

# Ugens transport

Fredag 13. september til torsdag 19 september 2013 - Nummer 27 - 2. årgang

## Kun halvdelen af lastbilchaufførerne lægger sig i selen

Læs mere på side 12



*Per Fischer fra Göteborg:  
Volvo FMX er en komfortabel  
og robust entreprenørbil*

*Læs mere side 15, 16, 17, 18 og 19*

*Den franske regering  
udsætter vejskattesystem*

*Læs mere side 10*

*Vognmandsorganisation:  
Cabotagekontrol kan  
nytænkes*  
*Læs mere side 4*

*Socialdemokrat spørger  
EU-Kommissionen om  
postkasseselskaber.*

*Læs mere side 8*

# Transporten udnytter de rammer, politikerne giver

De fleste emner, som vi behandler på transportnyhederne.dk og viderebringer i eksempelvis Ugens transport, er eksempler på, hvordan de rammer, som politikerne i Folketinget og på EU-plan lægger, bliver udnyttet af transporterhvervet.

Det gælder alle transportformer.

I rigtig mange måneder har cabotage-kørsel været et af de varme emner. Er reglerne uklare, opstår der straks forskellige fortolkninger, som kræver en "dommer", for transporterhvervet er skruet sådan sammen, at rammerne bliver fyldt helt ud og op til kanten, så der en gang i mellem er nogle, der bliver skubbet ud over kanten og over på den forkerte side.

Efter næste 25 år med transport som en del af hverdagen, er jeg overbevist om, at det også i fermtiden vil være sådan. Rammerne skal nok blive fyldt ud og reglerne udnyttet lige til kanten - og er reglerne uklare, eller rammen knækket, så vil transporterhvervets aktører udnytte situationen.

Det stiller krav til politikerne, når de skal beslutte, hvordan rammerne skal være.

Derfor er viden vigtig - det ved interesseorganisationerne, der ønsker at påvirke politikerne til at rette rammerne til, så de får deres ønsker opfyldt på bedst mulige måde.

Organisationerne leverer tilpasset viden. Sådan er det. Politikerne skal skabe rammerne ud fra den viden, de har, de får - eller selv henter.

Det sidste er nok så vigtigt. De politikere, der er opsøgende og åbne over for verden uden for Christiansborg, Bruxelles eller Strasbourg, er værd at tage hatten af for - uanset hvilken hvilken side af det politiske farvespektrum, der befinder sig i.

Der er snart kommunalvalg - og valg til EU-parlamentet

God læselyst.

Jesper Christensen, chefredaktør



RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER

LANGDISTANCE  
SERIE T



EN LASTBIL SKAL  
GENERERE OVERSKUD



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



# Transportrammer

## Vognmandsorganisation: Cabotagekontrol kan nytænkes

Udmeldingerne fra Rigspolitiets operative leder Mikael Balvits om, at der vil være fuldt tryk på cabotage-kontrollerne, modtages med stor tilfredshed af DTLs direktør Erik Østergaard. Men der skal nytænkes, mener han og opfordrer alle - også politiet - til at benytte en app fra Sverige til at vise udenlandske lastbilers færden på danske veje

- Det er godt, at der er rammet en pæl igennem rygterne om, at cabotageindsatsen er sygnet hen og ved at dø ud resten af året. Når så ligefrem alt operativt politipersonale kanaliseres over på cabotagekontrollerne, er det tegn på, at sagen tages præcis så alvorligt, som den skal, siger Erik Østergaard.

Han ser imidlertid gerne, at der tænkes utraditionelt, når politiet skal finde de bedste pladser, når de skal fiske cabotage-synderne, og tage stilling til, om en lastbils færden skal underkastes nærmere undersøgelse.

- Selv om man har afsluttet den svenske undersøgelse ”cabotagestudien”, så virker den app, som har været brugt til at tælle udenlandske lastbiler på den svenske side faktisk stadigvæk. Og observationer foretaget i Danmark bliver også registreret. På den baggrund kan vognmændene og chaufførerne meget konkret hjælpe politiet med at se et givent køretøjs aktiviteter, hvis politiet selv slår op på app'en, når de kontrollerer et køretøj, forklarer DTL's administrerende direktør.

### **Opfordrer alle til at bruge app'en**

DTL-direktøren opfordrer derfor både politiet, landtransportbranchen og borgerne i Danmark til at gøre brug af mulighederne gennem at downloade app'en på mobiltelefonen - og til at bruge den flittigt, når udenlandske trækere observeres på danske veje.

Erik Østergaard anbefaler også, at politiet ved deres kontroller tager udgangspunkt i de mange situationer, der allerede er detaljeret beskrevet i transportkøbernes 37 spørgsmål til Trafikstyrelsen, som styrelsen har taget stilling til, inden cabotagevejledningen trådte i kraft 1. september.

- Spørgsmålene bygger på virkelige forhold og beskriver de problemer, som transportkøberne har med at udnytte tomkørsel lige til stregen. Politiet kan her lære en del af, hvordan cabotage indgår som temmelig integreret del af de daglige operationer, siger Erik Østergaard.



# Transportrammer

Cabotagekontrollerne skal opfylde den fastlagte målsætning om kontrol af minimum 4.500 udenlandske lastbiler i år baseret på Folketingets bevilling på 17,5 millioner kroner.

Efter DTLs oplysninger vil kontrollerne fortsætte i 2014 og videre frem med en årlig bevilling på 15 millioner kroner.

Hvis man scanner QR-koden fra billedfeltet ovenfor kan man finde den omtalte app - eller man kan søge i App-store efter Cabotagestudien.

---

## Transportministeriet etablerer Center for Transport, Miljø og Klima

Transportsektoren står over for en række store udfordringer på miljø og klimaområdet. Med henblik på at styrke indsatsen for miljø og klimaarbejdet og sikre sammenhæng til andre centrale transportpolitiske områder etablerer Transportministeriet nu Center for Transport, Miljø og Klima, der skal arbejde med udviklingen af ministeriets analyser af blandt andet grønne transportløsninger

Center for Transport, Miljø og Klima vil få en række vigtige opgaver. Det gælder blandt andet udviklingen af en konkret roadmap - en køreplan - for, hvordan der skal arbejdes med klimaspørgsmålet på transportområdet med henblik på at nå målet om et fossilfrit samfund i 2050.

Centeret skal udvikle vidensgrundlaget for at indføre nye instrumenter i transportpolitikken, herunder rammevilkår for transporterhvervet, der sigter mod at opnå både en bæredygtig transport og en fortsat udvikling af erhvervets produktivitet og konkurrenceevne.

Centeret skal endvidere løbende arbejde med, hvordan miljø- og klimahensyn indgår i de politiske beslutningsgrundlag.

I forbindelse med præsentationen af Center for Transport, Miljø og Klima fremhæver Transportministeriet, at gode transportmuligheder og effektiv mobilitet er centrale forudsætninger for det moderne samfund - også når fremtidens vækst og konkurrenceevne skal sikres.

Samtidig udgør transportsektoren med den betydelige afhængighed af fossile brændstoffer en udfordring i arbejdet med at gøre samfundet fossilfrit i 2050.

S-R-SF-Regeringens klimaplan, der blev offentliggjort for nylig, viser, at tiltag på transportområdet generelt er dyre, og at nye teknologier endnu ikke er tilstrækkeligt markedsmodne og prisbillige til for alvor at kunne sikre en grøn omstilling af transporten på kort sigt.

Der er derfor behov for en fokuseret indsats baseret på viden og sammenhæng mellem forskellige transportpolitiske tiltag, hvad enten det drejer sig om regulering af transporterhvervet eller udbygning af infrastrukturen.

# Transportrammer

## Transportorganisation hilser nyt center for grøn transport velkomment

Transportministeriet laver et Center for Transport, Miljø og Klima, som blandt andet skal gå i dybden med analyser af grønne transportløsninger. Viden og fakta skal i centrum for den grønne omstilling af vejtransporten. Det bliver modtaget positivt af transportorganisationen ITD. - Vi vil arbejde for, at centret får en stor betydning. Grøn transport er lig med effektiv transport, og netop effektivitet er nøglen til succes på transportmarkedet, siger Poul Bruun, der er erhvervspolitisk chef hos ITD

Center for Transport, Miljø og Klima under Transportministeriet skal gøre dansk transport grønnere og levere viden og fakta på vejen.

- Grundig viden og undersøgelser er afgørende for at komme effektivt over målstregen, siger Poul Bruun.

### **Gode miljøgevinster**

Centret skal blandt andet udvikle en konkret køreplan for vejen mod en fossilfri transportsektor og samtidig have blik for transportbranchens rammevilkår. Målet er en bæredygtig transport kombineret med fortsat udvikling af erhvervets produktivitet og konkurrenceevne.

- Målene flugter perfekt med ITD's, siger Poul Bruun og fortsætter:

- De gode idéer opstår ude i virksomhederne, og mange gange kræver de myndighedernes aktive medspil. Vi har gode eksempler på, at det er den vej, vi skal gå. Blandt dem er lastbilers højere vægtgrænser og forsøget med modulvogntog. Begge områder er kendetegnet ved et sundt samarbejde, grundige analyser og tilbunds gående diskussioner, før vi tager beslutningerne.

For ITD er det vigtigt, at vognmændene har en sikker horisont ved investeringer i nyt materiel. Derfor skal alle fordele og ulemper undersøges.

- Vi vil undgå situationer, hvor en vognmand på grund af uigennemtænkte ændringer pludselig står med udstyr, som ikke kan betale sig på grund af nye regler, understreger Poul Bruun.

### **Forsøg giver erfaringer**

ITD og vejgodstransporten er allerede godt i gang med ideudviklingen, eksempelvis ved et forsøg i Region Syddanmark med levering af varer i ydertimerne. Forsøget hedder 24T, og ITD er blandt aktørerne. Gevinsten er, at lastbiler ikke holder i tomgang i myldretiden, og vognmanden får mest muligt ud af lastbilerne, fordi køerne bliver undgået.

# Transportrammer

- Det er forsøg af den art med konkret viden som afkast, vi skal have flere af. Vi ønsker en forlængelse af forsøget, og her har vi en ansøgning liggende hos Trafikstyrelsen. Med den grønne dagsorden i centrum håber vi på en snarlig afklaring, så vi kan få flere gode erfaringer, siger Poul Bruun.

## Postkasseseftersyn bliver hilst med tilfredshed

Transportminister Pia Olsen Dyhrs (SF) udmelding om, at hun følger op på sagen om postkasseselskaberne fra forgængeren Henrik Dam Kristensen, bliver hilst med tilfredshed hos vognmandsorganisationen DTL

DTLs direktør Erik Østergaard ser frem til at få den nødvendige afklaring. Under alle omstændigheder er det efter hans opfattelse ikke en sag, der blot kan slutte med en udtalelse fra EU-Kommissionen.

- Hvis postkasseselskaber, der reelt styres fra et andet EU-land, viser sig at være en mulig retstilstand, må der en politisk drøftelse til, om det nu også har været formålet med at ændre i EU-forordningen i 2011, siger han.

- Ændringen har været gennem møllen i Bruxelles, og der er parter i lovgivningsprocessen, der bør spørges om dette. Derfor er jeg også glad for, at den danske minister tager fat i sagen, siger han videre.

I et svar til Folketingets Transportudvalg, som 1. august spurgte transportministeren om, hvorvidt og hvordan ministeren vil tage skridt til at undersøge, om danske virksomheders postkasseselskaber i Tyskland er i overensstemmelse med EU-forordningen, fremkommer Pia Olsen Dyhr med en kort redegørelse for baggrunden for EU's forbud mod postkasseselskaber.

Svaret viser efter DTL's opfattelse, at der er stort behov for en afklaring af den tyske praksis.

Det hedder blandt andet i svaret, at kravet om faktisk etableret forretningssted blev en del af forordningen, for at imødegå ulige konkurrence mellem på den ene side vognmænd, der har et egentligt forretningssted, hvor myndighederne kan kontrollere, om de opfylder mindstenormerne for adgang til erhvervet, og på den anden side de såkaldte postkasseselskaber, "som kan undslippe dette tilsyn".

Videre fremgår det af ministersvaret, at en virksomhed for at opfylde kravet om etablering i en medlemsstat, skal "... råde over et forretningssted med lokaler, hvor virksomhedens keredokumenter opbevares. Ligeledes skal virksomheden på forretningsadressen råde over faciliteter, som gør den i stand til vedvarende at drive en driftscentral for virksomhedens køretøjer".

*Fortsættes næste side.*

# Transportrammer

Transportministeren slår endvidere fast, at danske transportvirksomheder, som er etableret og registreret i Tyskland, og som har erhvervet tyske tilladelser til godskørsel for fremmed regning, er tyske selskaber. Det er således de tyske myndigheder, som skal føre tilsyn, for tilsynet med overholdelse af forordningens krav om etablering af vejtransportvirksomheder er et nationalt anliggende.

## Socialdemokrat spørger EU-Kommissionen om danske postkasseselskaber i Tyskland

I begyndelsen af august blussede debatten om danske postkasseselskaber i Tyskland op igen. Selskaberne i Tyskland skulle være etableret af danske transportvirksomheder for at nyde godt af forholdene på det tyske arbejdsmarked, selvom de reelt ikke var etableret med ledelse og fysiske faciliteter i Tyskland - men stadig ledet fra Danmark

Af Jesper Christensen

Den danske transportminister er gået ind i sagen - og nu stiller Ole Christensen, der er medlem af EU-Parlamentet valgt for Socialdemokraterne, spørgsmål til EU-Kommissionen.

Ole Christensens spørgsmål lyder:

Spørgsmål til Kommissionen om anvendelse af postkasseselskaber i transportsektoren

Ifølge EU forordning 1071/2009, skal virksomheder, der udøver vejtransporterhverv have et faktisk etableret og varigt forretningssted. For at opfylde kravet om et sådan forretningssted skal virksomheden blandt andet rumme lokaler, hvor virksomhedens keredokumenter opbevares (artikel 5, litra a) samt besidde administration og driftscentral for virksomhedens indregistrerede køretøjer (artikel 5, litra c).

Disse regler skal sikre, at hvis en virksomhed anvender reglerne i en anden medlemsstat skal den reelt være etableret i denne medlemsstat og have en reel tilknytning hertil.

For nylig er der i Danmark rapporteret om, at visse danske transportfirmaer har oprettet datterselskaber i Tyskland for at indregistrere deres lastbiler på tyske nummerplader og ansætte deres chauffører på tyske arbejdsvilkår.

Det forlyder samtidig, at datterselskaberne ikke lever op til kriterierne som nævnt i artikel 5 af ovennævnte forordning, idet den reelle aktivitet fortsat finder sted i hovedsædet i Danmark. Det vil sige, at datterselskaberne oprettes i Tyskland for at gøre brug af tyske regler, mens de hverken er etableret i eller har reel tilknytning til Tyskland.



# Transportrammer

Vil Kommissionen tage stilling til om den beskrevne situation konstituerer et brud med reglerne om en reel aktivitet af et datterselskab i en anden medlemsstat som bestemt ved artikel 5 af forordning 1071/2009?

Vil Kommissionen endvidere tage stilling til, om Tyskland enten fejlfortolker eller ikke fører tilpas tilsyn med reglerne, hvis den tillader indregistrering af lastbiler i Tyskland og ansættelse af chauffører ved danske datterselskaber, der ikke har en reel tilknytning til Tyskland?

Læs mere om postkasseselskaber på [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk) - enkelte artikler kræver abonnement.:

<a href="#">DI Transport: Cabotagekørsel er ikke social dumping</a>	Dato: 22-08-2013 09:58
<a href="#">DI Transport kritiserer cabotageindsats</a>	Dato: 22-08-2013 09:55
<a href="#">Dokumentation. Transportministerens svar om postkasseselskaber til Folketingets Transportudvalg</a>	Dato: 20-08-2013 13:33
<a href="#">Postkaseeftersyn bliver hilst med tilfredshed</a>	Dato: 20-08-2013 13:16
<a href="#">Transportminister Pia Olsen Dyhr: Trafikstyrelsen vil kontakte de tyske myndigheder</a>	Dato: 20-08-2013 12:35
<a href="#">ITD: Konstruktive løsninger og samarbejde efterlyses</a>	Dato: 01-08-2013 09:29
<a href="#">Transportministre vil undgå skuffeselskaber og stråmænd</a>	Dato: 25-09-2009 08:59

## Posten fra Det Offentlige bliver elektronisk

Inden 1. november i år skal alle med et CVR-nummer have oprettet en digital postkasse til sikker post fra det offentlige. Den lovpligtige postkasse er gratis og kan allerede nu oprettes på [virk.dk/postkasse](http://virk.dk/postkasse)

Det er et lovkrav, at alle med et CVR-nummer, skal oprette en digital postkasse.

I den digitale postkasse vil virksomheder og foreninger fremover modtage meddelelser om for eksempel sygedagpenge, straffeattester, indkaldelse til bilsyn og rykkere for årsregnskaber.

Virksomheden kan selv vælge, hvordan den vil håndtere posten, og hvilke medarbejdere der skal have adgang til hvilken post.

Man kan også angive en e-mailadresse eller et mobilnummer og få besked, når der er ny post i postkassen.

Tiltaget er en del af den fællesoffentlige digitaliseringsstrategi, hvor også borgerne skal have en digital postkasse. Den digitale postkasse skal spare skatteyderne for knap 400 millioner kroner om året.

# Transportrammer

## Den franske regering udskyder vejsskat for lastbiler

Efter planen skulle man fra 1. oktober have betalt en vejafgift på gennemsnitligt 0,12 euro - cirka 90 øre - pr kilometer, man kørte på en række franske motorveje og landeveje - dog ikke betalingsmotorveje. Premieren på vejsskatten er blevet udsat til en gang i januar næste år

Lloyd's Loading List.com skriver, at det angiveligt er tekniske vanskeligheder, der er dukket op i den testperiode, der blev sat i gang i slutningen af juli, der har rykket starttidspunktet til en gang i begyndelsen af det nye år.

Det selskab, Ecomouv, der har fået opgaven med at etablere opkrævningssystemet for lastbiler over 3,5 ton, har fået besked på at få løst vanskelighederne så hurtigt som muligt. Den franske regering truer ifølge Lloyd's Loading List.com med gribe ind over for operatøren, hvis vejsskattesystemet bliver yderligere forsinket ud over de forsinkelser, der må være ifølge kontrakten.

Målet med at indføre vejsskat for lastbiler over 3,5 ton er at få afsendere af gods til at vælge andre transportveje end landeveje.

Lastbiler, der kører i Frankrig skal have et specielt mærke, som betyder, de kan spores via satellit.

Det er anslået, at omkring 800.000 lastvogne over 3,5 ton vil komme til at betale den nye vejsskat - heraf 200.000 udenlandske lastbiler.

Ifølge Lloyd's Loading List.com, der henviser til den franske vognmandsorganisation, FNTR, har forsinkelserne betydet, at der kun er registreret 20.000 lastbiler - halvdelen udenlandske - hos Ecomouv.

Forsinkelsen af vejsskatteordningen betyder, at den franske stat kommer til at gå glip af anslået 240 millioner euro - knap 1,8 milliarder danske kroner.

# Arbejdsforhold

**Status: Fagforening har fået godt 4,6 millioner kroner ind i sager om arbejdsskader**

Chaufførernes Fagforenings i København, der er med i 3F, har i løbet af årets første syv måneder fået 4.605.280 kroner ind til medlemmerne i sager om arbejdsskader

I sommermånederne juni og august kom der 962.702 kroner ind i arbejdsskadesager.

**Faglige sager indbragte chauffører 65.000 kroner i juni og juli**

Chaufførernes fagforening i København har ind til videre skaffet medlemmerne i alt 1.121.330,44 kroner i faglige sager

Beløbet er udbetalt til medlemmerne efter behandling i Chaufførernes Fagforening.

---

## Vejdirektoratet opfordrer lastbilchauffører til at se sig for

Tre gange på to uger har lastbilchauffører overset varslingerne om nedsat højde ved broen, der fører Køge Bugt Motorvejen over Tåstrupvej ved Solrød. Det får nu Vejdirektoratet til at indskærpe chauffører i høje køretøjer, at de skal være opmærksomme på advarselstavlerne, lysene og bommen på de opstillede portaler

Projektleder Preben T. Pedersen fra Vejdirektoratet fortæller, at køretøjer højst må være 3,7 meter høje, hvis de skal passere under broen.

- Vi har skiltet efter alle regler på stedet, så det er lidt uforståeligt for os, at der stadig er chauffører, som forsøger at komme igennem, selv om deres køretøjer er højere end 3,7 meter. Indtil videre er der heldigvis kun sket materiel skade, men vi må på det skarpeste henstille til chaufførerne, at de er opmærksomme på advarselstavlerne på stedet, siger Preben T. Pedersen.

Årsagen til den lavere kørselshøjde under broen er, at Vejdirektoratet forbereder at rive den ene halvdel af broen ned og opføre en ny. Nedrivningen af broen sker i den kommende weekenden 6. - 9. september som led i Vejdirektoratets arbejde med at udbygge Køge Bugt Motorvejen fra seks til otte spor på strækningen mellem Greve S og Solrød S.

# Arbejdsforhold

## Svensk undersøgelse: Kun halvdelen af alle lastvognchauffører bruger sikkerhedssele

Sikkerhedssele fordobler chancerne for at overleve en alvorlig trafikulykke. Trods det vælger halvdelen af alle lastvognchauffører at køre uden sikkerhedssele

- Hvis flere trafikanter brugte sikkerhedssele, ville der i EU kunne reddes 7.000 liv om året. Her burde de professionelle chauffører være et forbillede, men sådan er det desværre ikke, siger Carl Johan Almqvist, der er ansvarlig for trafikikkerhedsspørgsmål i Volvo Trucks. Hans udtalelse kommer i forbindelse med en undersøgelse foretaget af den svenske trafikikkerhedsorganisation NTF, baseret på observationer af mere end 700 lastvognchauffører og interviews med cirka 200 af dem i 2011–2013.

### **Dobbelt så stor chance for at overleve med sikkerhedssele**

Chancen for at overleve en alvorlig trafikulykke er dobbelt så stor, hvis chaufføren eller passageren brug sikkerhedssele. Det fremgår blandt andet af WHO's seneste rapport om trafikikkerheden på verdensplan "Global Status Report on Road Safety 2013". Rapporten fremhæver øget brug af sikkerhedssele som et af de mest væsentlige tiltag for at øge sikkerheden i trafikken. I dag er det lovpligtigt at bruge sikkerhedssele i 111 lande i verden. Siden 2006 omfatter loven i EU både personbiler og lastbiler.

- De seneste år er brugen af sikkerhedssele øget også blandt lastvognschauffører, men det er stadig mindre end halvdelen, som bruger selen. Og det til trods for at både vor egen og anden europæisk forskning viser, at mindst 50 procent af de lastbilchauffører, som omkommer i trafikken, ville have overlevet, hvis de havde haft sele på. Af dem, som er involveret i en ulykke med dødelig udgang, har kun 5 procent sele på, påpeger Carl Johan Almqvist.

## Lastbilchauffører bruger sikkerhedssele i deres personbiler

En undersøgelse foretaget af den svenske trafikikkerhedsorganisation NTF, baseret på observationer af mere end 700 lastvognchauffører og interviews med cirka 200 af dem i 2011–2013, viser, at mange lastbilchauffører kører uden sikkerhedssele.

Carl Johan Almqvist, der er ansvarlig for trafikikkerhedsspørgsmål i Volvo Trucks, fremhæver, at de fleste oplyser, at de bruger sikkerhedssele, når de kører i deres private personbil, men kun halvdelen gør det, når de kører lastvogn. Som årsag siger de, at det er besværligt, ubekvemt eller tidskrævende at tage selen af og på.

# Statistik

## Scania blev nummer tre i august

Den svenske lastbilproducent fra Södertälje blev i august overhalet af søstrene fra MAN og konkurrenterne fra Göteborg målt på antal nyregistrerede lastbiler over 16 ton

Volvo Trucks kørte august hjem med 94 nyregistreringer, hvilket giver en markedsandel på 35,5 procent. I forhold til august sidste år er det en fremgang på godt 10 procentpoint.

Tyske MAN kørte ind på andenpladsen med 59 nyregistreringer, hvilket giver en markedsandel på 22,3 procent. I forhold til august sidste år, hvor MAN fik nyregistreret 34 lastbiler over 16 ton, er det en fremgang på godt 11 procentpoint.

Scania kom ud af august med 43 nyregistreringer, hvilket giver en markedsandel på 16,2 procent. Det er nærmest en halvering i forhold til august sidste år, hvor Scania fik nyregistreret 83 nye lastbiler over 16 ton. Scania lå på førstepladsen i august sidste år.

Mercedes-Benz kørte en fjerdeplads hjem med 35 nyregistreringer og en markedsandel på 13,2 - en tilbagegang på 2,6 procentpoint i forhold til august sidste år, hvor Mercedes-Benz fik nyregistreret 48 nye lastbiler over 16 ton.

DAF tog femtepladsen med 24 og en markedsandel på 9,1 procent. I august sidste år var tallene 27 nyregistreringer og en markedsandel på 8,9 procent.

Iveco tog sjettepladsen med 10 nyregistreringer, hvilket rakte til en markedsandel på 3,8 procent. I august sidste år var tallene 17 nyregistreringer og en markedsandel på 5,6 procent.

Renault Trucks, der har præsenteret helt nye lastbilserier, fik ikke nyregistreret nye lastbiler i august. I august sidste år fik Renault Trucks nyregistreret 18 lastbiler over 16 ton.

## Volvo har lagt afstand til konkurrenterne

Efter otte måneder af 2013 har Volvo Trucks fået nyregistreret 603 lastbiler over 16 ton. Det giver en markedsandel på 31,6 procent ifølge statistikken hos De Danske Bilimportører. Dermed er der langt ned til den nærmeste efterfølger, Scania, der har fået nyregistreret 501 lastbiler over 16 ton i 2013

Scanias markedsandel er på 26,3 procent.

Mercedes-Benz ligger på tredjepladsen med 331 nyregistrerede lastbiler over 16 ton og har dermed en markedsandel på 17,3 procent.

Fjerdepladsen tager MAN med 285 nyregistreringer og en markedsandel på 14,9 procent for årets første otte måneder.

DAF har fået nyregistreret 88 lastbiler over 16 ton, hvilket giver en markedsandel på 4,6 procent.

Sjettepladsen tager Iveco med 70 nyregistreringer og en markedsandel på 3,7 procent, mens Renault Trucks tager syvendepladsen med 28 nyregistreringer og en markedsandel på 1,5 procent.

# Statistik

## Danmark er bedst i Norden

I et nordisk perspektiv klarer Danmark sig bedre end nabolandene, når man ser på konkurstillene. Ifølge data og analysevirksomheden Experian er Danmark det eneste land, der oplever et fald i konkurser

- En sammenligning med vores nordiske naboer viser, at mens det går i den rigtige retning for Danmark, så forholder det sig omvendt for Finland, Norge og Sverige. På trods af at både den svenske og norske økonomi er stærke, så har den seneste tids vækstnedgang alligevel sat sine tydelige spor og således også i konkurstillene, siger Michael H.J. Stæhr, der er cheføkonom i erhvervsorganisationen Dansk Erhverv.

Frank Papsø, der er nordisk direktør for analyse og forretningsudvikling i Experian, forklarer, at de nordiske økonomier er meget forskellige, men at Danmark ser ud til at være en smule længere fremme i forhold til at omstille sig til den nye normaltilstand.

- Danmark ser ud til at være på rette vej, selvom vi stadig ser for mange konkurser. På sigt bør niveauet være omkring halvdelen af, hvad det er i dag. I mellemtiden er det helt afgørende, at virksomhederne sørger for, at de kender deres kunder og deres evne til at betale – det høje konkursniveau er en meget reel risiko på dagens marked, siger Frank Papsø.

## Transportområdet kører den forkerte vej

Ser man på antallet af konkurser inde for transportområdet, er retningen den forkerte i øjeblikket. I august gik 22 virksomheder på området konkurs mod 20 i samme måned sidste år

Ser man på udviklingen de seneste 12 måneder fra september sidste år til og med august i år, gik 265 virksomheder konkurs. det er en stigning på 5,6 procent i forhold til den foregående periode fra september 2011 til og med august 2012, hvor 251 virksomheder gik konkurs.

Det samlede antal konkurser for de to perioder er 5.451 i perioden fra september sidste år til og med august i år mod 5.512 i perioden fra september 2011 til og med august 2012.

# Materiel



*Prøvekørslerne fandt sted i dette imponerende stenbrud lidt syd for Volvos fødeby Göteborg.*

## Per Fischer fra Göteborg: Volvo FMX er en komfortabel og robust entreprenørbil



Volvos entreprenørbiler FMX nåede kun at blive tre år gamle før Volvo fornylig løftede sløret for opdaterede versioner for fagpressen. Begivenheden løb af stabelen i begyndelsen af september i et stort stenbrud syd for Göteborg. Altså nøjagtig samme sted, som dannede ramme om verdenspremieren. På grund af det forholdsvis korte tidsrum, var det nemt at drage sammenligninger mellem 1. og 2. generation FMX

**Af Per Fischer**

FMX er en god blanding af kvalitetskomponenter fra eksisterende FH og FM modeller, som er krydret med

# Materiel

en forstærket udgave af Volvos succesrige gearskiftesystem I-Shift.

Derudover er de nye modeller blevet noget mere komfortable, end forgængerne. Af de mest toneangivende nyheder skal først og fremmest nævnes en nykonstrueret luftaffjedret bogie og Volvos banebrydende hjælpestyring VDS.

Den nye Volvo FMX er lettere at køre samtidig med, at adskillige nyskabelser øger dens effektivitet og egenskaber ved terrænkørsel.

## Ny luftaffjedring og styring

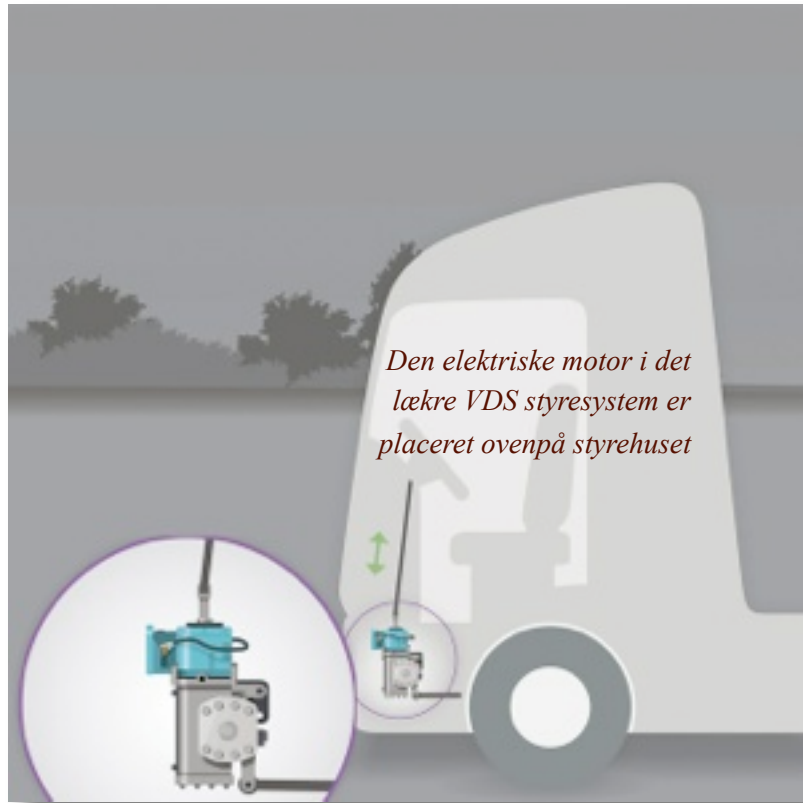
Chaufføren kan styre en tungt læsset lastvogn helt ubesværet takket være en ny teknologi: Volvo Dynamisk Styring.

- Alle chauffører får glæde af det patenterede system Volvo Dynamisk Styring, men fordelene er endnu mere tydelige ved kørsel med lav hastighed. Den ubesværede styring gør chaufførens job meget lettere, siger Claes Nilsson, direktør for Volvo Trucks.

En elektronisk styret elmotor, der er monteret på styretøjet, er den store og nye teknologiske innovation. Elmotoren arbejder sammen med lastvognens hydrauliske servostyring og reguleres tusindvis af gange i sekundet af den elektroniske styreenhed.

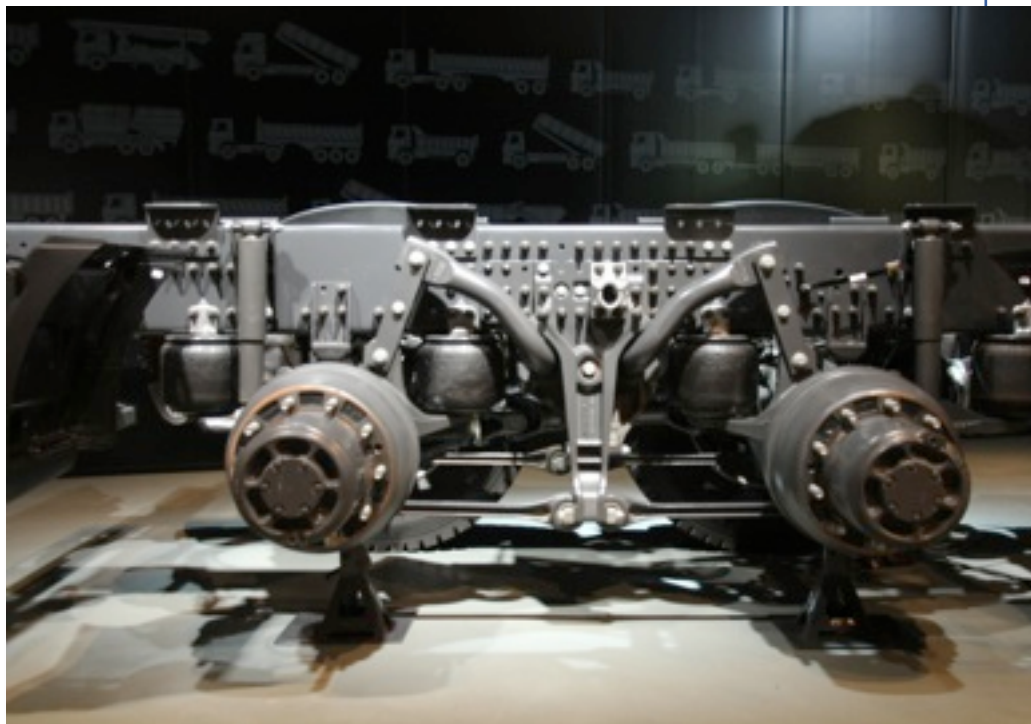
Ved lave hastigheder overtager elmotoren arbejdet for chaufføren. Chaufføren kan i stedet slappe af og styre lastvognen helt uden at overanstrenges kroppen.

På den måde afhjælper det dynamiske styresystem de mest almindelige arbejdsskader, som arbejdet som



*Den elektriske motor i det lækre VDS styresystem er placeret ovenpå styrehuset*

*En af de helt store fordele ved den nye luftaffjedring er naturligvis komforten. Desuden er de otte luftbælge godt beskyttet i chassisrammen.*





# Materiel

erhvervschauffør kan medføre. En anden fordel er, at Volvo Dynamisk Styring er udviklet med lynhurtig selvoprettelse.

De nye FMX biler er monteret med et nyt luftaffjedringssystem på de bageste aksler. Affjedringssystemet indeholder automatisk styring af kørehøjden. Og med en frihøjde på 300 millimeter er resultatet noget der kan tåle af kaldes fremragende fremkommelighed. Luftaffjedringen fås til akselkonfigurationerne 4x2, 6x4 og 8x4.

Da krængningsstabilisatoren er placeret i bogien, har lastbilen en uovertruffen stabilitet. Hvis der ønskes en mindre vendediameter og reduceret dækslid, kan konfigurationen 8x4 specificeres med en tridembogie med en hydraulisk styret efterløbsaksel, som også har automatisk hæve funktion.

## Nye motorer

Motorprogrammet består af et bredt udvalg af 11 liters og 13 liters Euro 6-motorer. D13 er tilgængelig med fire effekter fra 420 hk/2100Nm til 540 hk/2600Nm, mens D11 dækker området fra 330/1600 Nm til 450 hk/2150NM. For at opfylde Euro 6-kravene er motorerne udstyret med et ikke-afkølet EGR-system til recirkulation af udstødningsgasser. Det optimerer udstødningsgassernes temperatur, og NOX-niveauerne optimeres, så efterbehandlingen i udstødningsystemet bliver mere effektiv.

## Opdaterede førerhuse

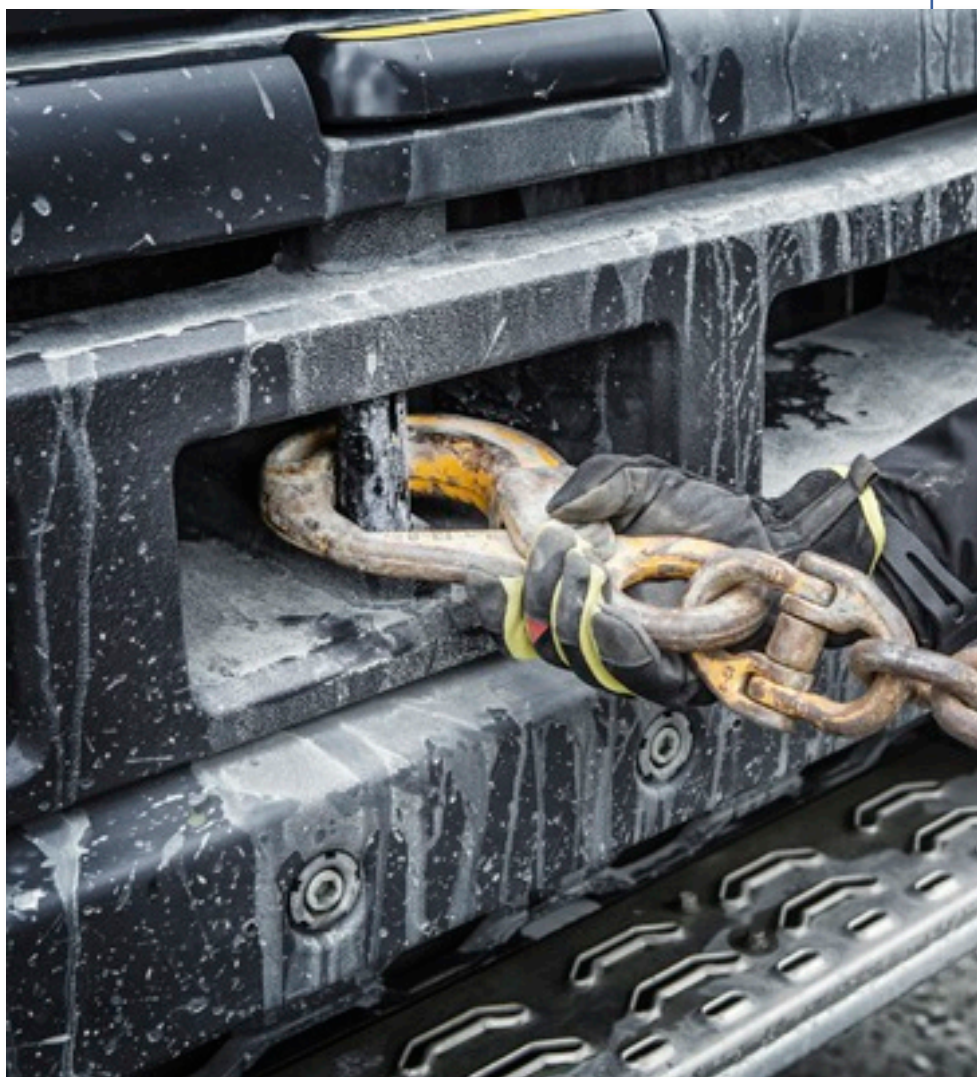
Med undtagelse af ændringer på fronten og interiøret, er der ikke sket væsentlige ændringer i forbindelse med førerhusene til FMX.

Dog skal nævnes, at trækkrogen i den forreste kofanger kan tåle træk på ikke mindre end 32 ton.

Hvad angår førerhusenes interiør, er det her blevet til et nyt instrumentbord med instrumenter, betjeningsstik og diverse knapper, som er adopteret fra storebror FH.

Eftersom førerhusene er suppleret med nye

*Med et træktøj, der kan klare et træk på 32 ton, er FMX bilerne godt hjulpet, hvis de kører fast i terrænet.*



# Materiel

sæder, og der er mere plads, har Volvos udviklingsafdeling også tænkt på at give chaufføren en både komfortabel og sikker arbejdsplads.

## Spændende førstehåndsindtryk

Ved de første officielle prøvekørsler i et imponerende stenbrud lidt syd for Göteborg, var der gode muligheder for at danne sig førstehåndsindtryk af et stort udvalg af de nye FMX entreprenørbiler.

At jeg i forbindelse med prøvekørslerne anvender ordet førstehåndsindtryk skyldes udelukkende den kendsgerning, at der er grænser for, hvilket indtryk der kan fremkomme ved at køre fuldt lastede, og tomme entreprenørbiler op og ned at korte, men krævende bakker med op til 20 procent niveauforskelle, og på kunstigt anlagte ujævnheder.

På et eller andet tidspunkt i nær fremtid, vender jeg tilbage med en fyldestgørende testkørsel som vil blive krydret med kørsel på blødt underlag og på landevej.

Indtil da er jeg nødt til at begrænse indtrykkene af FMX bilerne til følgende bemærkninger.

I og med de pågældende prøvebiler, primært med 6x4 og 8x4 akselkonfigurationer, var læsset i forhold til totalvægt og motorstyrke var der over en kam tale om en stærk aroma af både trækraft og mærkbar kvalitet.

Desuden skal Volvos web+ motorbremse atter engang have en buket roser for sin imponerende bremseeffekt. Og hvis vi vender ordet bremseeffekt på hovedet, bliver der ligeså mange roser til det opdaterede I-Shift gearskiftesystem



*Førerhusenes interiør er opdateret med blandt andet nyt instrumentbord, kontakter og instrumenter, som er adopteret fra storebror FH.*



# Materiel

som savner mæge blandt europæiske lastbilproducenter.

Eftersom vigtige parametre som affjedring og styring føltes perfekt og der ikke blev fundet nævneværdige fejl ved kørekomforten og førerhusenes interiør og indretning var der, som tidligere nævnt, tale om positive førstehåndsindtryk.

## En anden verden

Ud fra indtil flere prøvekørseler med forskellige biler, med forskellige opsætninger, mener jeg det må være på sin plads at fremhæve en model.

Det er modellen, som er sat sammen med 460 hk motor, I-Shift, det nye og banebrydende VDS (Volvo Dynamisk styring) og den ligeså nye luftaffjedring, der i dette tilfælde er kombineret med tridem akselkonfiguration.

For at kunne begave læserne med min vurdering af netop den models åbenlyse fordele i forhold til en mere traditionel 8x4 FMX, blev de to lastbiler prøvekørt med og uden læs.

Og lad det være sagt med det samme; hvis der havde været tale om en indbyrdes Volvo konkurrence, var tridem modellen blevet kåret som en klar vinder. Ikke fordi den traditionelle 8x4 model kan betegnes som et ringe produkt, men fordi der er en verden til forskel på de to biler.

Alle chauffører véd, at sidstnævnte er lidt stram i styringen og derfor kan give hårde slag i rattet, når der køres på ujævnt underlag. Indtil nu er det kun ganske få beskåret at opleve, hvordan eksempelvis den nye luftaffjedring og VDS styringen giver en helt anden og mere komfortabel køreoplevelse. Her kan styring og affjedring godt tåle at blive sammenlignet med standarden i en topmoderne personbil.

Altså forekommer der ingen irriterende slag eller vibrationer i rattet. Blandt andet derfor mener jeg denne bils tekniske specifikationer bør give de bedste intentioner til vognmanden, der vil gøre noget ekstra for sine chauffører.



*Kørsel på ujævnt underlag giver altid de bedste muligheder for at vurdere en entreprenørbils smidighed, styring og affjedring. I dette tilfælde er det som at køre lastbil i en helt anden verden.*

# Materiel



## Volvo FH er blevet valgt som Truck of the Year 2014

Lastbiljournalister, der repræsenterer 25 europæiske magasiner på området, har stemt om, hvilken lastbil, der kan køre rundt med titlen som

Truck of the Year 2014. Den nyeste udgave af Volvo FH, der blev lanceret i efteråret sidste år, fik flest stemmer

Formanden for de 25 journalister, italieneren Gianenrico Griffini fra magasinet Vie & Trasporti, udtalte i forbindelse med valget, at Volvo Trucks har leveret en komplet ny lastbil i det tunge segment. Han fremhævede særligt førerkabinen, højteknologiske komponenter i drivlinen og avancerede vedligeholdelses-løsninger, der sætter nye standarder og sammenligningsgrundlag blandt lastbilproducenterne.

Juryen fremhævede blandt andet det støjsvage miljø i førerhuset med den chaufførvenlige indretning, de nye spejle og forbedrede oversigtsforhold.

Volvo FH blev valgt med 116 stemmer foran den nye DAF XF-model, der fik 105 stemmer. Tredjepladsen fik Mercedes-Benz' nye entreprenør-serie, Arocs, mens Scania Streamline, der er en brændstofoptimering af Scantias eksisterende lastbilserie til landevejstransport over længere strækninger, blev placeret på fjerdepladsen med MAN's Euro-6 serie på femtepladsen.



*Journalisterne i juryen lagde blandt andet vægt på oversigtsforholdene hele vejen rundt og via spejlene.*



# Standarder



*Torben La Cour (tv). Henrik Ragn, Bjarne Tønning (Skat), Susanne G. Nielsen, Jørg Vogt, Lone Petersen, Birgit Fyhn Hansen, Susanne Damsgaard Sørensen. Dan Spedition's Britt Holm Hansen var syg den dag, hvor certifikatet blev overrakt.*

## Speditionsvirksomhed med fokus på tolldokumenter er blevet AEO-certificeret

Dan Spedition, der har hovedsæde i Padborg og fokus på tolldokumenter, er blevet AEO-certificeret, hvilket giver kunderne en række fordele. Dan Spedition er specialist i at udarbejde tolldokumenter og beskæftiger sig alene med det. Dan Spedition er den første af den type speditør ved grænsen, der har opnået kvalitetsstempleet

Dan Spedition har fået EU's AEO-certifikat - Autoriseret Økonomisk Operatør.

Hermed får virksomhedens kunder en række fordele ved overførsel af varer over EU's ydre grænser, når Dan Spedition ordner deres tolldokumenter.

# Standarder

Det handler for eksempel om færre kontroller af kundernes forsendelser, så der er større sikkerhed for, at varerne når frem til det ønskede tidspunkt.

- Vi er rigtig glade for at være blevet AEO-certificeret og har valgt at blive certificeret i den sværeste og mest omfattende kategori, AEOF. Det er et kvalitetsstempel på linje med ISO-certificering, som mange kender til, siger siger Henrik Ragn, der er administrerende direktør i Dan Spedition.

- Vi har været gennem en omfattende og lærerig proces sammen med Skat, hvor vi har fremlagt og fået gennemgået virksomhedens processer og beskrivelse af processer for at optimere papirgangene. Hermed er sikkerheden og sikringen helt i top i forbindelse med behandling af tolddokumenter, fortsætter Henrik Ragn.

## **Toldkontrol i en let udgave**

Helt konkret medfører det, at Dan Speditions kunder kommer til at opleve færre fysiske og dokumentmæssige kontroller af deres forsendelser, og når transporter bliver taget ud til kontrol, så kommer virksomheder med AEO-certifikat forrest i køen. Desuden kan Dan Spedition bede om, at kontrollen bliver udført et bestemt sted - eksempelvis ved en grænseovergang eller i en havn.

'Light udgaven' af toldkontrol hænger sammen med, at Dan Spedition via certificeringen er blevet klassificeret som en sikker og sikret partner i forsyningskæden.

- AEO-certifikatet er eftertragtet, fordi det er et kvalitetsstempel, som giver kunderne en sikkerhed for, at der er orden i papirgangene, og at vejen er banet for mindst muligt besvær, siger Henrik Ragn, som sammen med sine medarbejdere fik overdraget certificeringen af Skat.

Certificeringen giver desuden en lang række indirekte fordele, fordi certifikatet er en anerkendelse af, at virksomheden lever op til en række økonomiske og sikkerhedsmæssige krav omkring forsyningskæden.

## **DR har set rapport:**

# **Roadpricing er den mest effektive måde at regulere trafikken på**

Sidst i september ventes det, at Trængselskommissionen, der blev nedsat af S-R-SF-Regeringen i 2012 med støtte af Enhedslisten og Dansk Folkeparti, vil lægge sin rapport frem. DR har set et foreløbigt udkast.

DR's journalister, der har set udkastet, fokuserer på, at Trængselskommissionen konkluderer, at landsdækkende roadpricing er det mest effektive instrument til at regulere efterspørgslen efter biltrafik i hovedstadsområdet på.

Roadpricing vil kunne bruges til at imødegå trængselsproblemer og styrke fremkommeligheden på.

Trængselskommissionen skriver videre i den foreløbige konklusion, at roadpricing først og fremmest bør bruges til at øge fremkommeligheden på vejene.

# Infrastruktur

## Revisionsret: Overoptimistiske trafikprognoser fører til dyrere vejprojekter

I perioden 2000-2013 har EU tildelt omkring 65 milliarder euro fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) og Samhørighedsfonden til samfinansiering af vejbygning og -renovering. EU's Revisionsret har revideret 24 vejinvesteringsprojekter under EFRU og Samhørighedsfonden i Tyskland, Grækenland, Polen og Spanien for at vurdere, om de havde nået deres mål til rimelige omkostninger

De samlede omkostninger til de reviderede projekter var på over 3 milliarder euro.

Revisionsretten kom til det resultat, at der var væsentlige forskelle mellem de EU-samfinansierede vejprojekter.

Revisionsretten beregnede de samlede omkostninger, samlede anlægsomkostninger og omkostninger til vejbyggeri pr. 1.000 kvadratmeter vejoverflade. De projekter, der blev revideret i Tyskland, havde de laveste omkostninger pr. 1.000 kvadratmeter i alle tre kategorier (de samlede omkostninger var i gennemsnit 287.043 euro i Tyskland og 496.208 euro i Spanien.

Revisionsretten peger på, at der ikke er noget bevis for, at dette kan forklares med forskelle i arbejdsomkostningerne.

Alle de vejprojekter, revisorerne undersøgte, forkortede rejsetiden og forbedrede vejsikkerheden. Men revisorerne fandt, at der ikke blev gjort tilstrækkeligt for at sikre omkostningseffektivitet.



*Tyskland er et af de lande, der har modtaget mest støtte til vejprojekter fra EU.*

# Infrastruktur

Trafikprognoserne for de fleste af de reviderede projekter var upræcise. Og det resulterede i, at den valgte vejtype ofte ikke var den, der passede bedst til trafikken:

Motorveje blev foretrukket på steder, hvor motortrafikveje kunne have løst trafikproblemerne.

14 af 19 projekter registrerede mindre trafikbrug end forventet.

I forhold til de oprindelige planer var den gennemsnitlige omkostningsstigning på 23 procent.

Tidsplanen blev i gennemsnit overskredet med ni måneder eller 41 procent i forhold til de tidsfrister, der var fastsat fra begyndelsen.

- Større er ikke altid bedre, siger Harald Wögerbauer, det medlem af Revisionsretten, der er ansvarligt for beretningen.

- Der bør kun finansieres motorveje med EU-midler, når der er et klart trafikbehov. Hvis man får de rigtige oplysninger ud til planlæggerne og ingeniørerne, vil det hjælpe dem til at kunne begrænse omkostningerne til bygning af veje, siger han videre.

## Revisorerne har fremsat tre centrale anbefalinger:

- EU-samfinansieringen af vejprojekter bør gøres betinget af, at der findes klare mål for rejsetidsbesparelser, forbedringer af vejsikkerheden, kapacitetsforbedringer og indvirkningen på økonomien
- Det bør være en forudsætning for samfinansiering, at der anvendes omkostningseffektive tekniske løsninger for vejbyggeri, der er i overensstemmelse med den anerkendte bedste praksis
- Medlemsstaterne bør gøre en indsats for at sikre international konkurrence for byggeprojekter og fokusere deres udbudsprocedurer på levering af de økonomisk mest fordelagtige tilbud.

## Mandag 30. september bliver trafikken klippet løs

Transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) klipper snoren, når Vejdirektoratet åbner den omkring 14 kilometer lange motorvej mellem Ølholm og Vejle mandag 30. september. Motorvejen er en del af Midtjyske Motorvej, der skal forbinde Herning-Holstebro-området og Vejle-området

Det 14 kilometer lange stykke motorvej er sidste del af motorvejsprojektet mellem Riis, Ølholm og Vejle, hvoraf strækningen på omkring 10 kilometer mellem Riis og Ølholm åbnede i september sidste år.

Projektet indeholder også en omkring 3 kilometer lang udbygning af E45 mellem tilslutning 59 Hornstrup og tilslutning 60 Vejle Nord fra fire til seks spor.

Vejnettet omkring Vejle har været en flaskehals i en årrække. Det har givet køkørsel, spildtid og øget risiko for uheld.



# Infrastruktur

- Det er glædeligt, at vi nu har fået gjort noget ved de problemer. Samtidig får vi løftet forholdene for den meget omfattende erhvervstrafik i området. Det er vigtigt for de lokale virksomheder, at vi nu får en mere tidssvarende vej. Med den nye motorvej binder vi for alvor trekant-området og Herning-området sammen, siger transportminister Pia Olsen Dyhr forud for indvielsen.

## Udbygning ved Vejlefjordbroen er også klar 30. september

Vejdirektoratet fejrer samme dag, som transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) åbner en del af den Midtjyske Motorvej ved Vejle, ibrugtagningen af de ekstra spor på E45 mellem tilslutning 60 Vejle Nord henover Vejlefjordbroen og frem til tilslutning 61 Vejle Syd.



Strækningen er en del af udbygningsprojektet mellem Skærup og Vejle Nord. De 3,5 kilometer nye spor ved Vejlefjordbroen blev taget i brug i slutningen af juni.

Resten af strækningen ned til Skærup åbner senere på efteråret. De nye spor mellem Vejle Nord og Vejle Syd er der ifølge transportministeren god grund til at fejre.

- Det er meget glædeligt, at vi allerede nu, to år tidligere end planlagt, får mere plads på E45 ved Vejle. Vejlefjordbroen er som bekendt en af landets mest trafikerede motorvejsstrækninger, hvor mange danskere tilbringer unødvendig meget tid hver eneste dag på grund af køer. Med åbningen af de ekstra spor får vi gjort noget ved trængselsproblemerne, og når resten af strækningen åbner senere på året, har vi virkelig fået et markant løft af fremkommelighed og sikkerhed på E45, siger Pia Olsen Dyhr.

## Flydende forbindelser

# DFDS investerer 300 millioner kroner i miljøteknologi

Med beslutningen om at investere yderligere 300 millioner kroner har DFDS iværksat investeringer for samlet 400 millioner kroner i ny teknologi, der kan rense røgen fra skibe for svovl. Det er stort skridt i arbejdet med at forberede DFDS til de kommende miljøkrav i 2015

DFDS har besluttet at investere 300 millioner kroner i 2014 til installation af såkaldte scrubbere i yderligere otte af rederiets skibe.

DFDS har tidligere investeret i en flerårig test af en prototype af en scrubber på et af rederiets skibe og vil i år færdiggøre installationen på yderligere tre skibe, der også ombygges til det nye svovlrensningssystem.

Dermed vil DFDS med en investering på samlet 400 millioner kroner have forberedt 12 af rederiets skibe til de kommende miljøregler. Samtidig overvejes installering af scrubbere på yderligere de otte af DFDS' skibe, der egner sig til en scrubber, så den samlede investering i scrubbere vil kunne komme op på ca. 750 millioner kroner.

Dermed er DFDS blandt de rederier, der er kommet længst med at forberede sig til de nye miljøregler.

- Samfundet og rederier som DFDS har en fælles interesse i at forbedre miljøet, men også for at undgå, at søtransport fordyres unødigt, og at store mængder gods tvinges fra vandvejene over på landevejene, som i forvejen er belastede. Vi ønsker også alle at opretholde ruter og arbejdspladser i transportnetværket, som knytter landenes erhvervsliv sammen. Men det kommende regelsæt kommer til at betyde dyrere søtransport fra 2015, og det kommer til at påvirke såvel rederierne som deres kunder. Ikke alle rederier har mulighed for at foretage så store investeringer, som en scrubber kræver, og i øvrigt er det kun ca. halvdelen af alle skibe, der egner sig til en scrubber. Det meget omtalte LNG (flydende naturgas) er også reelt kun en løsning for nye skibe, siger DFDS' administrerende direktør Niels Smedegaard.

### Rederidirektør:

## Vi har brug for fælles indsats og klare overgangsregler

Samfundet og rederier som DFDS har en fælles interesse i at forbedre miljøet, men også for at undgå, at søtransport fordyres unødigt, og at store mængder gods tvinges fra vandvejene over på landevejene, som i forvejen er belastede, siger DFDS' administrerende direktør Niels Smedegaard

Torsdag 1. januar 2015 træder der nye miljøkrav i kraft, som får afgørende betydning for skibsfarten i Østersøen, Nordsøen og Den Engelske Kanal - og dermed hele transportnetværket i Nordeuropa.

# Flydende forbindelser

Det kommende regelsæt stiller krav om, at skibe, der sejler i området, kun må anvende olie med højst 0,1 procent svovl, der er væsentligt dyrere end den olie med 1 procent svovl, der anvendes i dag.

Det vil derfor fordyre indkøbet af brændstof meget kraftigt og dermed også transportomkostningen til søs, så godset potentielt kan blive tvunget ind på de europæiske veje med yderligere trængsel og miljøproblemer til følge. Derfor har rederierne arbejdet hårdt på at finde løsninger på denne situation. For eksempel har rederiet DFDS besluttet at investere 300 millioner kroner i 2014 i installation af såkaldte scrubbere i yderligere otte af rederiets skibe.

En scrubber er en ca. 70 ton stor installation, der kan rense svovl ud af røgen fra skibets motorer, og de kommende miljøregler åbner netop for alternative løsninger, der kan dokumentere samme miljøeffekt som brug af olie med lavt svovlindhold.

- Vi ønsker alle at opretholde ruter og arbejdspladser i transportnetværket, som knytter landenes erhvervsliv sammen. Men det kommende regelsæt kommer til at betyde dyrere søtransport fra 2015, og det kommer til at påvirke såvel rederierne som deres kunder. Ikke alle rederier har mulighed for at foretage så store investeringer, som en scrubber kræver, og i øvrigt er det kun ca. halvdelen af alle skibe, der egner sig til en scrubber. Det meget omtalte LNG (flydende naturgas) er også reelt kun en løsning for nye skibe,” siger DFDS’ administrerende direktør Niels Smedegaard.

Derfor haster det ifølge Niels Smedegaard med at finde løsninger og gerne overgangsregler for de mange skibe, der ikke egner sig til en scrubber, eventuelt via midlertidige undtagelser, hvis rederierne i øvrigt bidrager med investeringer i løsninger, hvor det er muligt.

- Vi skal sammen sikre, at der udvikles langsigtede løsninger, klare og hensigtsmæssige regler for benyttelse af scrubbere og ikke mindst regelsæt, der giver rederierne et sikkert grundlag at beslutte investeringer på. Ellers vil det være uforsvarligt af rederierne at foretage så store investeringer til gavn for miljøet og infrastrukturen i Europa, siger Niels Smedegaard.

---

## Stena-koncernen har skåret ned på CO2-belastningen

Stena Line, der er en del af den svenske Stena-koncern, har fem skibe, der blive sluttet til landstrøm, når de lægger ti kaj i Göteborg. Det har i 2012 sparet miljøet for over 8.000 ton CO<sub>2</sub>. Udslippet af svovloxider er af samme grund faldet med 2,5 ton

Det er et af de initiativer, Stena-koncernen har taget for at gøre koncernen mindre miljøbelastende. Et andet eksempel er Stena Line's Max-koncept, der betyder, at skibene laster op til 30 procent mere - uden øget brændstofforbrug.

Det totale udslip af CO<sub>2</sub> fra Stena-koncernen er trods initiativerne steget, fordi Stena-koncernen har fået flere skibe, der sejler længere.

- Vi kompenserer for denne udvikling ved konsekvent at arbejde med energispareprogrammer, egen forskning og udvikling, siger Dan Sten Olsson, der er administrerende direktør i Stena AB.

# Scania har leveret Communicator nummer 1.000

OT Transport i Randers har netop sat en ny Scania R 500 Streamline i drift. Det er der ikke noget usædvanligt i - og dog. OT Transports nye lastbil er udrustet med Scania Communicator nummer 1.000 på det danske marked

Scania har valgt at standardmontere Scania Communicator kommunikationsenheder på alle Scania produceret efter 1. juli til det danske marked. Fra samme dato er samtlige Scania i G- og R-serien udrustet med den nye aerodynamiske Streamline-front, og en af disse er den R 500 LB 8x2/4 Streamline, som OT Transport netop har sat i drift.

OT Transport's fem vogntog kører i to- og treholdskift, og brændstof er derfor en stor post på budgettet. OT Transport har store forventninger til, at Communicator'en kan bidrage til lavere brændstofforbrug med hjælpeværktøjet 'Oversigtsrapport', der er inkluderet i Communicator-pakken i en fire-årig periode. Oversigtsrapporten fremsendes automatisk til kunden med alle vigtige driftsdata. Dermed er det muligt nøje at følge op på hver enkelt lastbil i flåden og evt. tilrette chaufførens kørestil i en mere økonomisk retning.

Servicesælger Kjeld Andersen fra Scania i Randers er OT Transport's kontaktperson, når det gælder om at udnytte alle mulighederne i Scania's Communicator.

- Den 'fagre nye digitale verden' er fremtiden, siger Kjeld Andersen og fortsætter:

- OT Transport har forstået mulighederne ved at udnytte de digitale hjælpeværktøjer, så derfor har de også oprettet abonnementer på bl.a. Brændstofanalyse og trådløs overførsel af fartskriverdata under kørslen. Communicator'en er hjernen i systemet, og vi kan skræddersy en digital hjælpepakke helt efter kundens ønsker og behov.

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)