at der er varer på hylderne og gang i produktionen. Men I er også selv en vigtig del af de private arbejdspladser, som alle skriger på at bevare. I knokler på skæve tider og står på spring når kunden ringer. Ingen fortjener mere end jer "en bedre bundlinje".

Transportrammer

Vognmandsorganisation viste atter et underskud

DTL brugte 4,7 millioner kroner mere i 2012, end der kom ind i indtægter. Underskuddet er lidt mindre, end det var i 2011

Det er hovedsagelig udgiftsposten "Lønninger, personaleudgifter og uddannelse", der er blevet større i 2012 set i forhold til 2011. Den øgede udgift skyldes strukturændringer i DTL, hvor udgifter til blandt andet konsulenter flyttede fra regionerne til hovedorganisationen.

DTL's egenkapital endte på 42,9 millioner kroner i 2012. Det er knap fem millioner kroner mindre end efter 2011, hvor egenkapitalen var 47,7 millioner kroner.

For 2013 forventer DTL at holde niveauet fra 2012, men med et bedre resultat - et underskud på 3,4 millioner kroner.

Vognmandsforening hæver kontingentet

DTL har brugt mere i 2012, end organisationen fik ind i kassen. Det udløser en kontingentstigning på grundkontingentet 942 kroner fra 2.808 kroner til 3.750 kroner

Medlemmer med under 100.000 kroner i lønsum får en stigning i regionskontingentet på 150 kroner fra 600 kroner til 750 kroner. For virksomheder med en lønsum på over 100.000 kroner stiger kontingentet med 500 kroner fra 1.200 kroner til 1.750 kroner.

Lønsumskontingentet forhøjes fra 0,125 procent til 0,150 procent. Administrationsgebyret for direkte medlemmer fra 2.370 kroner til 3.150 kroner.

DTL fik nyt bestyrelsesmedlem

Det mangeårige bestyrelsesmedlem af vognmandsorganisationen, DTL, Leo Jensen fra Frederikssund, trak sig fra sin post på generalforsamlingen i Nyborg lørdag. Han ønskede ikke genvalg

Efter generalforsamlingens valg af bestyrelsesmedlemmer ser bestyrelsen ud som følger:

Jørgen Egeskov
Martin Danielsen
Steen Tofteng

Kristian Skov Petersen
Carl Lauritzen
Winnie Grant

Ole Bang Jensen
Kim Tatt Jakobsen
Jens H. Petersen

Transportrammer

DTL til ITD:

Man er, hvad man gør - ikke hvad man siger

På lørdagens generalforsamling i vognmandsorganisationen DTL, langede den administrerende direktør, Erik Østergaard, ud efter transportorganisationen ITD, da han tog fat på cabotage-problematikken. I samme forbindelse fremhævede han et tillidsfuldt samarbejde med chaufførernes organisation, 3F

DTL står på sin side med et synspunkt om, at cabotage-reglerne ikke skal liberaliseres yderligere i øjeblikket - snarere strammes. Erik Østergaard kunne konstatere, at DTL har et andet synspunkt, end ITD, som også organiserer danske vognmænd.

- ITD har hele vejen bekæmpet vores bestræbelser på at gøre cabotage midlertidigt. Det er forventeligt, at vi er blevet modarbejdet af DI med sine stærke

transportkøberinteresser og endnu mere forventeligt at speditørerne stemmer i. Men at ITD forhandler sammen med transportkøberne, at ITD konsekvent står side om side med dem gennem hele cabotagerapporten, og at ITD direkte skriver breve til Kommissionen for at forhindre den danske regering i at lade sig inspirere af finske regler, kan kun give stof til eftertanke over hvis interesser, der egentlig varetages. Husk ITD: Man er, hvad man gør, ikke hvad man siger, sagde Erik Østergaard, som i samme anledning kvitterede for et formidabelt og tillidsfuldt samarbejde med 3F.

- Som arbejdsgiver og lønmodtager er der meget der skiller os, men i denne sag har vi stået last og brast sammen. Det har været en fornøjelse at opleve jeres analytiske evner, jeres tillid og ikke mindst jeres stædighed. Jeg håber ikke det er sidste gang, at vi arbejder mod fælles mål, sagde Erik Østergaard.

Overenskomstnævn kommer på plads til sommer

- Vi er i mod, at man ikke overholder de spilleregler, der gælder - hvad enten det måtte være nogle man har forpligtet sig til i overenskomster eller det er nogle, som fremgår af lovgivningen, siger formanden for DTL og DTL Arbejdsgiverforening, Jørgen Egeskov

På generalforsamlingen i DTL Arbejdsgiverforening fremhævede han, at DTL ved overenskomstforhandlingerne i 2010 var enig med 3F og

de øvrige arbejdsgiverorganisationer om, at der var behov for at få nedsat et overenskomstnævn, som kunne bistå Trafikstyrelsen i vurderingen af, om betingelserne for at have tilladelse til godstransport var opfyldt.

- Jeg er glad for, at man nu langt om længe - og efter et vedvarende pres på Trafikstyrelsen fra både os og 3F - har fået etableret overenskomstnævnet fra sommeren 2013. Jeg håber, at tiltaget viser sig effektivt i forhold til at komme nogle af de værste omgælder af godskørselsloven til livs. Omgælder som vi desværre ved finder sted og

Transportrammer

som I sikkert alle kender fra jeres hverdag, sagde Jørgen Egeskov, som lagde vægt på, at DTL Arbejdsgiverforening ikke er imod konkurrence.

- Men vi er i mod, at man ikke overholder de spilleregler, der gælder –hvad enten det måtte være nogle man har forpligtet sig til i overenskomster eller det er nogle, som fremgår af lovgivningen, sagde han og benyttede lejligheden til at opfordre fagbevægelsen om, at man fra deres side går efter de virksomheder, der bevidst unddrager sig overenskomst og indgåede aftaler - i stedet for nidkært at gå efter små fejl hos de virksomheder, der

prøver at efterleve sine forpligtelser og godskørselslovens bestemmelser.

- Som ansvarlig modpart må 3F tage sin del af ansvaret for at komme den form for såkaldt ”social dumping” til livs, sagde Jørgen Egeskov.

Vognmandsformand som arbejdsgiver til 3F: Vis ansvarlighed

De kommende overenskomstforhandlinger i 2014 vil i høj grad præge arbejdet i DTL Arbejdsgiverforening i de kommende måneder. - Det er helt afgørende for os, at vi fortsætter i det spor som er lagt i 2010 og 2012, så der også i de næste perioder bliver indgået ansvarlige økonomiske aftaler, siger Jørgen Egeskov, der ud over at være formand for vognmandsorganisationen DTL også er formand for DTL Arbejdsgiverforening

- Jeg håber og tror, at også fagforeningerne og deres medlemmer ved, at der heller ikke i de kommende år er råd til store lønstigninger, men at vi derimod også i de kommende overenskomstperioder må udvise ansvarlighed for at genvinde den danske konkurrenceevne. Det gælder i mange brancher og ikke mindst i transportbranchen, sagde han, da han aflagde sin beretning i arbejdsgiverforeningen.



Han pegede på, at det udover en konkurrencedygtig lønudvikling også er vigtigt at søge løsninger, der kan gøre det nemmere at være arbejdsgiver.

- Derfor vil jeg også gerne opfordre alle medlemmer til at komme med forslag til forbedringer af overenskomsterne. Som I sikkert ved er overenskomstbestemmelser ikke det letteste i verden at få lavet om. Men den første forudsætning for at opnå ændringer er i hvert fald, at vi i bestyrelsen og Dansk Erhvervs jurister er opmærksom på de behov for og ønsker til ændringer, som I oplever i jeres hverdag i virksomhederne, sagde han og fremhævede, at der blandt andet vil blive mulighed for at komme med input til forhandlingerne på de overenskomstmøder, DTL Arbejdsgiverforening vil arrangere til efteråret.

Han understregede, at medlemmerne også var velkomne til at indsende konkrete forslag hertil.

Transportrammer

Fragtmand fra Slagelse blev Årets Transportvirksomhed 2013:

Jeg var selv utilpasset

Jens-Ole Larsen, der sammen med sin hustru driver HLS Fragt A/S Slagelse

Transportcenter A/S kunne lørdag ved middagstid modtage titlen Årets

Transportvirksomhed 2013. Virksomheden har markeret sig ved blandt andet at åbne for "utilpassede unge". - Jeg var selv sådan én.

Det vil de af mine lærere, der stadig lever, kunne nikke ja til. Så nu er det "pay back time", sagde Jens-Ole Larsen

vinderen blandt tre nominerede blev de tre virksomheder først præsenteret hver for sig. Ud fra det indtryk - og fra tidligere omtaler af virksomhederne, skulle de fremmødte medlemmer af DTL så stemme om, hvem der skulle køre hjem med statuetten og titlen som Årets Transportvirksomhed 2013.

Skaffer job til de udsatte

HLS Fragt A/S er kendt for sit sociale arbejde med at hjælpe svage arbejdstagere ind på jobmarkedet. Seks arbejdspladser står løbende til rådighed for lidt mere skæve eksistenser, som områdets jobcentre kan henvise til.

Arbejdspladserne fordeler sig i reglen på to chaufførjob, to terminaljob, en på værksted og en all round.

Jens-Ole Larsen i HLS Fragt A/S har efterhånden praktiseret et socialt ansvar over for det omkringliggende samfund i 30 år, og hans far gjorde det samme.

HLS Fragt er en del af Danske Fragtmænd og er arbejdsplads for ca. 75 medarbejdere. Virksomheden råder over 50 lastbiler samt 45 trailere og har terminaler i Slagelse, Kalundborg og Holbæk. Virksomheden har desuden eget værksted.

Om ÅTV

De nominerede virksomheder til finalen i Årets Transportvirksomhed 2013 var ud over HLS Fragt A/S, dyretransportfirmaet A/S Bette Gris ApS fra Thy, og affaldstransportøren P. Fournaise A/S fra Fredericia.

Årets Transportvirksomhed er i år foregået i samarbejde med Codan, Scania, Bridgestone, VBG og Dansk Autohjælp. Danmarks Transport-Tidende var mediepartner og har lavet de mange interview af kandidaterne. I 2013 var det 10. gang, konkurrencen afvikles i DTL-regi.



Finalen foregik lørdag, da vognmandsorganisationen DTL holdt generalforsamling i Nyborg. For at finde

Transportrammer

Oldermanden går i kødet på det objektive ansvar

I forbindelse med DTLs generalforsamling lørdag 25. maj 2013 benyttede Laugets oldermann Jørgen K. Jensen muligheden for at sætte fokus på det objektive ansvar, som vognmænd arbejder under. Det irriterede oldermannen, at selvom vognmændene gør alt for, at chaufførene skal gøre tingene rigtigt, får de alligevel bøder for fejl, som alene chaufførerne har ansvaret for - kun fordi de som vognmænd har det objektive ansvar

Jørgen K. Jensen peger på, at det kan være fejlbetjening af tachograf, overlæs eller tekniske defekter som chaufføren burde have registreret.

Efter Jørgen K. Jensen opfattelse bør politikerne tage vognmændenes objektive ansvar op til revision og lade sig inspirere af Arbejds miljøloven, som visse steder omtaler et begrænset arbejdsgiveransvar, hvor der eksempelvis i paragraf 83 stk. 3, står at "... i det omfang arbejdsgiveren har opfyldt sine pligter efter lovens kapitel 4, kan arbejdsgiveren ikke pålægges bødeansvar, hvis ansatte overtræder lovgivningens krav."



Efterfølgende er der listet nogle krav op - eksempelvis certifikater til kran og gaffeltruck, hvor man ikke pålægges bødeansvar, hvis pligterne er overholdt.

- Her har man et strålende bevis på, at når man som arbejdsgiver har gjort alt, hvad man kunne, er der ikke noget bødeansvar. Det vil sige, at når man som vognmand igennem mundtlige og skriftlige informationer samt diverse kurser, har opfyldt sine pligter, bør man ikke kunne idømmes objektivet ansvar. Men vi ved jo alle sammen, at vi i dag bliver bon'et for alt, uanset om det er beviselig fejlbetjening af tachografen, eller chaufføren har taget sig nogle friheder, som hans arbejdsgiver ikke er bekendt med eller har givet tilladelse til, siger Jørgen K. Jensen.

Han opfordrer DTL's ledelse til at benytte det gode forhold, der er opstået til 3F i forbindelse med cabotage-problematikken, til at diskutere vognmændenes objektive ansvar med fagforbundet, som organiserer chaufførerne.

- Er det ikke nemmere nu, når man er gode venner, at få lavet nogle aftaler end når man er uvenner? Man kan da roligt argumentere for, at det ikke er for at læsse hele strafansvaret over på chaufførerne, for det objektive ansvar kan stadig bestå, bare ikke i de tilfælde, hvor det er bevisligt, at vognmanden ikke har en kinamands chance for at gribe ind, eller får en gevinst ved en overtrædelse, siger Jørgen K. Jensen.

Udvikling

SwipBox valgte TNT Express

TNT Express Danmark har indgået en eksklusivaftale med den nye logistikvirksomhed SwipBox om levering og afhentning af net-forsendelser til omkring 300 nye selvbetjeningsautomater i Netto, Føtex og Bilka

SwipBox tilbyder, som vi tidligere har omtalt her på transportnyhederne.dk, en ny distributionsmodel målrettet e-handlen, hvor et stort antal selvbetjeningsautomater i Netto, Føtex og Bilka vil gøre det enklere for mange af de danskere, som køber ind på nettet og for e-butikkerne, der skal levere varerne

Aftalen betyder, at TNT Express' danske vejnetværk og terminaler bliver bindeleddet mellem forbrugerne og SwipBox' kunder blandt store og små netbutikker. Det, både

hvad angår leverancer til og mellem forbrugerne samt retur-forsendelser til e-butikkerne.

- Vores ambition er i al beskedenhed at revolutionere den måde e-handlen fungerer på i dag. Selv om danskerne shopper løs på nettet, foregår forsendelser af onlinekøb og retur-flows stadig efter samme principper som for 200 år siden, siger Henrik Gedde Moos, administrerende direktør, SwipBox.

- SwipBox gør det nemt, fleksibelt og sikkert for e-butik og kunde at mødes. Vi har valgt TNT Express fordi vi ønsker den højeste kvalitet i transportdelen, som er kernen i vores produkt. Samtidig har vi brug for en

samarbejdspartner, som både kan levere kvalitet i opstarten og som kan vokse med os. TNT Express har bevist deres kvalitet og kapacitet som leverandør til nogle af de største brands i verden. Derfor er vi helt trygge ved vores valg af TNT som transportpartner, tilføjer han.

Transportleverandøren ser et stort potentiale

TNT Express kommer til at håndtere alle forsendelser i SwipBox-regi. Det vil sige flowet mellem SwipBox-kunder og selvbetjeningsautomaterne i Dansk Supermarkeds butikker, forsendelser mellem forbrugerne via boksene og retur-flowet, hvor varer, der skal byttes, sendes via SwipBox retur til e-butikkerne.



- Vi ser et stort potentiale i SwipBox' løsning. Både når vi taler convenience for slutkunderne, som kan samle deres net-køb op, der hvor de handler dagligvarer, og når det handler om sikkerheden for den enkelte kunde, siger Frank Jørgensen, nordisk direktør i TNT Express.

SwipBox har en ambitiøs vækstplan og starter ud med anlæg i alle Bilka og alle Føtex butikker under Dansk Supermarked. Inden sommerferien runder SwipBox 300 opstillede anlæg i Netto, Bilka og Føtex, og det er planen at have opstillet minimum 500 automater inden årets udgang.

Der er investeret et tocifret millionbeløb i udviklingen af SwipBox' løsning. Blandt investorerne er Vækstfonden, Nielsen & Nielsen Holding og Peter M. Clausen, storaktionær i Danfoss.

Udvikling

Region indgår aftale med transportvirksomhed

Aftale med Region

Midtjylland vil åbne for et gennembrud for Freja Transport & Logistics A/S når det gælder pharma-logistik i Danmark

Freja Transport & Logistics A/S har netop indgået aftale med Region Midtjylland om drift af nyt regionalt centrallager. Efter en længere udbudsproces, som resulterede i otte meget kvalificerede bud, vandt FREJA opgaven og skal fra oktober drive centrallager for Region Midtjylland.

Group Director Jørgen Hansen hos Freja Transport & Logistics A/S fortæller, at centrallageret bliver placeret på Freja's logistikcenter i Stilling syd for Århus, hvor man forventer at belægge 2.500 pallepladser, når opgaven er fuldt indarbejdet. Endvidere er forventningen, at opgaven vil betyde 10-15 nyansættelser.

- Hos FREJA har vi i koncernen gennem de senere år investeret i og opbygget en stor ekspertise indenfor pharma-logistik. Opgaven for Region Midtjylland giver os et unikt og betydningsfuldt kvalitetsstempel, siger Jørgen Hansen og fortsætter:

- Vi ser samarbejdet med Region Midtjylland som et gennembrud indenfor hospitals- og pharma-logistik i Danmark.



Om Freja Transport & Logistics A/S

Freja Transport & Logistics A/S blev grundlagt i 1985.

Med hovedkontor i Skive, og med 12 afdelinger i Danmark, Norge, Sverige og Finland er transportkoncernen en af Nordens største privatejede transport- og logistikvirksomheder.

Med udgangspunkt i effektivitet og fleksibilitet tilbyder virksomheden skræddersyede løsninger på stort set alle forsendelsesudfordringer, der bliver stillet.

Freja Transport & Logistics A/S beskæftiger ca. 550 medarbejdere og forventer i 2013 en omsætning på ca. 2,3 milliarder kroner.

Statistik

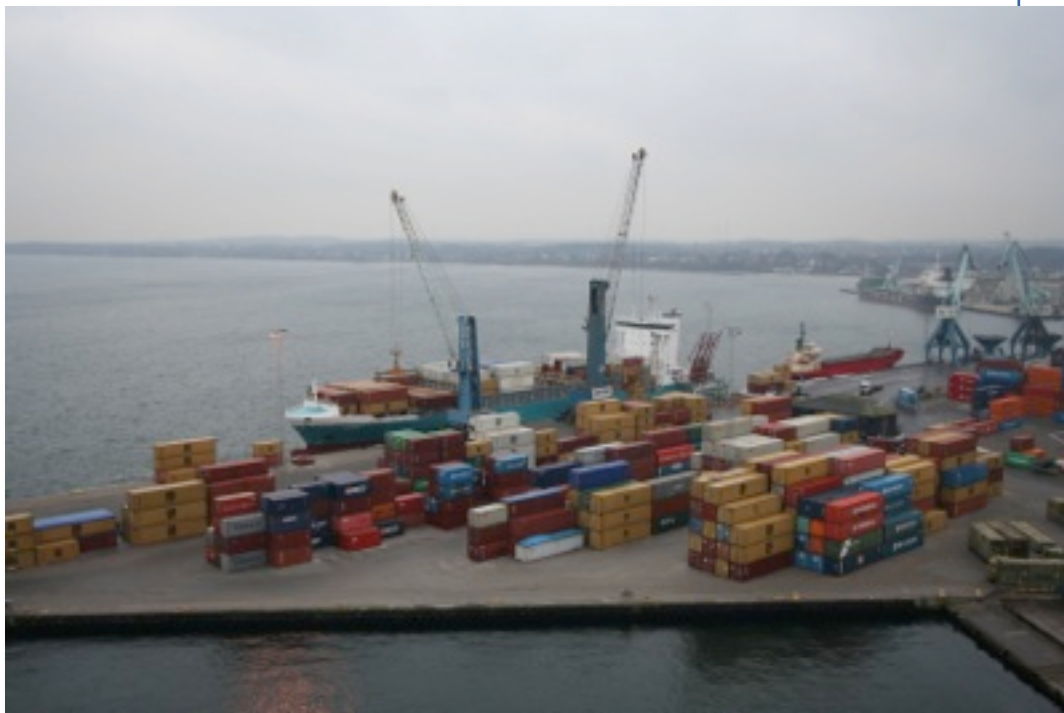
Containervæksten er størst på mindre havne

Der er to store containerhavne i Danmark - Aarhus Havn og Københavns Havn. Samlet tog de sig af knap 72 procent af containerne ind og ud af Danmark opgjort i antal 20-fods containere. De to havnes andel af det samlede antal containere er faldende

To havne - Aalborg og Fredericia har siden 2007 oplevet en vækst i antal håndterede containere. Aalborg Havn, der har forbindelse til Grønland og har fået en containerforbindelse til Rotterdam, har særligt i 2011 og 2012 oplevet en markant vækst, mens væksten i Fredericia er sket mere jævnt gennem de seneste seks år.

I 2007 håndterede Aalborg Havn 64.000 containerenheder (teu). Tallet lå stabilt frem til 2010 med en nedgang i 2009. Derefter fulgte så 2011 med en vækst i forhold til 2010 på 70 procent. Fra 2011 til 2012 var stigningen på 1.000 teu, hvilket svarer til lige under 1 procent. Fremgangen målt over perioden fra 2007 til 2012 var på lige under 72 procent.

Fredericia Havn håndterede i 2007 samlet 25.000 containerenheder (teu). I 2008 var tallet 33.000, i 2009 var det på 36.000, mens det i de efterfølgende år - 2010, 2011 og 2012 var på henholdsvis 56.000, 63.000 og 71.000 teu. Fremgangen målt over perioden fra 2007 til 2012 var på 184 procent.



Havne i Fredericia har oplevet en markant stigning i containeromsætningen siden 2007. Trods den markante stigning er havnen stadig blandt de mindre danske containerhavne og ligger nummer fire efter Aalborg på tredjepladsen, København på andenpladsen og Aarhus på førstepladsen

Ser man på de to store containerhavne, er antallet af håndterede containere opgjort i teu faldet i perioden fra 2007 til 2012.

Københavns Havn er gået tilbage fra 165.000 teu i 2007 til 143.000 i 2012. Det svarer til et fald på 13,3 procent.

Aarhus Havn er gået tilbage fra 502.000 teu i 2007 til 404.000 i 2012. Det svarer til et fald på 19,5 procent.

Det samlede antal containere i 2012 er set i forhold til 2007 faldet med 3,5 procent fra 790.000 teu i 2007 til 763.000 i 2012.

Statistik

Godsmængderne over havnene havnede på 2010-niveau



Aarhus Havn var en af de havne, der har oplevet tilbagegang i godsmængderne de seneste år.

Containeromsætningen gik tilbage med to procent. På dette område er Aarhus Havn fortsat den største danske containerhavn med 53 procent af containeromsætningen. Aarhus og Københavns Havn har stod for 75 procent af det containeriserede gods, der blev udlosset eller indladet sidste år.

Antallet af passagerer på færgeruterne var stort set uændret i 2012 i forhold til 2011. På udenrigsruterne, var antallet af passagerer i alt 21,9 millioner, hvilket var 0,5 millioner færre end 2011.

På indenrigsruterne var antallet af passagerer på 9,2 millioner, hvilket var 0,1 millioner færre rejsende end 2011.

De danske havne fik sidste år lidt færre anløb af skibe for ud- eller indskibning af gods eller passagerer end i 2011

Godstransporten over de danske havne faldt ifølge den seneste statistik på området fra Danmarks Statistik til 77 millioner ton, hvilket er fem procent mindre end året før.

Krydstogtskibene havde to procent flere anløb, mens antallet af krydstogtpassagerer faldt med fem procent.

Københavns Havn modtog 357 krydstogtskibe i 2012 og fik 17 procent færre gennemgående krydstogtpassagerer end året før.

Materiel

Veteraner besøger brugtbilshandler

Scanvo Trucks Danmark A/S i Hårup får lørdag 1. juni besøg af over 100 oldtimer lastbiler i forbindelse med et rally for veteranlastbiler

Michael Jensen (tv) og Remi Nikolajsen med to af de køretøjer som kan ses og købes hos Scanvo Trucks Danmark.

Over 100 forskellige veteranlastbiler vil samles i Silkeborg på lørdag, hvor veteranrallyet kører for 13. gang.

Løbsledelsen har lavet en række pitstop på den omkring 100 kilometer lange rute, hvor der skal løses forskellige opgaver. Scanvo Trucks i Hårup Industri Silkeborg bliver pitstop nummer tre på ruten og her kan alle de mange køretøjer ses i tidsrummet fra 10.15 til ca. 12.00.

Herefter kører veteranerne videre for senere på eftermiddagen at samles ved målet, Bilernes Hus i Silkeborg. Det er den tidligere DAB busfabrik i Silkeborg.

Den ældste tilmeldte lastbil er en Ford AA fra 1931, mens den yngste er en Volvo F12 fra 1984. I feltet findes både danske og udenlandske veteranlastbiler - blandt andet en Saurer D 330 BF 6x4 fra 1981, en International Fleetstar 2050A fra 1971 og en Opel Blitz fra 1965.

Oldtimer lastbiler kan købes på pladsen

Scanvo Trucks benytter lejligheden til at fortælle, at virksomheden også er leverancedygtig i oldtimer-lastbiler



- blandt andet en totalt renoveret Mercedes-Benz 1519 4x4 tip bil årgang 1973 opbygget til studenterkørsel, og to Scania R143 6x2 Top/Streamline-trækkere, som kan findes på pladsen sammen med over 100 andre nyere køretøjer.

Materiel

Den svenske regering sætter højere CO2-mål

På EU-plan er den politiske målsætning, at CO2-udledningen fra transportsektoren skal være reduceret med 60 procent i 2050 i forhold til udledningen i 1990. I Sverige, der huser to af Europas store producenter af busser og lastbiler, er regeringen på banen med et mål om yderligere reduktioner

Målet er at nå et niveau i reduktionerne af udledningen af drivhusgasser - først og fremmest CO2 - så transportsektoren er bæredygtig i 2050 uden en nettoudledning af CO2.

Dermed melder den svenske regering ud med mål, der er mere ambitiøse, end EU's mål, der er en reduktion i CO2-udledningen på 60 procent i 2050 i forhold til 1990.

I løbet af efteråret vil den svenske regering melde ud om, hvordan den vil nå målene om en flåde af biler, der ikke kører på fossile brændstoffer.

Den svenske regering har etableret flere ekspertgrupper med repræsentanter fra bilindustrien og forskningsmiljøer. Den svenske producent af lastbiler og busser,



Scania, er repræsenteret i flere af grupperne - blandt andet gruppen, der ser på, hvordan man kan udvikle mere effektive køretøjer.

Det centrale er bedre energieffektivitet.

- Vi er ikke bekymret for, hvilken energi, vi skal bruge. Men mere om, hvordan vi kan transportere gods og mennesker på en mere effektiv måde, siger Anders Gustavsson, administrerende direktør hos Scania's Transportlaboratorium.

- Vi har været i stand til at halvere CO2-udslippet målt pr. tonkm fra 2008 til 2012, siger han og henviser til erfaringerne fra Scania's Transportlaboratorium, der driver en transportvirksomhed, hvor der bliver kørt med vogntog mellem Sverige og Nederlandene.

- Jeg tror, det må være sværere at nå det samme resultat med trailere, der er mindre fyldte. Men jeg er overbevist

Materiel

om, at det kan lade sig gøre. Det handler om at tænke ud af boksen, siger han.

Han mener, at det i løbet af få år kan lade sig gøre at reducere klimapåvirkningen fra godstransporten - hvis den politiske vilje er til stede.

- Det er nødvendigt at gennemgå hele transport- og logistik-systemet for at se, hvor vi alle kan bidrage, siger han.

Den største effekt kan opnåes ved at forny ældre flåder med nyt materiel. Anders Gustavsson peger også på, at ældre køretøjer også kan bidrage - eksempelvis ved at sætte maksimumhastigheden ned fra 89 km/t til 85 km/t.

- Det vil resultere i 5-10 procent mindre brændstofforbrug, siger han og fremhæver også chaufførtræning, bedre dæk og bedre vedligeholdelse som emner, der kan resultere i vedvarende besparelser.

Ishøj bliver mellemstation for et transportlaboratorium

Scania

Transportlaboratorium AB

vælger Ishøj som mellemstation for

transporter mellem

Södertälje i Sverige og

Zwolle i Holland.

Lastbilerne, der kører på

strækningen indgår også i

test af komponenter. På

mellemstationen i Ishøj kan

lastbilerne få skiftet

chauffører - og chaufførerne

hvile

Fra slutningen af maj er Scanias lastbil- og busanlæg i Ishøj blevet mellemstation for tusindvis af årlige lastbiltransporter mellem Scanias produktionsanlæg i Södertälje i Sverige og Scanias største monteringsfabrik i Zwolle i Holland. Ishøj ligger præcis halvvejs mellem Södertälje og Zwolle og er derfor centralt placeret for chaufførernes obligatoriske hvil undervejs.



Scania Transportlaboratorium AB har fået base i Ishøj. Transportvirksomheden kører med Scania-lastbiler men også med lastbiler af andre fabrikater - eksempelvis den hvide Mercedes-Benz Actros til højre i billedet.

En del af de interne transporter udføres af Scanias egen vognmandsforretning Scania Transportlaboratorium AB, der beskæftiger godt 20 vogntog i døgndrift mellem

Materiel

Sverige og Holland. Transporterne udføres med fokus på optimal udnyttelse af det rullende materiel, og den årlige kørestrækning når op på 450.000 km pr. lastbil. Det kræver effektiv logistik at udnytte bilerne så intensivt, og da Scania i Ishøj ligger få hundrede meter fra motorvejestilslutningerne på E20, bliver spildtiden i forbindelse med chaufførskift og service minimal.

Enkeltværelser med høj komfort

Scania Danmark har i forbindelse med valget af Ishøj som mellemstation etableret en 180 kvadratmeter mandskabsbygning til de ca. 70 chauffører, der holder lastbilerne rullende døgnet rundt. Mandskabsbygningen rummer blandt andet 16 enkeltværelser.

For at give chaufførerne mulighed for at sove uforstyrret på alle tider af døgnet er alle soveværelser udrustet med individuelle klimaanlæg samt lydisolerede vægge, tag og vinduer.

I mandskabsbygningen er der også indrettet spise- og opholdsrum samt toiletter. Chaufførerne får desuden adgang til bade- og motionsfaciliteter samt sauna.

Af hensyn til miljøet er der på taget af mandskabsbygningen monteret solceller, som forventes at kunne dække hele energibehovet i den nye bygning, der er energiklassificeret til A1. Mens chaufførerne bader, spiser og hviler, kan Scania Transportlaboratoriums lastbiler blive vasket og serviceret på værkstedet i Ishøj, der har døgnåbent fra søndag aften til fredag eftermiddag.

Forskning og udvikling

Scania Transportlaboratoriums mange transporter indgår også i Scania's forskning og udvikling. De høje årlige

kørestrækninger udnyttes til langtidstests af nye komponenter samt afprøvning af forskellige serviceydelser. Det gælder blandt andet 'Ecolution by Scania', hvor Scania har udviklet en 'pakkeløsning' med skræddersyet specifikation af lastbilen, intensiv chaufføruddannelse og -coaching samt optimal vedligeholdelse af køretøjet - alt sammen med henblik på

minimering af brændstofforbruget.

Da Scania Transportlaboratorium har fuldt overblik over alle transporter, kan der indsamles store mængder driftsdata under realistiske forhold, og det udnyttes til at udvikle endnu mere driftssikre og økonomiske køretøjer. Scania Transportlaboratorium kører desuden med et mindre antal lastbiler af konkurrerende mærker for at kunne sammenligne med egne produkter på et objektivt grundlag.



Når Scania Transportlaboratoriums nye mellemstation i Ishøj udnyttes fuldt ud, forventes det, at der vil ankomme og afgang ca. 20 vogntog i døgnet.

Materiel

Dantra A/S fik den første sekser fra DAF

Torsdag 16. maj overrakte den hollandske lastbilproducent, DAF, der første danskregistrerede DAF XF Euro 6 til Dantra A/S i Hampen. Jan van Keulen, administrerende direktør for DAF Trucks Danmark A/S og DAF Netherlands, overrakte nøglerne til administrerende direktør for Dantra A/S, Kenneth Jensen, og chauffør Uwe Reinhardt, der skal have den direkte fornøjelse af lastbilen

Den nye DAF XF Euro 6 er leveret med DAF's Space Cab-førerkabine, en motor på 460 hk og med alle de nye egenskaber, som den nye køretøjsserie er født med. Herudover har Dantra A/S fået bilen leveret i deres sædvanlige førerhusfarve, med mahogni instrumentbord, røde sikkerhedsseler, airbag, håndfri telefon, frontkamera, komplet ADR, DAF Night Lock, Super Air førersæde, 12 trins automat-gearkasse suppleret med mere ekstraudstyr.



Det var en stor fornøjelse for DAF at aflevere det første køretøj i denne nye serie til Dantra A/S, blandt andet fordi det mere eller mindre er blevet en tradition, at når DAF introducerer en ny lastbil, så har Dantra A/S gennem de seneste årtier været den første kunde i Danmark, som får den første indregistreret. Denne gang er Dantra A/S den første kunde i Skandinavien, der har fået en ny DAF XF Euro 6.

Materiel

Volvo Trucks præsenterer sit Euro 6-tilbud

Volvo Trucks har lanceret nye lastvogne med Euro 6-motorer - fra den mindste 5-liters motor til 13-liters motoren til tunge opgaver. I begyndelsen af foråret 2014 vil Volvo Trucks også kunne tilbyde en 16-liters motor, der lever op til Euro 6-normen - og med I-Torque-drivlinen til 13-liters motoren

- Den samlede brændstoføkonomi er meget vigtig for vores kunder, og vi har en kombination af teknologi- og servicetilbud, som vores konkurrenter vil få svært ved at slå, siger Astrid Drewsen, produktchef for drivliner hos Volvo Trucks.

Forbedret efterbehandling af emissioner

I udvalget af motorer til tunge opgaver, D11, D13 og den kommende D16 har Volvo Trucks bevaret den gennemprøvede katalysator, SCR (Selective Catalytic Reduction). SCR har bevist sit værd og er effektiv til efterbehandling af emissioner og ideel i forhold til at opfylde Euro 6-kravene. Derudover har Volvo Trucks forbedret katalysatorbelægningen på SCR-enheden og AdBlue-indsprøjtningssystemet.

Omkostningseffektiv teknologi

For at opfylde Euro 6-kravene skal varmen i udstødningssystemet holdes på et mere eller mindre konstant højt niveau. Volvos Trucks kombinerer derfor SCR-løsningen med ikke-kølet EGR (Exhaust Gas Recirculation) og et dieselpartikelfilter i D11 og D13 Euro 6-motorerne.



Den teknologiske løsning for D5- og D8-motorerne er en kombination af det kølede EGR-system, partikelfilteret og SCR.

- Vores erfaring fra emissionslovgivning rundt om i verden har inspireret os til vores valg af en brændstoffeffektiv, omkostningseffektiv og mindre kompleks motorteknologi. Vi er meget tilfredse med vores Euro 6-motor, især eftersom miljøhensyn er en af vores kerneværdier, siger Astrid Drewsen.

Euro 6-motor fra Volvo Trucks

I september 2012 begyndte Volvo Trucks salget af sin første Euro 6-motor, en D13-enhed med 460 hestekræfter. I juni i år vil salget af de nye D5-, D8-, D11- og D13-motorer gå i gang.

I begyndelsen af foråret 2014 vil Volvo-lastvogne også kunne fås med en 16-liters motor og I-Torque-drivlinen til 13-liters motoren.

Volvo Group Trucks oplyser til transportnyhederne.dk, at den første nye Volvo FH med Euro 6-motor blev leveret af Volvo Trucks generelt i midten af marts. Midt i april blev den første indregistreret i Danmark.

Materiel



Mercedes-Benz kommer med en ny og opdateret udgave af sin Eonic-modelserie. Eonic markerer sig ved sin lave indstigningshøjde og flade gulv i førerhuset.

Mercedes-Benz præsenterer en ny Eonic

Nu lancerer Mercedes den nye Eonic. Lastbilen med den karakteristiske lavt placerede kabine får nu Euro VI-motorer ligesom de andre modeller fra Mercedes. Samtidig reduceres brændstofforbruget med op til fire procent

Eonic er blevet en favorit hos dem, der laver mange stop på en arbejdsdag. Kabinen med sin lave indstigning, fulde ståhøjde og store, automatiske højredør byder på et arbejdsmiljø i en klasse for sig.

Kabinens struktur er da også det eneste, der er urørt i den nye generation. Interiøret byder på mange nyheder, herunder bedre placering af greb og knapper samt mere opbevaringsplads. Eksteriøret er stærkt opdateret med samme formsprog som Actros, Antos og Arocs.

Eonic har fået et nyt chassis, ny drivline og ny

elektronik. Den nye Euro 6 motor på 7,7 liter reducerer udslippet af kvælstofoxider og partikler med omkring 90 procent sammenlignet med Euro 5 versionerne. Samtidig er brændstofforbruget reduceret med op til fire procent og AdBlue forbruget med 40 procent.

Selv om den nye drivline er tungere, er nyttelasten den samme som før takket være et lettere chassis.

Den nye dieselmotor (OM936) er tilgængelig i to versioner med effekt på 220 kW/299 hk eller 260kW/354 hk. Maksimalt drejningsmoment leveres allerede ved 1200 o/min. En motorbremse på 235 kW/320 hk sikrer, at bremserne holder længere.

Transmissionen er det gennemprøvede sekstrins Allison automatgear, som nu er blevet udstyret med Eco-software for endnu mere jævn motorgang og lavere brændstofforbrug. Den nye Eonic kommer som 4x2, 6x4 eller 6x2/4 og med 18 eller 26 tons totalvægt. Akselafstanden fås fra 3,45 til 5,7 m.

Navne - job og karriere



Fredag 7. juni fylder ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen 40 år. ITD inviterer i dagens anledning venner, forretningsforbindelser og andet godtfolk til åbent hus med helstegt pattegris og fadøl i hovedkvarteret på Lyren i Padborg

Jacob Chr. Nielsen har 1. juli været administrerende direktør for transportorganisationen ITD i tre år. I de tre år er medlemstallet vokset med cirka 50 procent, organisationen er blevet omstruktureret, og ITD har oprettet nye kontorer i København og Bruxelles.

Oven i det har ITD også fornyet paletten af medlemsservices, og det kan aflæses positivt på den seneste medlemsundersøgelse, hvor tilfredsheden ligger i top.

Der har også været tid til at videreudvikle forretningsaktiviteterne i ITD's datterselskab FDE, som beskæftiger sig med international momsrefusion og betalingsformidling til europæiske færger og vej anlæg. FDE er i dag markedsleder på sit felt, ikke mindst takket være opkøbet af den franske konkurrent Vialtis, som blev gennemført i efteråret 2012. Anstrengelserne bærer frugt på bundlinjen, hvor både ITD og FDE viser overskud.

Kolleger og medarbejdere karakteriserer Jacob Chr. Nielsen som en moderne leder med en positiv og imødekommende tilgang til høj såvel som lav. Han mestrer ledelsens grunddiscipliner: Kommunikerer klart og direkte, sætter sig ind i svære problemstillinger på kort tid, skærer igennem og søger kompromiserne, hvor det er nødvendigt. Han uddelegerer også tillidsfuldt ansvar.

Jacob Chr. Nielsen betegnes som en vellidt direktør med en loyal ledergruppe og organisation bag sig.

Overfor branchens vognmænd og virksomheder betjener Jacob Chr. Nielsen sig af den samme umiddelbare og uhøjtidelige facon. Han stiller altid gerne op til en debat i øjenhøjde om store og små problemstillinger – også de svære debatter hvor følelserne kan komme i kog.

At gøre de danske vognmænd til vindere i den tiltagende internationale konkurrence er blevet en erklæret mission for ITD under Jacob Chr. Nielsen, der flere gange har meldt ud, at målet er at gøre Danmark til en af Europas førende nationer indenfor vejtransport.

Jacob Chr. Nielsen har en HD i regnskab og økonomistyring plus ledelseserfaring fra internationale erhvervsvirksomheder som Lego, Ecco og Sauer Danfoss. CV'et prydes også af en international MBA i ledelse fra Leicester University.

Jacob Chr. Nielsen gift med Mette og far til børnene Johanne og Anders.

Flydende forbindelser

Transportministeren hilser nyt havnepakke-forslag fra EU-Kommissionen velkomment

EU-Kommissionen har fremsat et forslag, der skal forbedre europæiske havnes vilkår som vækstmotorer i EU ved at sikre lige konkurrencevilkår for havnetjenester og øge den økonomiske gennemsigtighed. Den danske transportminister Henrik Dam Kristensen peger på, at forslaget på en række punkter ligner den seneste ændring af den danske havnelov

Et nyt forslag fra EU-Kommissionen skal bane vej for bedre vilkår for havne på det transeuropæiske transportnetværk (TEN-T).

Forslaget skal skabe rammen for en fri og lige adgang til markedet for havnetjenester ved en gennemsigtig og åben

procedure for udvælgelse af leverandører af havnetjenester.

Derudover er det hensigten, at der skal skabes mere gennemsigtighed i havnenes organisation og drift, således at informationer om offentlig finansiering bliver tilgængelige.

Endelig lægger det nye forslag op til, at havnene skal nedsætte et rådgivende udvalg for brugere af havnene med det formål at øge kundefokus.

Transportminister, Henrik Dam Kristensen (S), er positivt indstillet for det nye forslag, der i flere sammenhænge ligger i forlængelse af den seneste ændring af havneloven i Danmark i 2012.

- Jeg synes, at det er et meget spændende forslag, der kan være med til at sikre en åben og fair konkurrence i havnesektoren, så der skabes de bedste vilkår for, at vores

havne kan udvikle sig. Jeg kan se, at store dele af Kommissionens forslag ligner den seneste ændring af den danske havnelov, som vi vedtog sidste år. Det er glædeligt, at vi i Danmark har været på forkant, og at der nu er udsigt til, at de større havne i hele EU vil skulle operere under de samme fornuftige rammer som i Danmark, siger Henrik Dam Kristensen.

Han peger på, at der dog stadig er en del elementer i EU-Kommissionens forslag, hvor de reelle konsekvenser for havnene ikke er klare nok.

- Jeg vil under forhandlingerne i Ministerrådet lægge vægt på, at det ikke må medføre administrative byrder for erhvervslivet, siger



Flydende forbindelser

Havne-organisation er generelt tilfreds med havneudspil fra EU

EU-Kommissionen præsenterede 23. maj sit 3. forslag til en havnepakke. Modstand fra fagforeninger var primær årsag til, at de første forsøg i 2003 og 2005 ikke førte til noget

Danske Havne er overordnet tilfreds med Kommissionens udspil til en havnepakke. Ud fra Danske Havnes synspunkt indeholder EU-Kommissionens udspil regler, der passer til den danske havnelov

EU-Kommissionens udspil handler om gennemskuelig økonomi og øget kvalitet i havnes ydelser og services. Organisationen Danske havne mener, at forslaget er en klar anerkendelse af det økonomiske potentiale, der ligger i havnene - eksempelvis som erhvervscentre og vækstmotorer i den europæiske økonomi.

Danske Havne fremhæver, at potentialet ifølge forslaget skal indfries gennem nye fælles retningslinjer for blandt andet adgang til at udbyde tjenester i havne og til en mere gennemsigtig havneorganisation og økonomi.

EU-Kommissionen har ifølge Danske Havne været meget interesseret i den danske havnelov fra sidste år. Havneloven blev til på en platform af bred enighed blandt havne og havnens kunder, ejere og brugere om at give havne en ramme for at blive mere effektive og skabe øget værdi.

Danske Havne er tilfreds med retningslinjer frem for firkantede regler, men ærgrer sig over, at ikke alle havneservices er med. Det betyder for eksempel, at retningslinjer for terminaloperatørers kontrakter og arbejdsvilkår for havnearbejdere er lagt væk. Der mangler efter Danske Havnes opfattelse også klare regler for statsstøtte til havne. Retningslinjerne blev lovet af

Europa-Kommissionen i 2007, men de er endnu ikke lagt frem.

Danske Havne har medvirket til EU-Kommissionens udspil. Igennem havnenes europæiske brancheorganisation ESPO har Danske Havne haft en række både formelle og uformelle møder med DG MOVE, der er EU-Kommissionens transportenhed. Det er derigennem, interessen for den danske havnelov er opstået. Det er noget, som især de sydeuropæiske havne har modtaget med rynket pande og misbilligelse. Det uden tvivl vil skabe stor debat under behandlingen i EU-Parlamentet og Ministerrådet.

Havnenet blev strammet i 2011

EU Kommissionen strammede i 2011 nettet for havne, der kan være med i EU' havnenetværk. I Danmark er Aarhus Havn og Copenhagen-Malmø Ports med i kernenettet af EU's største havne. Dertil kommer 20 havne i et udvidet netværk, der alle skal sikres adgang til de udpegede hovedkorridorer for godsets bevægelse i gennem EU. EU's kerne-net og udvidede net udgør i alt 319 havne, der tilsammen håndterer 96 procent af alt gods og 93 procent af alle passagerer i Europa.

Selve godskorridoren er udvidet til at løbe gennem hele Jylland, da Norge i første udkast ikke blev talt med. Dertil kommer sammenhæng med transportcentre i Køge, Høje Taastrup, Taulov og Padborg.

Danmark har 22 havne med i det samlede net.

Danske Havne havde gerne set flere danske havne på EU-listen. Det er dog ikke en lukket liste, da EU-Kommissionen forventer en løbende revision af listen. En havn som Køge forventes for eksempel at komme med på listen på grund af øget godshåndtering i transportcenteret og udvidelsen af havnen.

Flydende forbindelser

Havnedirektør ser lyse tider forude

Hos ledelsen i Fredericia Havn, der i kraft af olietransporter er Danmarks største, er der en positiv stemning. Det skyldes blandt andet EU-Kommissionens udspil til en ny havnepakke, som åbner for større betydning for havnen i Fredericia

I dag er Københavns Havn og Aarhus Havn de to danske havne, der er med i EU's centrale netværk, der omfatter havne. Men en række andre danske havne er med i det totale net. Det gælder eksempelvis Fredericia.

EU-Kommissionens udspil til en ny havnepakke omfatter eksempelvis en plan om at lave en godstransport-korridor via Jylland, via 20 danske havne, der sikrer godsets adgang gennem EU.

- Planen kan komme til at betyde, at Fredericia og transportcentret i Taulov, kan få en endnu større betydning for Vestdanmark og fordi den kommer til at forbinde Fredericia med resten af Europa, siger Jens Peter Peters ifølge DR.

EU-Kommissionen betragter havnene i Europa som erhvervscentre og som vækstmotorer for den europæiske økonomi. Hos ledelsen af Fredericia Havn, der er en af de tre havne, der hører under ADP A/S, hvor Fredericia



*Containerlosning Fredericia Havn.
(Foto: Lars B. Jørgensen, ADP)*

Kommune er hovedaktionær, er man med på den opfattelse:

- Det er vi helt sikkert. Der foregår i øjeblikket et større udredningsarbejde om hvordan vi kan udvikle transportcentret i Taulov yderligere i sammenhæng med Fredericia havn. Så derfor hilser vi EU-udspillet til en havnepakke velkommen, siger havnedirektør Jens Peter Peters ifølge DR.

Flydende forbindelser

To millioner har sejlet med Leonora Christina

Rederiet Færgen kunne mandag markere, at den bornholmske superkatamaran Leonora Christina, har fragtet de første 2 millioner passagerer frem og tilbage over Østersøen, siden den blev sat i drift forrige sommer

Det var familien Kempfner/Grønvald fra Stævn på Sjælland, der ramte det magiske runde tal, og det var marketingmedarbejder Anita Aird, som overrakte den glade nyhed.

Familien fik en buket blomster samt et gavekort til en tur/retur overfart på en rederiets destinationer efter eget valg. Der ud over blev familien beværtet med mad og drikke under overfarten til Ystad.

En stabil forbindelse over Østersøen

Hurtigfærgen Leonora Christina er en af verdens største katamaranfærger, og indsættelsen i 2011 betød, at BornholmerFærgen i ét hug forøgede kapaciteten på overfarten mellem Ystad og Rønne med over 40 procent.



Familien Kempfner og Grønvald med deres tre døtre. Mandag formiddag blev en af dem passager nummer to million og blev trakteret på vej med færgen til Bornholm. Derudover fik de en gratis rejse tur/retur overrakt af marketingmedarbejder Anita Aird. Kaptajn på Leonora Christina, Jesper Manley Madsen, var med ved overrækkelsen.

Administrerende direktør i Færgen, John Steen-Mikkelsen fortæller, at den nye hurtigfærge var og er det helt rigtige valg for Bornholm:

- Leonora Christina lever helt op til vores forventninger. Den har en høj regularitet. Den sejler i så godt som al slags vejr - og har dermed sikret en stabil forbindelse for Bornholm. Der ud over har Leonora Christina en så stor kapacitet, at vi kan tilbyde vores kunder en langt bedre service på de mest eftertragtede afgang til/fra Bornholm, end vi har haft mulighed for tidligere. Og endelig så er den korte overfartstid på kun 1:20 vigtig for øen - fordi det gør det nemt og bekvemt at komme til og fra Bornholm, siger han.



Flydende forbindelser

Lille færge får to store dage

Både 5. og 6. juni kommer Aarø-færgen, der forbinder den lille ø, Årø, i Lillebælt ud for Haderslev Næs, til at sejle med fuldt hus.

Først er der grundlovsfest på øen, og dagen efter er der lagt en nøje plan for transport med færgen, så alt kan være klar, når Regentparret kommer

Traditionen tro er det gratis at komme en tur til Aarø, når der 5. juni er grundlovsfest på øen, og det plejer rigtig mange at benytte sig af.

- De sidste par år har vi haft mellem 800 og 1.500 passagerer med frem og tilbage på grundlovsdag, siger overfartsleder Jens Kloster Hedegaard.

Dagen efter besøger Regentparret øen som et led i deres sommertogt. Derfor er der rigtig meget, der skal transporteres over til øen, og den normale sejlplan er droppet så forbindelser til busser findes ikke.

- Færgen kommer til at sejle i pendulfart fra kl. 06.00. Vi har lavet en meget stram tidsplan for, hvem og hvad der skal over med færgen og i hvilken rækkefølge, og det begynder vi på tidligt om morgenen, så vi har alt med over, inden Regentparret ankommer med chalup klokken 10, siger Thor Lange, koordinator for det royale besøg.

Kronebil, soldater og skoleelever skal med over
Udfordringen er blandt andet at få fragte næsten 200 børn fra tre børnehaver, 500 elever fra Starup Øsby Skole, pressebusser, kronebil, kareter, gæster, politifolk og

Slesvigske Musikkorps med over på øen, inden Regentparret ankommer.

Færgen har normalvis plads til 12 biler, men man skal ikke regne med, at der er plads til biler eller større køretøjer 6. juni. Først efter kl. 16.00 vil der være mulighed at få køretøjer med uden særlig tilladelse. Færgen vil være indstillet på øen mellem 09.30 og 10.05 så alle kan komme på plads.



- Det er en dårlig dag at bestille flyttebil eller komme med en campingvogn på. Vi tager kun det med, der er allermest nødvendigt, og vi bliver nødt til at begrænse

biler på Aarø den dag, siger Jens Kloster Hedegaard.

Selskabet bag Turbåd Helene har stillet skibet til rådighed først på dagen til at hjælpe med at få logistikken til at gå op.

Overfartslederen får i øvrigt også en særlig opgave 7. juni, hvor han går om bord på Kongeskibet Dannebrog og sørger for, at det kommer sikkert ind gennem Haderslev Fjord.

Sidste år sejlede Aarøfærgen med knap 140.000 passagerer. På en hverdag i vinterhalvår er der normalvis 200 passagerer, der benytter færgen.

Søndag 2. juni er dørene åbne i MANs hovedsæde i Greve, hvor der bliver lejlighed til at se og teste ikke mindre end 18 forskellige af MANs nye Euro 6 modeller

MANs Show Time karavane kommer til København med fest og farver

Søndagens Show Time-arrangement i Greve er tiltænkt både chauffører og vognmænd samt deres familier, der vil vide mere om de nye lastbiler.

Som et led i MANs europæiske lancering, stiller MAN til lejligheden op med et væld af tyske lastbiler, Profi-drivere og eksperter, der vil give informationer om lastbilerne og svare på spørgsmål.

Selvom det naturligvis er lastbilerne, der er i fokus, vil der være mange andre aktiviteter på pladsen denne dag. Der bliver opvisning med både racerbiler og motorcykler. På storskærm kan man selv teste sine kundskaber som racerkører og til de mindste vil der være en stor hoppeborg at boltre sig i.

Dagen igennem vil MANs egen hus-kok servere lækkerier fra grillen til alle, som kigger forbi.

For at markere familieskabet med VW Gruppen, vil den lokale VW forhandler, Sydkystens Bilcenter, være på plads og vise både personbiler og Danmarks mest solgte program af lette erhvervsbiler til alle interesserede.

Da MAN også sælger andet end lastbiler, vil der til Show Time-arrangementet også være noget for busfolket, der kan både se og prøvekøre udvalgte busmodeller og få en snak med MAN's bus-

Ugens citat:

- Der er selvfølgelig intet miljø i at en bulgarsk lastbil kører på kryds og tværs i Danmark i månedsvi frem for en dansk. Og farven på nummerpladen øger heller ikke effektiviteten. Det gør kun god planlægning.

DTL's administrerende direktør i sin beretning på organisationens generalforsamling lørdag 25. maj 2013 på Nyborg Strand.

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