

# Ugens transport

Torsdag 13. maj til onsdag 19. juni 2013 - Nummer 19 - 2. årgang

## Magnum er historie - fremtiden hos Renault er Range T, C, K og D

Læs mere side 16 - 20.

*Per Fischer har været i  
Sverige og testet Scania's  
streamline*



Læs mere på side 11 - 14

*Arbejdsudlejeskat skaber  
debat.*

Læs mere på side 5 og 6

*Vognmand blev dømt ude af landzonen  
- Vognmandsorganisation vil tage  
sagen op politisk*

Læs mere side 7

*Transportjuristerne  
skrive om slow  
steaming*

Læs mere side 9 og 10



# Cabotage-kørsel er udbredt - dokumenteret i Sverige

Debatten om cabotagekørsel har med hjælp fra en app til mobiltelefoner fået en ny indfaldsvinkel. Svenske trafikforskere har fået så mange informationer om, hvordan udenlandske lastbiler og deres chauffører bevæger sig rundt i Sverige, at de er kommet med nogle foreløbige meldinger om omfanget af cabotagekørsel.

Nogle lastbiler skal ifølge forskerne have kørt 30-40 cabotagekørsler, inden de har forladt landet.

Andre udenlandske lastbiler kommer ifølge informationer til forskerne aldrig ud af Sverige.

Der er to spørgsmål, som mange sikkert vil stille. Det ene er:

Hvordan ser det ud i Danmark?

Og med oplysningerne fra Sverige i tankerne kan man også spørge, hvorfor det skulle se anderledes ud i Danmark, når det ser sådan ud i Sverige.

Spørgsmålene kan besvares, hvis der bliver taget initiativ til en lignende undersøgelse i Danmark.

Resultatet vil kunne afkræfte myter og afløse formodninger med konkret viden og statistik.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør





RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER

LANGDISTANCE  
MODEL SERIET



EN LASTBIL SKAL  
GENERERE OVERSKUD



[renault-trucks.dk](http://renault-trucks.dk)



# Statistik

## Transportområdet kørte den gale vej i maj

Målt i antallet af konkurser var det en dårlig rute, der var lagt for transportområdet. Efter at have været et af de områder, som gennem den seneste tid have ligget i den gode ende, vendte billedet i maj

Sammenlignet med sidste år, hvor der var 19 konkurser på transportområdet, var tallet steget til 26 i maj i år. Det er en stigning på 36,8 procent, hvilket er langt over den samlede stigning på 2 procent målt på antallet af konkurser i alle brancher. Totalt set gik 456 virksomheder konkurs i maj i år mod 447 virksomheder i maj sidste år.

Ser man på de seneste 12 måneder er der noteret 261 konkurser på transportområdet. Det er 4 færre end i den foregående 12 måneders periode, hvor antallet var på 265. Det svarer til en procentvis tilbagegang på 1,5 procent.

## Lastbil- og taxitrafikken skal ses efter i sømmene

Den svenske regering har bedt Transportstyrelsen om at analysere, hvordan reglerne på transportområdet bliver efterlevet i virkelighedens verden. Det gælder taxikørsel og lastbilkørsel - eksempelvis cabotagekørsel, hvor udenlandske vognmænd udfører indenrigstransporter i Sverige

I marts afsluttede Transportstyrelsen og Rikspolisstyrelsen et arbejde, som den svenske regering havde pålagt dem om at se på, hvordan erhverstransporten efterlevede reglerne.

Den opgave bliver nu efterfulgt af den nye, der går på, at Transportstyrelsen skal særligt se på, hvordan taxitrafikken efterlever reglerne - og på landtransportområdet - hvordan cabotagereglerne bliver efterlevet.

Transportstyrelsen skal også gennemse mulighederne for at "klampa fordon" - tilbageholde et køretøj, ind til en eventuel bøde er betalt.

- Jeg møder jævnligt mennesker, der arbejder på vejene i Sverige, og det er en samstemmende uro, jeg møder. Den ulovlige trafik, som forekommer på vejene skader konkurrencen og skaber et dårligt ry for de virksomheder, der følger reglerne, siger infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd (Moderaterna).

- De aller fleste chauffører er dygtige, men der findes et mindretal, som tilsværter rygten for både taxi- og lastbilvirksomheder, siger hun videre.

Transportstyrelsen skal være færdig med sit arbejde og en rapport til Näringsdepartementet senest 1. december 2013.

# Transportrammer

## Vognmandsorganisation: Skat af arbejdsudleje vil virke i Danmark

Organisationen DTL, som organiserer omkring 2.300 vognmænd i Danmark, vurderer, at det vil være for besværligt at kræve skat af arbejdsudleje ved international transport. Derimod vil det efter DTL's vurdering ikke volde problemer at opkræve arbejdsudlejesskat af cabotage, kombineret trafik og vikarkørsel



- Skat af arbejdsudleje vil være et effektivt værn mod ulige konkurrence og social dumping i Danmark, både hvad angår udnyttelse af cabotage, kombineret trafik og ikke mindst den stigende tendens til brug af udenlandske chaufførvikarer.

Sådan lyder vurderingen fra DTLs' administrerende direktør Erik Østergaard.

Med hensyn til den rent internationale kørsel ind og ud af Danmark er det DTLs vurdering, at arbejdsudlejesskatten på det område er "... unødigt bøvet og vanskelig at kontrollere".

Skat på arbejdsudleje blev for få uger siden et emne for transportvirksomheder, da Skat skrev rundt om, hvem skatten omfattede, og hvordan den skulle opkræves.

- Vi støtter lovens hensigt, men vi foreslår, at kravet om indeholdelse af skat af arbejdsudleje bortfalder for den internationale trafik. Social dumping er, når et andet lands løn- og arbejdsvilkår permanent udnyttes inde i Danmark til at udøve unfair konkurrence, siger Erik Østergaard.

Arbejdsudlejesskat kan forebygge social dumping  
- Det bekæmper vi ikke ved at ramme den internationale kørsel, som er kendetegnet ved at man kortvarigt opholder sig i andre lande. Til gengæld vil det bidrage til mere lige konkurrence, hvis de unfair konkurrencefordele ved cabotage, kombineret trafik og anvendelse af udenlandske chaufførvikarer modvirkes ved en dansk arbejdsudlejesskat, siger Erik Østergaard.

Han fremhæver, at det altid har været en mærkesag for DTL, at undgå unødigt bureaukrati.

- Som vi læser loven, så bliver det meget bøvet at tilbageholde, dokumentere og kontrollere skat for den danske del af en international kørsel. Beskatning af den kørsel, der udelukkende foretages i Danmark, vil til gengæld ikke være det store problem. For cabotage og kombineret trafik er der jo tale om hele ture i Danmark, og for vikarkørsel er der allerede et krav i godskørselsloven om, at man skal følge overenskomsterne for området, fremhæver Erik Østergaard.

# Transportrammer

## Transportvirksomheder overvejer at flytte ud efter ny lov

Skat's fortolkning af regler om arbejdsudleje vil betyde farvel til milliardomsætning og flere tusinde danske job. Det konkluderer transportorganisationen ITD på baggrund af en medlemsundersøgelse. - Det kan simpelthen ikke være rigtigt, siger Jacob Chr. Nielsen, der er administrerende direktør i ITD. Transportorganisationen vil have politikerne til at handle med det samme



Baggrunden for ITD's medlemsundersøgelse er en ny lov om arbejdsudleje. Den nye lov pålægger i en række tilfælde danske virksomheder - der i blandt transportvirksomheder - at opkræve skat af den betaling, som udenlandsk arbejdskraft får af den danske virksomhed, de arbejder for.

ITD's undersøgelse peger på, at udflytning af danske lastbiler eller fakturering af kunderne gennem et udenlandsk selskab i stedet for et dansk, er to konkrete overvejelser hos en række lastbilvognmænd over hele landet.

ITD forklarer, at reglerne er udviklet med henblik på udenlandske arbejdstagere, som opholder sig i Danmark i kortere eller længere tid uden at betale skat i hverken Danmark eller hjemlandet.

Skat har fastslået, at reglerne også omfatter udenlandske lastbilchauffører, der kører igennem Danmark eller starter eller slutter en tur i Danmark. Men kun for den del af turen, der foregår på danske veje, og kun hvis turen er bestilt af en dansk vognmand.

ITD refererer en række udsagn, som er kommet ind via undersøgelsen.

“Katastrofe”

“En helt umulig administrativ opgave. Vi flytter transporterne til udenlandsk selskab”

“Hvis reglerne bliver effektueret, og jeg skal tilbageholde 38% af fakturabeløbet, så stopper forretningen af sig selv”

”Al administration vedrørende eksportkørsel flyttes ud af DK!”

ITD fremfører, at normen i landtransportbranchen er, at internationale chauffører beskattes i det land, hvor de er ansat. Med Skat's udmelding er der lagt op til et bureaukрати, hvor fakturaer skal opsplittes, og hvor chaufføren vil blive dobbeltbeskattet - en beskatning, som hans selv skal forsøge at få modregnet i hjemlandet.

Vinderne er ifølge ITD de udenlandske vognmænd, som kan køre i Danmark med den selvsamme chauffør uden at være omfattet af ekstra beskatning.

Hos ITD sætter man nu kræfterne ind på at råbe politikerne op, så de kan sætte mere hensigtsmæssige grænser for, hvordan reglerne skal anvendes.

- Det kan simpelthen ikke lade sig gøre i praksis at beskatte internationale lastbilchauffører særskilt i hvert



# Transportrammer

eneste land, de kører igennem. Vi tager det som et udtryk for en verdensfjern holdning i Skat. Der kan næppe findes en ansvarlig politiker, som vil stå bag denne absurde praksis, når konsekvenserne bliver kendt, siger ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen og pointerer:

- Det er tydeligvis en hovsa-lov, hvor konsekvenserne ikke er tænkt ordentligt igennem på forhånd. Men der er skabt en meget alvorlig og uholdbar situation for et helt erhverv. Derfor haster den en politisk afklaring.

ITD's medlemsundersøgelse viser, at det både er store og små vognmandsvirksomheder, der vil blive ramt af Skat's regler. Samlet vurderer ITD, at de ramte virksomheder repræsenterer en omsætning på 15-20 milliarder kroner.

De har omkring 5.000 lastbiler indregistreret i Danmark og beskæftiger 4.000 danskere i administration, ledelse og lagerfunktioner.

- Det håbløse ved reglerne er, at de kun gælder for danske vognmænd. Dermed åbner reglerne en ladeport for, at udenlandske vognmænd kan overhale de danske og køre bort med kunderne. Danmark siger hermed farvel til en milliardomsætning og flere tusinde gode job. Det kan simpelthen ikke være rigtigt, siger Jacob Chr. Nielsen.

## Vognmandsorganisation vil tage landzonesag op politisk

Vognmand Jesper Nielsen fra Ortved nord for Ringsted har været i rettet og er blevet dømt ude af landzonen med sin vognmandsvirksomhed, der ligger i landzone. Vognmandsorganisationen DTL vil arbejde videre med sagen politisk

Vognmand Jesper Nielsen driver en lille vognmandsforretning fra en landejendom i Ortved, hvor han selv sidder bag rattet i virksomhedens lastbil. Han leverer blandt andet containere til byggeplader.

Han virksomhed blev for nogen tid siden indbragt for Natur og Miljøklagenævnet, der mener, at hans lastvogn og containere skæmmes området, der kun er beregnet til landbrugsdrift.

Chefjurist John Roy Vesterholm fra vognmandsorganisationen DTL oplyser til

transportnyhederne.dk, at organisationen vil arbejde videre med sagen politisk, da afgørelsen kan få konsekvenser for mange andre små vognmandsvirksomheder, der ligger i landzonerne.

DTL vil gennem interesseorganisationen Dansk Erhverv blandt andet søge om foretræde for Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer, hvor tidligere transportminister Hans Christian Schmidt (V) er formand.

DTL vil også forsøge at få gang i et samarbejde med foreningen Landsbyerne i Danmark for ad den vej at forsøge at påvirke politikerne til at se anderledes på problemstillingen - og dermed få ændret reglerne.

Tirsdag 18. juni har DTL sammen med tre andre organisationer med interesse i spørgsmålet om erhvervsvirksomheder i landdistrikterne foretræde for Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer.

# Statistik

## Maj kom med flere konkurser

I maj steg antallet af konkurser i Danmark med 2 procent. Samlet set kan andet kvartal stadig nå at blive det kvartal, hvor der viste sig en bedring i forholdene for danske virksomheder

Opgjort i faktiske tal gik 456 firmaer konkurs i maj i år sammenlignet med 447 i samme måned sidste år.

- I maj ser vi - som vi måtte forvente - en lille stigning i antallet af konkurser sammenlignet med året inden. Det er en lille korrektur i forhold til de ret positive tal fra starten af andet kvartal. Når vi fortsat er positive i forhold til forventningen til kvartalet, så skal vi længere ned i tallene, siger Frank Papsø, Nordic Director for analyse og forretningsudvikling hos kreditvurderingsinstituttet Experian.

- Jeg lægger særligt mærke til, at der er færre butikker, der må lukke - mens der sidste år i maj var 103 handelsvirksomheder, der bukkede under, så var det i maj i år faldet til 94. Da handelen er så følsom over udsving,

ser vi det som et positivt signal i et ellers trist billede, siger han videre.

Han konstaterer, at de vanskelige tider ser ud til at ville blive, og derfor skal virksomhederne indstille sig på at være skeptiske overfor kunder.

- For en nøgle til overlevelse er at kende sine kunder og deres evne til at betale - ikke bare i dag, men også i fremtiden, siger han.

### Udfordringer for enkelte erhverv

Undervisning og landbrug/fiskeri er fortsat de svageste områder. Målt over året er antallet konkurser for undervisningsfirmaer steget med 27 procent, mens der er 16 procent flere konkurser for landmænd og fiskere.

- Undervisningsområdet er under pres og hvis vi ser på de øvrige signaler på det område, er vi fortsat bekymrede. Det bør deres kunder og kreditorer forholde sig til. Samlet set har vi set nogle positive signaler her i andet kvartal, men jeg forventer ikke, at det bliver som tidligere. Danske virksomheder må omstille sig til vanskeligere kreditforhold, siger Frank Papsø.

## Maj åbnede for flere danske lastbiler på vejene

Antallet af nyregistrerede lastbiler faldt i maj. Men selvom der kom færre nye lastbiler på vejene med danske nummerplader, voksede antallet af lastbiler i løbet af maj med 169

Opgjort i faktiske tal var der ved begyndelsen af maj indregistreret 42.249 lastbiler over 3,5 ton i Danmark. Da maj sluttede kørte 42.418 lastbiler rundt med danske nummerplader sat fast på kofangerne med lim, skruer eller i en nummerpladeholder.

Selvom bestanden af danske lastbiler steg i maj med 169 lastbiler - en fremgang på 0,4 procent, er der set i forhold til maj sidste år tale om en tilbagegang på 979 opgjort ved udgangen af maj de to år. Det er en tilbagegang på 2,26 procent. Det er anden måned i træk, at lastbilbestanden vokser. Maj i år markerer sig som en af de få måneder siden sommeren 2008, hvor lastbilbestanden er vokset i forhold til foregående måned.





# Slow steaming - "The full story" og lidt til...

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

Overskriften henviser til en brochure benævnt "Slow steaming *The full story*" udgivet af A.P. Moller-Maersk Group. Brochuren beskriver de såvel omkostningsmæssige som miljømæssige fordele ved at lade blandt andet container- og tankskibe sejle for nedsat fart. En praksis, som særligt på grund af de sparede bunkersomkostninger, har vundet gehør blandt redere verden over siden finanskrisen tog fart i 2008.

Maersk's research på området viser ifølge den pågældende brochure, at en reduktion af farten fra 24 knob til 12 knob ikke bare medfører lavere bunkersomkostninger og lavere CO2-udslip, men tillige øger transportens pålidelighed.

I forhold til containertrafikken var erfaringerne således, at den *totale transporttid* for en vare fra den kinesiske producent ud til hylderne i Europa og USA var mellem 70 og 80 dage. *Søtransporten* fra Hong Kong i Kina til Rotterdam i Holland ville vare 21 dage ved maksimal fart. Hvis skibet under farten løb ind i en storm eller andre uforudsete hindringer, ville det være vanskeligt at undgå forsinkelser, hvilket indebar en nedsat pålidelighed i relation til transporttidens samlede længde.

Ved "slow steaming" ville den samme søtransport, hvis den forløb planmæssigt, tage 23 dage. Men da man ved uforudsete hindringer undervejs, som kunne danne basis for en forsinkelse, reelt har mulighed for at sætte farten betragteligt op, vil transportkøberne samtidig opnå en større pålidelighed i relation til, at

den planlagte transporttid på 23 dage kan overholdes – også på trods af de uforudsete hindringer undervejs.

Når der ses bort fra de tekniske udfordringer, som "slow steaming" kan medføre, f.eks. en ændret påvirkning af motorer og maskineri, synes "slow steaming" umiddelbart at være en fordel – ikke bare for miljøet, men for alle implicerede parter i transporten. Ikke desto mindre har en forholdsvis ny engelsk afgørelse, der involverede et andet stort dansk rederi, vist, at "slow steaming" ikke nødvendigvis er til fordel for alle de involverede parter i transporten.

I sagen, der omtales som "Pearl C-sagen", havde det danske rederi chartret skibet Pearl C, der er en såkaldt "bulk carrier" eller et tørlastskib, som transporterer bulkgoods. Bulkgoods er upakket gods, eksempelvis kul, korn, malm og andet løst gods. Lejeaftalen, der i søfartsterminologi kaldes certepartiet, bestod hovedsageligt af et standard tidscerteparti. Tidscertepartier er kendetegnet ved, at lejeaftalen er tidsbegrænset, og at befragteren, altså lejeren, får mere udbytte af lejeaftalen jo flere rejser skibet kan gennemføre inden for den aftalte lejeperiode. Af samme grund indeholdt det omstridte tidscerteparti en garanti for, at skibet kunne holde en fart på 13 knob, ligesom det var aftalt, at samtlige rejser skulle gennemføres "with utmost dispatch".

I lejeperioden besluttede befragteren imidlertid at tilbageholde en del af den aftalte leje, idet skibet ifølge befragteren under-performede på grund af "slow steaming". Befragteren var således af den opfattelse, at bortbefragteren (ejeren af skibet) på grund af "slow steaming" misligholdt certepartiet og aftalen om, at samtlige rejser skulle gennemføres "with utmost dispatch", hvilket berettigede

# Transport- juristerne



# skriver

befragteren til at kræve erstatning under den aftalte "off-hire"-klausul. Sidstnævnte klausul regulerer i tidscertepartier traditionelt de tilfælde, hvor befragteren er berettiget til at anse skibet for at være "off-hire", hvilket medfører bortfald af befragterens pligt til at betale den aftalte leje i den pågældende periode. Et skib kan blandt andet gå "off-hire", hvis mandskabet strejker, hvis der opstår skader på skibets skrog eller maskiner, eller hvis skibet skal inspiceres eller repareres på værft, og disse omstændigheder umuliggør skibets fulde funktionsdygtighed.

Retten fandt, at bortfragteren ikke havde forbrudt sig

mod den givne garanti på en gennemsnitsfart på 13 knob. Sammenlignede man imidlertid skibets reelle fart i lejeperioden med den maksimale fart, skibet kunne sejle ved på tidspunktet for certepartiets indgåelse, var konklusionen, at bortfragteren ikke havde ført skibet på en måde, som tillod det at rejse "with utmost dispatch". Da en bevidst beslutning om ikke at lade sejladerne udføre "with utmost dispatch" ikke gav bortfragteren mulighed for at opnå ansvarsfrihed på baggrund af et argument om navigationsfejl, som en reder ellers traditionelt kan påberåbe sig og derved opnå

ansvarsfrihed, måtte bortfragteren betale befragteren erstatning svarende til den mistede tid under certepartiet.

Ifølge dansk søret er såvel bortfragteren (ved rejsecertepartier, hvor certepartiet alene regulerer en eller flere bestemte transporter), som søtransportøren (ved stykgodstransport) forpligtet til at udføre søtransporterne med "tilbørlig hurtighed". Dette indebærer som udgangspunkt, at skibet ikke må afvige fra den hurtigste rute, at den hurtigste rute

skal vælges, og at skibet skal føres i overensstemmelse med godt sømandsskab.

Imidlertid er der ingen dansk retspraksis på, hvorledes disse generelle forpligtelser skal fortolkes i relation til "slow steaming", der jo som ovenfor anført har mange miljømæssige og omkostningsmæssige fordele. Det må dog formentligt antages, at bortfragteren og søtransportøren i aftalerne med deres kunder (befragtere/købere af stykgodstransport) specifikt kan aftale, at "slow steaming" må praktiseres – måske mod en reduktion i certepartihyren/transportprisen. Derved kan bortfragteren og søtransportøren nok komme ud af de generelle forpligtelser til at udføre samtlige transporter med "tilbørlig hurtighed", eller i hvert fald opnå en vis elasticitet i forhold til fortolkningen af denne vending.

Findes en sådan klar aftale ikke, er der på baggrund af Pearl C-sagen omvendt formentligt grundlag for at antage, at en dansk domstol vil komme til samme resultat som den engelske i forhold til, om bortfragteren har pligt til at erstatte befragteren den mistede tid eller ej.

Så selv i bestræbelserne på at gøre noget godt for miljøet (og bortfragterens/søtransportørens egen pengepung), er det vigtigt at være opmærksom på det, der står med småt, når aftalerne med kunderne indgås.

*Alle informationer er kun til generel oplysning og kan ikke erstatte juridisk rådgivning. Hverken transportnyhederne.dk eller Andersen Partners påtager sig ansvar for tab som følge af fejlagtige informationer i artiklerne eller brevkassen eller andre forhold i forbindelse hermed.*

# Materiel



Per Fischer tester

## "Gammel" soldat har fået ny uniform

Streamline er navnet på de nye Scania G-og R-serie lastbiler optimeret til lavt brændstofforbrug med nyt aerodynamiske design og vindafvisende luftstrømspakke

**Af Per Fischer**

En ny version af Scania Opticruise tilbyder flere forskellige køre programmer. Til at maksimere





# Materiel



## Per Fischer tester



brændstofbesparelser er det nye økonomiprogram integreret med den GPS-guidede fartpilot Scania Active Prediction. Og med nye, mere effektive, 2. generations euro 6 motorer, lover Scania op til fem procent

brændstofbesparelse for biler i regional trafik og op til otte procent for biler i fjerntrafik - forhold til de bestående euro-5 motorer.

Mens nogle af konkurrenterne har hældt formuer i udvikling af helt nye lastbiler i forbindelse med de forestående euro-6 motorers deadline 31. december 2013, har Scania ført en noget mere tilbageholdende, og måske fornuftigere økonomisk videreudviklings profil. Det er formentligt gjort ud fra en vurdering om, at de snart aldrende og bestående G og R serie modelprogrammer sagtens kan leve op til nutidens topmoderne krav vedrørende blandt andet komfort, køreegenskaber og miljøegenskaber.

For at kunne leve op til ovennævnte krav, og samtidig vise flaget med nye visuelle indtryk, har den svenske

lastbilproducent ladet sig nøje med mindre, men kærkomne opdateringer af førerhusenes eksteriør og indretning. At producentens udviklingsafdeling så har haft den gamle Streamline model, der blev lanceret i 1991, har faktisk vækket mange nostalgiske minder hos mange Scania tilhængere.

### Få ændringer

Hvad angår visuelle ændringer er den nye Streamliner nemmest at identificerer med at luftindtagene på førerhusenes hjørner er fjernet til fordel for mere glatte og runde hjørner, som også giver et mindre bidrag til nedsat brændstoføkonomien.

Med hensyn til førerhusenes interiør og indretning tilbydes en ny linje premium fører- og passagerstole og en bredere køje med ekstra tyk madras, som er standard i R førerhuse.

# Materiel



## Per Fischer tester



Også Opticruise gearskiftet har fået tilføjet fornyelser. De består nu af fire køreprogrammer, Standard, Økonomi, Power og Off-road.

### Fem stærke motorer

Det nye euro-6 motorprogram består indtil videre af fem versioner. Senere kommer der to mere til.

For den legendariske V8 motor drejer det sig om en 520 hk version, som generer 2700 Nm ved 1000-1300 omdrejninger/min. Og en 580 hk version, som generer 2950 Nm ved 1000-1350 omdrejninger/min.

I forbindelse med de nye 12,7 liters, seks cylindrede rækkemotorer tilbydes tre kraftversioner. En med 410 hk, 2150 Nm. En med 450 hk, 2350 Nm, og en med 490 hk, 2550 Nm. Fælles for de tre versioner er at drejningsmomenterne udløses ved 1000-1300 omdrejninger/min.

### Positive indtryk

I forbindelse med lancering af den nye Streamliner serie, var der lejlighed til at prøvekøre en lang række modeller på udvalgte motor- og landevejsstrækninger ved Södertälje.



# Materiel



## Per Fischer tester



For mit vedkommende blev der tid til tre forskellige vogntog. Dels et 40 ton tung sættevognstog med en 580 hk stærk V8 motor. Dels et 60 ton tungt modulvogntog med en 490 hk rækkemotor, og dels et 40 ton tung sættevognstog, som blev drevet af den mest interessante rækkemotor, den med 410 hk og 2150 Nm drejningsmoment.

Eftersom jeg ikke fandt nævneværdige forskelle på de nye Streamline biler og de bestående modeller, er der egentlig ikke så meget at fortælle om køregenskaber og komfort. De punkter er i begge tilfælde placeret på de højeste niveauer. Dog syntes jeg det er på sin plads at fremhæve 410 hk motorens potentiale som en stor overraskelse. Den motor kan godt gå hen og blive en succes på det danske marked.

*Scania's nuværende førerhusdesign har snart 28 år på bagen. Trods de mange år er der stadig tale om et vellykket design af et førerhus med høj komfort for chaufføren. I den nye Streamline-udgave er der også justeret lidt på indretningen til gavn for manden eller kvinden, der skal arbejde og bo i huset.*





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

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

**Bestil dit eget abonnement  
på [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk)  
ved at klikke her!**

Member of VBG GROUP

**EN VERDENSNYHED, DER RENGØR OG  
SMØRER DIN KOBLING UNDER KØRSLEN.**



### **MECHMATIC**

I over 60 år har VBG drevet udviklingen af koblinger. Nu lancerer vi endnu en verdensnyhed. MechMatic er et unikt produkt, der renser og smører din kobling automatisk under kørslen, og som med påføring af smøremidlet i form af tynd olietåge gavner både driftsøkonomi og miljø. MechMatic udgør endnu et godt eksempel på vores ambition om altid at stå bag dig i dit vigtige arbejde. Læs mere på [www.vbg.dk](http://www.vbg.dk)



**The strong connection**

## Materiel

# Magnum er historie - Range T er fremtiden

Tirsdag i denne uge præsenterede Renault Trucks sine nye lastbilmodeller ved et show i Euroexpo i Lyon, hvor der var lysshow og taler, dans og musik - og en stor udstilling af de nye lastbiler - hvor Range T har erstattet Magnum, Range K har erstattet Kerax og Range C og D har erstattet Premium og Midlum.

Ser man på designet, er det let at komme til at tænke på familieskabet med Volvo Trucks gennem Volvo Group.

Ved præsentationen var der også eksempler på, hvor Renault Trucks vil satse, når det gælder nicheområderne.



## Renault Trucks har trykket på start

De nye lastbiler fra Renault Trucks er sat i produktion. De første lastbiler i den nye Range ventes til Danmark i september

Det drejer sig om to- og tre-akslede lastbiler til langtransport og distribution. Fire-akslede lastbiler følger derefter, så det fulde produktprogram - hvor alle motorer er Euro 6 - er fuldt i produktion i begyndelsen af 2014. det er eksempelvis lastbiler med tre styrende aksler og tungvognstrækkere.

Men også biler med mandskabskabiner og udrykningskøretøjer.

Af: **Jesper Christensen**



# Materiel

## Renault Trucks ar-Range-rer sine nye lastbiler efter behov

Onsdag formiddag i denne uge åbnede Renault Trucks for spørgsmål fra europæiske transportjournalister. transportnyhederne.dk mødte en af Renault Trucks ingeniører, som fortalte om de nye lastbiler i de nye serier - Range T, C, K og D

**Af: Jesper Christensen**

Det første indtryk af de nye lastbiler fra Renault Trucks er positivt. Den største fornyelse er sket i den tunge ende med Range T, C og K, som viser sig frem med et helt nyt førerhusdesign.

For Range T's vedkommende er der sagt farvel til Magnum, som dermed er sendt over i historiebøgerne.

Range T spænder fra 16 ton totalvægt op opefter - forstået på den måde, at den letteste Range T med det laveste førerhus kan udfylde transportopgaver, hvor den i dagtimerne kan køre som distributionsbil, mens den i aften- og nattetimerne eksempelvis kan køre i regional trafik spændt for en påhængsvogn. Den største Range T er med fem trin op til det flade gulv i førerhuset for stor og for høj til den slags opgaver - men den kan efter indtrykkene fra præsentationen i Lyon fint matche konkurrenternes største modeller med hensyn til



førerhusindretning med mange skabe og skuffer og en god seng til chaufføren.



# Materiel

Den anden række, der gør sig positivt bemærket er Range C og K, der grundlæggende deler førerhus med Range T.

Rækken af C og K-biler er beregnet til bygge- og anlægsområdet - en enkelt C-model vil også kunne gøre det som tømmerbil, hvis det skulle komme på tale. C-bilerne er beregnet til at køre til og fra byggepladser, hvor der er nogenlunde fast grund under dækkene, mens K-serien er den til transportopgaver, der kan køre af vejen - off-road.

Den tredje række - D-bilerne spænder fra 3,5 ton og op til 16 ton totalvægt eller der omkring. Blandt de udstillede biler i Euroexpo i Lyon var der blandt andet en D-bil, der skal konkurrere i den lette del af markedet - lastbiler fra 3,5 ton og op til 7 ton. Dette marked er i dag i Danmark domineret af japanske lastbilmærker. Her vil Renault Trucks gerne have en bide af kagen. Det samme gælder markedet for biler til renovationskørsel, hvor Renault Trucks også vil være med. I den anledning viste det franske lastbilmærke en særlig D-bil frem - en prototype bygget i England hos Dennis.

For D-bilerne gælder det på førerhussiden, at de deler det grundlæggende med Volvo og DAF med variationer i det udvendige design og førerhusindretning.

### **Deler dele med søstrene**

Renault Trucks har gennem de seneste mange år været en del af Volvo Group. Det betyder blandt andet, at de to



*Range C og K - er til bygge- og anlægsopgaver. Her en lastbil bygget op til hård kørsel med tip - eksempelvis i en mine. Bemærk trinnet i førerhusets venstre bagerste hjørne. Det giver chaufføren mulighed for at se ned i kassen og kontrollere læsset.*

lastbil-mærker deler viden og komponenter. Når det gælder chassiset er op mod 80 procent fælles for Renault Trucks og Volvo. Motorer og drivline er de to mærker også fælles om med modifikationer, som skal opfylde kundernes behov - og for at der skal være forskel på en Renault og en Volvo.

Der er også komponentfællesskab på andre af de bevægelige dele, som man ikke lige ser.

Men når det gælder førerhuset, er det småt med fælles komponenter. Selvom der er ligheder i designet - det kan skyldes, at de to lastbilproducenter deler viden og erfaring - og har adgang til de samme

# Materiel

computerprogrammer - er der store forskelle mellem et førerhus på en Volvo FH og en Range T fra Renault trucks. Ingeniøren, som transportnyhederne.dk talte med, forklarede, at der nok ikke er mere en 5 procent af delene, der går igen førerhusene på de to lastbilmærker.

Ingeniøren, som vi talte med forklarede, at det for Renault trucks har været vigtigt at udvikle en ny række af lastbiler, der kan tilpasses efter kundernes ønsker og behov.

I det næste nummer af Ugens transport, der udkommer i næste uge, bringer vi mere om, hvordan Renault Trucks har ar-Range-ret sig med sine nye lastbiler.



*Et eksempel er denne Range D - der er bygget hos Dennis i England - og som skal konkurrere på området for renovationsbiler.*



*Range D har også denne lette lastbil i vægklassen fra 3,5 ton og op til 6,5. Renault Trucks vil med denne lastbil tage konkurrencen op med eksempelvis japanske lastbilproducenter, der har store markedsandele i dette segment.*



# Materiel



*Der er forskel i højden på førerhusene i Range T. Nederst et af de lavere førerhuse - og øverst det største med et ekstra trin op. Det største førerhus har helt fladt gulv.*





## Shipping

# Blue Water Shipping overtager finsk firma

Som en del af planerne om at styrke sin position i Norden har Blue Water Shipping været på opkøb i Finland, hvor den danske transportkoncern har overtaget Wikeström & Krogius, som er et af Finlands største, privatejede transportfirmaer

- Blue Water har i dag en meget stærk position i Danmark, og vi har taget en strategisk beslutning om at udvikle vores set-up i Finland, Norge og Sverige efter danske forbillede. Det betyder, at vi skal have flere kontorer i Norden, og med opkøbet af W&K opnår vi en god position på det finske marked samtidig med, at vi styrker vores samlede forretning og organisation i Norden, siger Carsten Eskildsen, Direktør for General Cargo divisionen hos Blue Water Shipping.

Han peger på, at Blue Water og W&K deler de samme værdier og arbejder med samme tilgang til markedet og kunderne.

- At være i tæt dialog med kunderne for at kunne tilbyde tilpassede transportløsninger af meget høj kvalitet og med personlig service, siger Carsten Eskildsen.



Overtagelsen har virkning fra 1. september, og W&Ks direktør Henrik Mahlberg, der ligeledes er en af de tre snart tidligere ejere, fortsætter som ansvarlig for Blue Waters samlede aktiviteter i Finland, der inkluderer Blue Waters nuværende kontor i Helsinki med otte medarbejdere.

- Det har altid været vores ambition at bygge gode relationer med kunderne, og derigennem tilbyde og udvikle de bedst mulige logistikløsninger. Jeg er sikker på, at W&K har fået de helt rigtige ejere i Blue Water. Jeg ser frem til at blive den del af Blue Water og har samtidig store forventninger til den fremtidige udvikling, siger Henrik Mahlberg.

# Shipping

Han skal fremover være en del af Blue Water, der har over 1.100 ansatte og mere end 60 kontorer i 27 lande. Blue Water præsenterede for nyligt for tredje år i træk rekordregnskab for både omsætning og resultat. I 2012 var omsætningen 4,1 milliarder kroner og overskuddet på 85 millioner kroner.

W&K, der blev grundlagt i 1850, er i dag specialiseret i sø-, luft- og vejtransport og opererer desuden med projekttransport og komplette logistikløsninger. Firmaet har 38 ansatte og omsatte i 2012 for 23 millioner euro.

## Blue Water Shipping flyver op i den blå luft

2012 var det bedste år hidtil for Blue Waters luftfragtsafdelinger - både volumen og indtjeningsmæssigt. Det oplyser koncernen, som peger på, at retningen også peger opad i 2013

Den danske transportkoncern har i de senere år oplevet en voldsom vækst på luftfragtforsendelser ud af Danmark. Blue Water er i dag fast etableret som en af de førende speditorer i toppen af dansk luftfragt og oplevede i april med den bedste måned i Blue Waters historie.

- Vi er meget stolte og taknemmelige over, at vi fortsat kan vækste i et meget presset marked, et faktum, vi kan takke vore kunder, leverandører og ikke mindst dygtige medarbejdere for, siger Jesper Nielsen, Luftfragtschef, Blue Water København.

Blue Water har lokale luftfragtsafdelinger på kontorene i Aalborg, Aarhus, Billund, Esbjerg, Odense og København, og håndterer luftfragt fra alle danske kontorer.

## Unifeeder åbner nyt salgskontor i Moskva

Den danske transportkoncern, Unifeeder, der har hovedsæde i Aarhus, åbner salgskontor i den russiske hovedstad. Det er Unifeeders andet kontor i Rusland

Unifeeders nye kontor i Moskva bliver ledet af Elena Kryukova, der kommer med en baggrund i transport- og logistik efter otte år hos TNT Express Worldwide (C.I.S.) i Moskva.

- Vi ønsker at være tæt på vore kunder for at kunne sikre hurtig og fleksibel kvalitetsservice, siger Julia Tarasova, der leder Unifeeders Shortsea-aktiviteter i Rusland. Efter en stor succes med åbningen af Ust Luga Containerterminal med mere og mere trafik til Moskva, er vi sikre på, at der er behov for vores tilstedeværelse i den russiske hovedstad.

Unifeeder åbnede sit første kontor i Rusland i St. Petersburg i 2009.

# Shipping

## IAT samler havneaktiviteter og sælger bygninger i Esbjergs dokhavn

- Vi ønsker at samle energi- og terminalaktiviteterne i datterselskaberne C. Breinholt A/S og IAT Base & Energy på ét sted, siger IAT's administrerende direktør Jørgen R. Sørensen i forbindelse med, at IAT og C. Breinholt A/S samler vigtige havnekompetencer på terminalen ved Vestkraftkaj på Esbjerg Havn

- Det vil åbne for både organisatoriske og materielle synergier. Flytningen vil give en bedre udnyttelse af alle ressourcer og optimere arbejdsgange og kommunikation i dagligdagen. Overordnet er jeg ikke i tvivl om, at vi vil være i stand til at højne kvaliteten i vores samlede forretning, siger han videre.

IAT råder over 16.000 kvadratmeter bebygget areal ved Vestkraftkaj i Sønderhavn, og inden længe går håndværkere i gang med at bygge ca. 200 kvadratmeter oven på den eksisterende administrationsbygning og at opføre ca. 750 kvadratmeter nye værkstedsfaciliteter til håndtering og vedligehold af offshore-containere.

Nybyggeriet skal stå færdigt i første kvartal 2014, og samtidig vil de eksisterende bygninger vil blive renoveret. Desuden flyttes IAT Base & Energy's tankanlæg fra den nuværende adresse i Dokhavnen. Det samlede flytte- og udvidelsesprojekt vil berøre 20-25 medarbejders dagligdag og løbe op i nærheden af 10 millioner kroner.

- Vi vil i fremtiden råde over faciliteter på Tværkaj i Trafikhavnen og på Vestkraftkaj, hvor en pæn del af havnens fremtidige vækst vil foregå. Ved Vestkraftkaj får vi nem adgang til kajarealer og større vanddybde, så vi kan udnytte mulighederne inden for flere forretningsområder med vækstpotentiale, siger Jørgen R. Sørensen.

Som en konsekvens af samlingen af terminalaktiviteterne i Sønderhavn har IAT solgt IAT Base & Energy's hidtidige bygninger på Vestre Dokkaj og Nordre Dokkaj til vagtskibsselskabet Esvagt A/S.



### Om IAT A/S

- IAT-koncernen omfatter foruden IAT A/S datterselskaberne IAT Base & Energy A/S, C. Breinholt A/S og TMC A/S.
- Koncernen har afdelingskontorer i Esbjerg, Kolding, Aabenraa, København i Danmark og Wroclaw i Polen.
- IAT tilbyder transport- og logistikløsninger med bil, bane, sø og luft samt lagerfunktioner.
- Koncernen beskæftiger ca. 250 medarbejdere.



## Flydende forbindelser

# Fjord Line gør klar til Sandefjord - Strømstad

Fjord Line har indgået aftale med STX Finland Oy om ombygning af den færge, som Fjord Line i dag sejler med på ruterne mellem Norge og Danmark. Færgen »Bergensfjord« skal efter planen indsættes på en ny Fjord Line-forbindelse mellem Norge og Sverige over Oslofjorden

»Bergensfjord«, som blev bygget i 1993, skal opgraderes inden den sættes ind mellem Sandefjord og Strømstad. Når opgraderingen, der skal foregå på værftet i Raumo, er færdigt, har færgen også fået et nyt navn.

Fjord Line oplyser, at opgraderingen kommer til at koste omkring 225 millioner norske kroner.

Der har været tre internationale værftsgrupper inden i billedet. STX i Raumo blev valgt ud fra en samlet

vurdering af værftets erfaring med tilsvarende opgaver, kvalitet og pris.

Fjord Lines ledelse har indgået aftalen på betingelse af, at rederiets bestyrelse kan godkende den.

»Bergensfjord« bliver taget ud af drift på linien Bergen - Stavanger - Hirtshals 23. december i år og skal efter fire måneders opbygning og opgradering sættes ind på ruten over Oslo-fjorden i maj 2014.

Færgen er bygget i 1993 på Bergen Group Fosen's værft. det er 134 meter langt, 24 meter bredt og vi efter ombygningen have en kapacitet på 1.770 passagerer og 370 biler.

### To rundturer hver dag

Overfarten fra Sandefjord til Strømstad vil med Fjord Lines skib tage to en halv time. Der vil blive to rundturer dagligt på ruten, hvor Fjord Line går i direkte konkurrence med det norske færgerederi, Color Line.

I løbet af i år indsætter Fjord Line to nye færger på forbindelsen over Skagerak. Det er i den forbindelse, at Fjord Line får den nuværende »Bergensfjord« i overskud og dermed mulighed for at åbne den nye rute mellem Norge og Sverige.

*Når den nuværende »Bergensfjord« er bygget om på STX-værftet i Raumo, vil den komme til at se sådan ud. (Illustration: Falkum-Hansen Design / Fjord Line).*



## Flydende forbindelser

# Svensk smugler blev pågrebet i Dubai - efter seks år

En stor smuglersag er i gang ved Tingsretten i Göteborg. En svensk mand i 50-årsalderen står tiltalt for at have smuglet 200 kg kokain fra Peru og ind i Sverige i slutningen af 2006. Manden, der har været bosat i Dubai, har været fængslet in absentia siden 2007

Efterforskningen har vist, at containerne blev styret af den svenske mand fra Dubai. De svenske myndigheder har siden 2007, hvor manden blev fængslet in absentia, forsøgt at få manden udleveret. Der har været mange diplomatiske kontakter med Interpol og svenske Utrikesdepartementet. Det førte sidst i 2012 til, at manden blev pågrebet og udleveret til Sverige. Han står nu tiltalt for narkotikasmugling, men nægter sig skyldig.

Den her sag har taget usædvanligt lang tid, siger Bertil Weingarten, der er projektleder hos Tullverket i Sverige.

- Men det viser, at selvom det tager tid, går retsprocessen sin gang, tilføjer han.

Sagen startede i slutningen af 2006. Et fragtskib ankom fra Peru til Göteborg via Belgien. Om bord på skibet var blandt andet tre containere, som ifølge de medfølgende papirer var lastet med bariumsulfat, der anvendes i plastindustrien.

Under toldkontrollen fandt de svenske toldembedsmænd syv sække med i alt 200 kg kokain.

For at kunne afsløre modtagerne blev kokainen ombyttet med et lignende, men ufarligt stof, hvorefter containerne blev overvåget frem til deres slutdestination.

Gennem et internationalt samarbejde slår tyske toldembedsmænd senere til i Düsseldorf, hvor fire personer bliver pågrebet, da de vil fjerne de syv sække. Tre personer er blevet idømt lange fængselsstraffe for at have modtaget sækkene i Tyskland.



Bild Bevis & Spårasäkring

Hvis manden findes skyldig ved Tingsretten i Göteborg, risikerer han en straf på om mod 10 års fængsel.

De syv sække med kokain hører til de største beslaglæggelser, som svenske Tullverket har gjort. Det anslås, at de 200 kg kokain ville have kunnet indbringe 720 millioner svenske kroner, hvis det var blevet solgt i misbrugsmiljøet.



Leverancer af råvarer fra Paris til gourmetrestauranter i Danmark kræver sin MAN, mener Peter Paris, der egentlig hedder Peter Jacobsen. Han køber hver uge ind på fødevaremarkedet i Rungis i Paris for derefter at levere varen til sine danske kunder

Når Peter Jacobsen, bedre kendt som Peter Paris, hver uge køber ind på fødevaremarkedet i Rungis i Paris til sine krævende kunder i Danmark,

Peter Paris vil være sikker på, at varerne kommer frem til tiden og i rette stand. Det kræver sin MAN og Peter Paris har fået en ny af slagsen

Den nye MAN er opbygget i samarbejde med CNA Handel og har en speciel køle-/frysekasse, der er produceret hos Chereau i Frankrig. Kølekassen kan opdeles med et flytbart skillerum i fryse- og køleafsnit, så alle varer holdes på rette temperatur under turen fra Paris til Danmark.

De fine råvarer til restauranterne bliver fragtet skånsomt hjem i bilen, der har luftaffjedring på alle aksler, og chaufføren skånes mod træthed af blandt andet den automatiske TipMatic-gearkasse, side- og bakkameraer, klimaanlæg og den nye Media Truck Advanced radio med indbygget navigation.

Bilen er specificeret i samarbejde med Sebastian Jacobsen, MAN i Århus.

Så når den nye MAN lander i Århus hver onsdag formiddag er der lagt op til et: "Bon Appetit!" hos kunderne.

# Peter Paris siger Bon Appetit

*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](mailto:ugenstransport@transportnyhederne.dk)*