

Ugens transport

Fredag 5. oktober til torsdag 11 oktober 2013 - Nummer 30 - 2. årgang

Polsk chauffør får en undskyldning fra transportministeren

Læs mere på siderne 13

Tyngdeloven tillader brændstofbesparelse

Læs mere side 22

Bilistorganisation: Enkle kommunale løsninger kan mindske trængslen

Læs mere side 7

Ringsted Kommune vil se på vognmandsforretning igen

Læs mere side 5

Vognmænd i norden er glade for EU-initiativ

Læs mere side 4

Transportjuristerne skriver om voldgift

Læs mere side 14, 15 og 16



Enklere regler er en god ting

EU-Kommissionen har besluttet at se på, om og hvordan en række regler kan gøres enklere at forstå.

Det lyder godt. Klare regler gør et hvert samspil lettere. Udfordringen er så at forklare, hvorfor reglerne er formuleret, som de er - og hvad der er den dybere mening med reglerne - altså, hvad politikerne har ment, da de vedtog, hvad der skulle være regel og ret.

Nogle gange kan man som borger - ja, også som erhvervsdrivende - tænke på, hvorfor love og regler er blevet så komplicerede, som de i mange situationer er i dag.

Mon det er et udslag af 60'erne og 70'ernes oprør mod tidligere tiders mere firkantede opfattelse af, hvem der bestemte og en efterfølgende "det går jo nok-holdning".

Det kunne det godt være. Mange af de mennesker, der i Danmark og EU sidder og formulerer love og direktiver var unge i 60'erne og nåede af få ungdomsoprøret med.

Kigger man på årstallene, må man konkludere, at de mennesker snart når pensionsalderen - eller har nået den - og at der må blive plads til deres efterkommere.

Hvis man er af den opfattelse, at der skal være klarere regler - det er også en god ting, når det gælder børneopdragelse, hvilket er ved at finde indpas hos børnefamilierne - så må der være håb forude, hvor der bliver plads til mennesker og virksomheder, der vil være med til at spille et spil, hvor deltagerne spiller efter samme regler - og hvor der bliver lagt vægt på, at de dygtigste i den aktuelle situation, ligger forrest - og hvor dem, der vil over på den anden side af reglerne, bliver sat i straffeboksen.

Det handler om, at vi respekterer hinanden i de roller, vi har. Så vi får lagt en dæmper på vores egoisme og grådighed til gavn for et velfungerende samfund med alt, hvad der hører til.

God læselyst.

Jesper Christensen, chefredaktør



EN LASTBIL SKAL KUNNE GØRE
DINE CHAUFFØRER STOLTE

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

LANGDISTANCE
SERIET



renault-trucks.dk



Transportrammer

EU-Kommissionen vil forenkle og lette reglerne

EU-Kommissionen har lagt en oversigt frem over, hvor den mener, at EU-reglerne kan forenkles og gøres mindre byrdefulde. Et af områderne gælder cabotagekørsel, mens andre områder er fakturering af moms - og momsrefusion

På momsområdet peger EU-Kommissionen på, at et skift til et fuldt elektronisk faktureringsystem vil spare til og penge for over 22 millioner virksomheder. EU-Kommissionen vurderer, at der kan blive tale om besparelser for omkring 18 milliarder euro på årsplan, hvis alle virksomheder benytter elektronisk fakturering.

Når det gælder momsrefusion peger EU-Kommissionen på, at et nyt system vil gøre det mere enkelt, når en virksomhed i ét medlemsland skal have moms betalt i et andet medlemsland retur.

Fremover skal en virksomhed sende oplysninger ind til myndighederne i eget land. De vil så sende informationerne videre til det land, som skal refundere det betalte momsbeløb. Det skal gøre sagsbehandlingen hurtigere og enklere - og spare virksomhederne op mod 447 millioner euro årligt.

På transportområdet vil EU-Kommissionen se på cabotage-reglerne. Kommissionen vil gøre cabotage-reglerne mere enkle. Udgangspunktet er at klarlægge vanskelighederne, når cabotagereglerne skal indarbejdes og forstås af transportområdets aktører. EU-Kommissionen vil forenkle reglerne, så de bliver lettere at forstå og indføre på samme måde i alle EU-lande.

Vognmænd i norden er glade for EU-initiativ

EU-Kommissionen vil se på, hvordan EU-reglerne på en række områder - eksempelvis cabotage-området - kan forenkles og gøres lettere at forstå og arbejde efter. Den nordiske interesseorganisation for danske, svenske og norske vognmandsorganisationer, NLA, hilser initiativet med tilfredshed

- Vi kan i de nordiske vognmandsorganisationer kun være glade for, at EU-Kommissionen erkender, at anvendelsen og fortolkningerne af reglerne for cabotage har brug for at blive præciseret, siger administrerende direktør i DTL og formand for Nordic Logistics Association (NLA) Erik Østergaard.

Fortsættes næste side.

Transportrammer

- Vi har længe kæmpet for at sikre, at reglerne giver mening og tjener det formål, de blev lavet til - nemlig at cabotage kan finde sted, så længe den ikke udføres på en sådan måde, at der skabes en permanent eller løbende aktivitet i en værtsmedlemsstat, siger han videre.

Passer til pilotprojekt

Erik Østergaard vurderer, at EU-Kommissionens initiativ kommer på det rigtige tidspunkt, så det kan tænkes ind i den såkaldte pilotprojektsag, EU-Kommissionen har indledt om Danmarks administration af regler vedrørende cabotagekørsel.

- Den danske transportminister har behov for, at man tager hensynet til enkelhed og anvendelighed med, når hun kigges over skulderen, og jeg ved også, at for eksempel den finske transportminister konkret har skrevet til EU-Kommissionen om behovet for præcisering af cabotagereglerne, oplyser Erik Østergaard.

Det konkrete initiativ om cabotage er ikke datosat, men omtales ifølge NLA som et af flere kommende forslag.

Ringsted Kommune vil se på vognmandsforretning igen

Vognmand Jesper Nielsen i Ortved mellem Ringsted og Roskilde, som i sommer fik sin forretning dømt ude fra sin landejendom, får sin sag behandlet endnu en gang. En ændring i Planloven, åbner for, at Ringsted Kommune kan tage særlige hensyn og dermed give vognmanden tilladelse til at drive forretning fra sin ejendom på Nebsmøllevej

Ringsted Kommune oplyser til vognmandsorganisationen Dansk Transport og Logistik (DTL), at kommunens Plan- og Boligudvalg har besluttet at genoptage sagsbehandlingen. Kommunen oplyser videre, at der kan ventes en afgørelse inden for fire uger.

Ringsted Kommune gav i marts 2011 landzonetilladelse til vognmand Jesper Nielsen på Nebsmøllevej i Ortved, så han kunne drive vognmandsforretning fra adressen. Kommunens tilladelse blev påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet, som afviste tilladelsen. Retten i Roskilde stadfæstede senere Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse.

Transportrammer

Vognmandsorganisation er tilfreds med statsministerens fokus på ulovlig godskørsel

Statsminister Helle Thorning Schmidt kom i sin tale ved Folketingets åbning i dag ind på bekæmpelse af ulovlig godstransport i Danmark. Det bliver hilst med tilfredshed af vognmandsorganisationen DTL, hvor administrerende direktør, Erik Østergaard fremhæver, at der lægges op til en differentiering på tre niveauer, hvoraf det højeste vil være på 35.000 kroner pr. forseelse

Statsministeren konstaterede, at der er sket et styrket samarbejde mellem politi, Skat og Arbejdstilsynet - og det virker. De tre myndigheder har sammen været ud på 1.500 kontrolbesøg.

Transportministeren vil ifølge S-R-SF-Regeringens netop offentliggjorte lovkatalog fremsætte et forslag til ændring af Godskørselsloven. Lovforslaget drejer sig om den lovgivningsmæssige opfølgning på arbejdet i cabotageudvalget og vil medføre en differentiering og anbefaling af bødeniveauer med tre kategorier af bøder afhængig af, hvor alvorlig overtrædelsen er.

- Trafikstyrelsen har allerede drøftet et kommende initiativ på bødeområdet med branchen, og der lægges op til en differentiering på tre niveauer, hvoraf det højeste vil være på 35.000 kroner pr. forseelse. Det vil blandt andet gælde for kørsel uden tilladelse, manglende efterlevelse af de kollektive overenskomster samt ulovlig cabotagekørsel, siger Erik Østergaard.



Bestil dit eget årsabonnement på transportnyhederne.dk
Benyt tilbuddet og få 50 procent i rabat - klik her!

Transportrammer

Bilistorganisation: Enkle kommunale løsninger kan mindske trængslen

Knap hver anden bilist oplever ifølge en undersøgelse foretaget af bilistorganisationen FDM at blive forsinket i trafikken. FDM peger i den forbindelse på, at kommunerne med enkle midler kan mindske spildet af timer og penge på vejene

Nogle af årsagerne til trængselsproblemerne er spærringer ved vejarbejder, ukoordinerede lyssignaler og uhensigtsmæssig trafikoplægning.

I en undersøgelse Voxmeter har lavet på vegne af FDM, svarer næsten halvdelen af bilisterne, at de oplever at blive forsinket i trafikken. I FDMs medlemsmagasin Motor skriver interesseorganisationen, som har 239.000 husstande ud af i alt 2.607.876 husstande i Danmark som medlemmer

- Kommunerne kan plukke de lavt hængende frugter ved for eksempel at forbedre planlægningen af vejarbejder, benytte intelligente transportsystemer (ITS), og udnytte hele vejens kapacitet, så der sikres en fornuftig trafikafvikling, også for billister. Det er alle sammen enkle og økonomisk overkommelige tiltag, der ligger lige for, og som vil kunne mindske trængslen på kommunevejene, siger Thomas Møller Thomsen, administrerende direktør i FDM.

Et af de oplagte løsningsforslag er ITS-systemer, som skal være med til at sikre flere 'grønne bølger', så bilisterne undgår hyppige stop og dermed sparer tid og brændstof. Bedre planlægning af vejarbejder er et andet område, hvor kommunerne hurtigt og effektivt kan øge fremkommeligheden for bilisterne. Vejarbejde der udføres i myldretiden er, ifølge hver tredje bilist, en af de største udfordringer, mens over 40 procent fremhæver det faktum, at vejarbejder er længe om at blive færdiggjort.

I undersøgelsen udpeger bilisterne trængsel, som den hyppigste årsag til forsinkelse. Et problem, der blot forværres af de mange eksempler på indsnævring af trafikerede veje, der sker ude i kommunerne. En kommune, hvor det er særligt



Transportrammer

aktuelt, er Københavns Kommune. Et eksempel herfra er Nørrebrogade, der i dag er spærret for gennemkørende trafik, mens det er planen at indsnævre Amagerbrogade til én vognbane i hver retning.

- Trængslen i Hovedstadsregionen forværres, og derfor støtter FDM konkrete initiativer, senest fra Trængselskommissionen, som på kort sigt vil have stor effekt. Kommissionen foreslår blandt andet, at entreprenører skal betale for den tid, de inddrager vejbaner. I dag er det for eksempel omkostningsfrit at overskride den tilladelse, kommunen har givet til vejarbejdet, siger Thomas Møller Thomsen.

FDMs undersøgelse viser, at knap halvdelen af bilisterne oplever forsinkelse i trafikken. Men kommunerne kan mindske trængslen med enkle og økonomisk overkommelige tiltag.

(Foto: FDM)

DTU lægger konsekvensberegninger af vejafgiftssystemer frem på nettet

Trængselskommissionens arbejdsgruppe, der skulle se på mulighederne for at indføre roadpricing, har gjort sig overvejelser om takststrukturen i et landsdækkende roadpricing system, med hovedvægt på effekterne i Hovedstadsområdet. DTU har udarbejdet et notat til arbejdsgruppen, som er lagt frem på nettet

Arbejdsgruppen har opstillet et eksempel på en takststruktur og et niveau, der er differentieret efter tid og sted, samtidig med en samlet omlægning af bilafgifterne. DTU Transport har for arbejdsgruppen udført en række konsekvensberegninger af denne takststruktur med hensyn til trafikale effekter og økonomiske fordelingskonsekvenser på tværs af nogle grupperinger af befolkningen.

DTU's notat dokumenterer detaljeret de foretagne konsekvensanalyser af en national vejafgift. Der redegøres for de anvendte data og forudsætninger, ligesom beregningsmetoderne og de benyttede modeller gennemgås. Derefter præsenteres resultaterne, som kort kommenteres.

Interesserede kan se DTU's notat på DTU's transportrelaterede web-side her:

http://www.transport.dtu.dk/~media/Institutter/Transport/forskning/publikationer/Notater/Notat-13_2013.ashx



Transportrammer

Transportminister vil tage fat i højresvingsulykker

For et par uger siden mistede en 20-årig kvinde livet i en ulykke i det centrale København, da en chauffør svingede til højre i sin lastbil. Det var syvende gang i år, at en højresvingsulykke endte med tab af menneskeliv

Transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) vil ifølge dr.dk indkalde til møde med alle aktører, som kan være med til at nedbringe antallet af højresvingsulykker.

Forslag som obligatoriske stop ved højresving, og om cykelstierne kan indrettes på en anden måde, ligger klar til at komme i spil.

Både Cyklistforbundet og vognmandsorganisationen Dansk Transport og Logistik (DTL), som i en årrække har været meget engageret i arbejdet med at forebygge højresvingsulykker med store køretøjer, er positive overfor et møde med transportministeren.

De to organisationer er dog uenige om metoden. Frits Bredal, der er kommunikationschef i Cyklistforbundet, forstår ikke, hvorfor et lovpligtigt orienteringsstop ikke er blevet indført. Orienteringsstoppet går ud på, at chaufføren stopper, inden han drejer til højre, for at have tid til at se, om der kommer cyklister.

- Nu må brancheforeningen forklare over for ministeren, hvorfor det ikke er en god idé, for vi kommer ikke videre med det, siger Frits Bredal ifølge dr.dk.

Hos vognmandsorganisationen DTL mener man, at et lovpligtigt stop vil give cyklister og andre bløde trafikanter en falsk tryghed.

- Der vil stadig være en risiko for, at en cyklist er kommet ind i den blinde vinkel, når chaufføren starter op igen, siger Frank Davidsen, chefkonsulent i DTL. Frank Davidsen har tidligere været ansat i Rigspolitiets tungvognsektion.

Frank Davidsen er blandt andet fortaler for, at der på chaufførernes efteruddannelser bliver indbygget mere information om trafiksikkerhed.



Transportrammer

Transportorganisation:

Højresvingsulykker skal bekæmpes med fokus og dialog

ITD, der er en af flere organisationer for transportvirksomheder i Danmark, hilser transportministerens invitation til dialog om højresvingsulykker velkommen

For en måned siden tog ITD sammen med Dansk Transport og Logistik (DTL) og 3F initiativ til et ekstraordinært møde i den såkaldte 'Spejlgruppe'. Det er en gruppe, hvor en række interesseorganisationer og myndigheder sammen diskuterer forebyggelse af højresvingsulykker med tunge køretøjer.

- Budskabet fra transporterhvervet er helt klart: Vi må aldrig miste fokus på at forebygge de forfærdelige ulykker. Vi har desværre ikke nogen tekniske vidunderløsninger, men derfor er det så meget desto vigtigere, at vi hele tiden har informations- og dialog-aktiviteter i gang, så vi ikke mister fokus på problemet, siger ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen.

Minister inviterer

Transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) har netop bebudet, at hun nu ønsker at samle relevante organisationer og myndigheder til et dialogmøde om den videre forebyggelse af højresvingsulykker, og det hilser Jacob Chr. Nielsen og ITD velkommen.

- Fra branchens side kan vi for eksempel hjælpe med informationsmateriale til vognmænd og chauffører. Et vigtigt budskab er i den forbindelse, at der ikke må være ekstraudstyr, som kan spærre for udsynet i lastbilernes førerhus. Vi har måske også brug for at reklamere mere for de udmærkede spejlpladser, der allerede er indrettet, for at chaufførerne kan finindstille spejlene, siger Jacob Chr. Nielsen og fortsætter:

- Der er også lavet et rigtigt godt informationsmateriale til udenlandske chauffører, men vi bør se på, hvordan vi forbedrer distributionen, så de udenlandske chauffører rent faktisk får materialet i hænderne.

Statistikkerne for højresvingsulykker med dødelig udgang har i de seneste fire år ligget på gennemsnitligt tre om året. I alt var der i 2012 11 højresvingsulykker med dræbte eller tilskadedkomne i Danmark mod 39 i 2002.

Der er godt 55.000 lastbiler og busser indregistreret i Danmark. Derudover kører der løbende omkring 4.000 udenlandske lastbiler rundt på de danske veje.

Transportrammer

Brevportoer stiger til januar

Med virkning fra 1. januar næste år ændrer Post Danmark priserne for at sende breve. Det kommer til at koste 9 kroner at sende et frimærkefrankeret A-brev op til 50 gram, mens et tilsvarende B-brev stiger med 50 øre til 6,50 kroner. Post Danmark oplyser, at mængden af breve er mere end halveret siden 2000

Post Danmark oplyser, at priserne på de frimærkefrankerede breve har været holdt i ro de seneste to et halvt år. På erhvervsbrevene hæves priserne svarende til den almindelige pris- og lønudvikling.

- Siden 2000 er brevmængden faldet med 60 procent. Post Danmark har derfor været igennem vidtgående besparelser og effektiviseringer, og det vil fortsætte i de kommende år. På den baggrund er jeg glad for, at det stadig er muligt at sende et brev fra Gedser til Skagen med levering fra den ene dag til den anden til en rimelig pris, siger Morten O. Nielsen, kommunikationschef i Post Danmark.

Danmark er et af de lande i verden, hvor digitaliseringen er længst fremme, og dette fortsætter, når kommunikationen mellem det offentlige og virksomheder digitaliseres 1. november. Digitaliseringen vil få yderligere effekt, når kommunikationen mellem det offentlige og borgerne om godt et år også gøres digital.

- Selv om danskerne er langt fremme på den digitale kommunikation, ved vi, at de fortsat sætter stor pris på det fysiske brev. Et brev skaber en opmærksomhed, som stort set intet andet medie kan. Brevet bliver opfattet som en meget personlig kommunikation, der bliver højt værdsat af modtageren. Det gælder for alle generationer, også de helt unge, der ellers er vokset op med internet, e-mail og facebook, siger Morten O. Nielsen.

*Fra 1. januar 2014 koster det 9 kroner at sende et almindeligt brev. I dag er portoer 8 kroner.
(Foto: Post Danmark)*



Arbejdsforhold

Polisk chauffør får en undskyldning fra transportministeren

Da en polsk chauffør henvendte sig til sin fagforening, 3F i Høje Taastrup, for at fortælle om ulovlige forhold hos den danske arbejdsgiver, han arbejdede hos, endte det med en fyring. Trafikstyrelsen fejlede og sendte chaufførens navn til arbejdsgiveren

Transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) undskylder på ministeriets og Trafikstyrelsens vegne, at Trafikstyrelsen sendte chaufførens navn med nogle dokumenter til chaufførens arbejdsgiver.

Chaufføren havde henvendt sig til sin fagforening, 3F i Høje Taastrup med dokumentation for ulovligheder og underbetaling hos arbejdsgiveren.

3F sendte materialet videre til Trafikstyrelsen, som bad virksomheden om en redegørelse. Samtidig sendte Trafikstyrelsen en kopi af materialet fra 3F videre til virksomheden. Materiale indeholdt blandt andet personfølsomme oplysninger, så arbejdsgiveren kunne finde frem til den polske chauffør, som han efterfølgende fyrede.

Trafikstyrelsen kunne konstatere, at den pågældende danske virksomhed fungerede som en vikarvirksomhed, der ikke var retmæssigt godkendt af Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen ændrer arbejdsgang

Sagen om en polsk chauffør, der gik til sin fagforening og fortalte om ulovlige forhold og endte med at blive fyret, fordi Trafikstyrelsen oplyste arbejdsgiveren om, hvem der havde meldt ham, får nu Trafikstyrelsen til at ændre arbejdsgang for at forebygge lignende tilfælde i fremtiden

Trafikstyrelsen har på baggrund af den konkrete sag, der drejer sig om en chaufførvikarvirksomhed, der ikke er retmæssigt godkendt af Trafikstyrelsen, gennemgået og ændret proceduren for behandling af lignende sager.

Efter den ændrede procedure vil Trafikstyrelsen sikre, at der dels ikke på ny videregives personfølsomme oplysninger, dels at styrelsen i sager, der er fuldt oplyste, foretager politianmeldelse og samtidig oplyser virksomheden om, at det ulovlige forhold øjeblikkeligt skal bringes til ophør.

Den ændrede procedure har ifølge et svar fra transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) til Folketingets Transportudvalg været drøftet med 3F.

Trafikstyrelsen har erkendt, at styrelsen har begået en fejl i den konkrete sag.

Læs mere næste side

Arbejdsforhold

3F'er i Folketinget spørger til hotline for chauffører

Enhedslistens transportordfører Henning Hyllested, der har rødder til 3F i Esbjerg, har fået svar på et spørgsmål, som Transportudvalget i Folketinget har stillet transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) på hans vegne. Henning Hyllested ville høre, om transportministeren ville tage initiativ til at få oprettet en hotline, hvor folk kunne henvende sig anonymt med oplysninger om ulovligheder - og få garanti for deres anonymitet

Så langt ville transportministeren dog ikke gå. I sit svar til Transportudvalget peger Pia Olsen Dyhr på, at en anonym hotline kunne bruges til at anmelde for eksempel en konkurrent.

En anonym hotline kunne bruges til at rette beskyldninger mod en vognmandsvirksomhed, der intet ulovligt har gjort med deraf følgende undersøgelse fra Trafikstyrelsens side, blot fordi en anonym anmelder ønskede at genere virksomheden.

Pia Olsen Dyhr er dog ikke helt afvisende over for Henning Hyllested. Hun har bedt Trafikstyrelsen om ved lejlighed at drøfte med landtransportbranchen, om der er brug for andre muligheder for at melde ulovligheder ud over direkte til Trafikstyrelsen eller anonymt via den faglige organisation, hvortil den pågældende har relationer.

Men generelt foreslår transportministeren, at hvis en chauffør eller vognmand ikke ønsker at foretage en anmeldelse i eget navn, at den pågældende så henvender sig til den relevante organisation, som derefter kan fremsende sagen til Trafikstyrelsen.

Vejdirektoratet var tidligt ude med saltbøsserne i år

Vinteren er startet - i hvert fald hvis man tager udgangspunkt i, hvornår Vejdirektoratet sender saltsprederne ud for første gang i en vintersæson. Natten til torsdag 3. oktober var Vejdirektoratets saltbiler i aktion for første gang på Svingbroen over Næstved kanal

Det er over en uge tidligere end sidste år, hvor saltbilerne først blev kaldt i aktion 11. oktober.

Svingbroen i Næstved er i øvrigt en af de gamle kendinge, når det kommer til tidlig saltning. Det er en stålbro, der hurtigt får rim på kørebanen, når det blæser. Og sidste år var Svingbroen også et af de steder, hvor den første saltning fandt sted.



Tvistløsning: Voldgift eller domstolene

Når noget går galt i et kontraktforhold og parterne ikke gennem forhandling kan få løst tvisten, kan det blive nødvendigt at få tvisten løst ved en endelig og bindende afgørelse

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

Dansk rets udgangspunkt er, at retstvister behandles ved de almindelige domstole. De almindelige domstole i Danmark udgør 24 byretter, Vestre- og Østre Landsret, Sø- og Handelsretten og Højesteret.

Undtagelsen til udgangspunktet om, at sagen skal behandles ved de nationale domstole, er voldgift. Kort fortalt er voldgift en privat domstol. Her vælger parterne selv deres dommere og store dele af sagsbehandlingsforløbet, kan styres af parterne.

Denne undtagelse benyttes oftest, når tvisten opstår mellem internationale parter. For at fravige udgangspunktet om domstolsbehandling, skal det være aftalt mellem parterne, at sagen skal føres ved en voldgift.

En af fordelene ved at vælge voldgift er, at det er muligt at vælge et "neutralt" land, hvor voldgiften kan holdes, såfremt parterne har hjemme i to forskellige lande. Ved domstolsbehandling vil den ene af parterne ofte have en "fordel" ved, at sagen behandles på denne parts sprog og i denne parts hjemland. Ved voldgift er det i stedet muligt for sagens parter selv at vælge hvilket sprog, sagen skal forhandles på, og i hvilket land voldgiftsretten skal sættes.

Noget særegent ved voldgift er, at voldgiftsrettens kendelse ikke kan gøre til genstand for appel. Den afgørelse, der træffes af voldgiftsdommerne, er derfor bindende for parterne. Skulle den tabende part ikke frivilligt efterkomme afgørelsen, kan en voldgiftsafgørelse dog tvangsfuldbyrdes over det meste af verden på grund af den såkaldte "New York Konvention". Denne konvention forpligter de stater, som har tiltrådt den, at anerkende og tvangsfuldbyrde voldgiftskendelser. Det indebærer, at voldgiftskendelser internationalt set har større "slagkraft" end en dom afsagt af for eksempel de danske domstole, fordi sådanne domme hovedsageligt kun anerkendes i de øvrige EU-lande.

Det, at en voldgiftskendelse ikke kan gøre til genstand for appel, kan lyde afskrækkende, men det har omvendt den fordel, at sagen så hurtigere bliver endeligt afgjort, frem for hvis sagen eksempelvis blev anket en eller to gange ved de almindelige domstole.

Ved de almindelige domstole gælder et offentlighedsprincip, hvilket vil sige, at offentligheden som udgangspunkt har lov til at sætte sig ind og overvære sagens forhandling for retten. Ved voldgift er udgangspunktet det modsatte – nemlig at der er tale om en fortrolig behandling af sagen og dens dokumenter. Ved domstolsbehandlingen vil den endelige dom oftest blive offentliggjort, hvorimod de færreste voldgiftskendelser offentliggøres. Ved en voldgiftbehandling undgår parterne derfor at få udstillet deres forretningshemmeligheder, hvilket kan være en fordel markedsføringsmæssigt for virksomhedernes rygte og omdømme.



En ulempe ved voldgift og en væsentlig fordel ved domstolsbehandling er aflønningen af de deltagende dommere. Ved voldgift skal parterne selv betale voldgiftdommernes honorar, der fastsættes af voldgiftsdommerne selv, hvorimod parterne ikke ved de danske domstole skal betale dommernes løn. Advokatombudsningerne varierer derimod ikke meget ved voldgift og ved domstolsbehandling.

Særligt om retstvister vedrørende international transport

Udgangspunktet i dansk ret er, som allerede nævnt, at alle sager starter i byretten. En væsentlig undtagelse hertil gælder for eksempel i relation til internationale sager, hvor fagkundskab til internationale erhvervsforhold har væsentlig betydning. Sådanne sager kan i stedet anlægges ved Sø- og Handelsretten som første instans.

Sø- og Handelsretten har, siden retten blev etableret i 1862, således behandlet retssager om erhvervslivets forhold, og selvom Sø- og Handelsretten er en af Danmarks ordinære domstole, er det den eneste ret i landet, som er specialiseret, og altså kun behandler udvalgte sagstyper. I Sø- og Handelsretten afgøres alle sagerne af et dommerpanel, som består af én eller tre af rettens juridiske dommere og to eller fire sagkyndige dommere. De sagkyndige dommere, hvoraf der for tiden er ca. 110, er for hovedpartens vedkommende indstillet af erhvervslivets organisationer, og en del af de sagkyndige dommere har derfor blandt andet særlig erfaring inden for søfart og transport.

En sag skal for at være international ikke nødvendigvis have internationale parter. Selve tvisten skal derimod vedrøre internationale forhold. Af den grund har Sø- og Handelsretten særkompetence i de mange transportretlige sager, hvor transporterne har været grænseoverskridende, uanset om tvisten er mellem to danske virksomheder. Det være sig sager vedr. CMR-loven (international landevejstransport af gods), sager vedr. søloven m.fl.

At mange af de transportretlige sager kan anlægges ved Sø- og Handelsretten som første instans indebærer, at ankeinstansen er Højesteret, idet Sø- og Handelsretten er på niveau med de to landsretter. Det er endvidere formentligt muligheden for at få



Dansk rets udgangspunkt er, at retstvister behandles ved de almindelige domstole. De almindelige domstole i Danmark udgør 24 byretter, Vestre- (billedet) og Østre Landsret, Sø- og Handelsretten og Højesteret.

Undtagelsen til udgangspunktet om, at sagen skal behandles ved de nationale domstole, er voldgift. Kort fortalt er voldgift en privat domstol. Her vælger parterne selv deres dommere og store dele af sagsbehandlingsforløbet, kan styres af parterne.



erhvervsretlige tvister med internationalt tilsnit påkendt ved Sø- og Handelsretten, der gør, at voldgift i Danmark har en mere tilbagetrukket rolle. Et af formålene med at vælge voldgift er således at få en sagkyndig vurdering af sagen, idet voldgiftsretten oftest sættes af én eller flere juridiske dommere og så en række sagkyndige dommere. Når dette tilbydes af Sø- og handelsretten kan det, for eksempel af omkostningsmæssige årsager, bevirke at parterne foretrækker Sø- og handelsretten frem for voldgift. Det gør sig særligt gældende, hvor parterne begge er hjemmehørende i Danmark eller EU, og hvor der således ikke er behov for at få en afgørelse, der kan tvangsfuldbyrdes uden for EU.

Alternativer til voldgift og domstolsbehandling

I stedet for at vælge voldgiftsbehandling eller domstolsbehandling kan parterne for eksempel vælge at løse deres konflikt gennem mægling, der også kaldes ”mediation” eller en anden form for frivillig forhandling. De danske domstole tilbyder i mange sager i dag, at parterne, efter at stævning er indleveret, kan komme til retsmægling, for derigennem at søge tvisten forligt.

Mediation går ud på, at der ved møderne udover tvistens parter deltager en mediator. Mediatorens opgave er at få parterne til sammen at finde hen til en frivillig løsning. Mediatoren afgør derimod ikke tvisten, ligesom dommere og voldgiftsdommere gør.

Fordelene ved mediation, hvis processen ender godt, er, at parterne ofte kan bevare deres samarbejde og gode forhold. Når der er tale om en frivillig løsning vil begge parter endvidere ofte være tilfredse med resultatet, hvorimod en voldgiftsafgørelse eller en dom fra retten, oftest vil bevirke, at den ene part udpeges som ”vinder” mens den anden part udpeges som ”taber”.

En anden fordel ved mediation er, at omkostningerne herved er væsentligt lavere end ved domstols- og voldgiftsbehandling.

Hvorvidt man bør vælge domstols- eller voldgiftsbehandling, og om der forud herfor bør være en forpligtelse for parterne til at forsøge at nå en løsning via mediation, afhænger af en konkret vurdering. Det vil dog altid være en fordel, at få afklaret disse spørgsmål på forhånd, det vil sige før en tvist opstår, ved at der indsættes bestemmelser herom i parternes aftale.

Alle informationer og besvarelser 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.

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

Sønderjysk transportfirma får



Danmarks største V8-lastbilordre

Scania Danmark A/S er begyndt at levere de første af i alt 103 nye lastbiler med til det sønderjyske transportfirma Thermo-Transit Danmark A/S i Padborg. Ordren på de 103 lastbiler fordeler sig på 100 trækere af typen Scania R 500 6x2 og 3 forvogne af typen Scania R 440 6x2*4, der bliver opbygget med kølekasse

De 100 Scania R 500 er Danmarks hidtil største enkeltordre på lastbiler med Scantias V8-motor, der har markeret sig blandt chauffører og vognmænd gennem mere end 40 år.

Den store ordre udgør samtidig en ny milepæl for Scania i Danmark, idet 2013 dermed bliver første gang siden midten af 1990'erne, at andelen af V8'ere igen passerer 50 procent af Scantias samlede leveringer i Danmark.

De 100 Scania R 500 til Thermo-Transit er udrustet med Scantias V8-motor på 15,6-liters med 500 hk, 14-trins fuldsynkroniseret gearkasse med integreret Retarder samt enkeltreduceret bagtøj.

Førerhusene er Scantias Topline-førerhus til langturskørsel, idet bilerne ofte bemannes med to chauffører på de mange just-in-time transporter, som Thermo-transit udfører. De 100 trækere er fabriksopbyggede som sættevognstrækere med

Materiel

drejeskammel, batterier monteret bagest i chassiset samt hævet galge til el- og trykluftforbindelser til sættevognen. For at opnå maksimal rækkevidde er de udrustet med godt 1.000 liter brændstofkapacitet fra fabrik, hvilket er meget for denne type tre-akslede sættevognstrækkere.

Efter hjemkomst fra fabrikken er trækkerne yderligere klargjort med alu-afdækning af chassiset, automatiske VBG On-Spot snekæder samt ophæng til traditionelle snekæder på Scantias opbygningsafdeling i Vojens. Da alle bilerne skal leveres i løbet af efteråret, er de desuden udrustet med vinterdæk på alle hjul i samarbejde med Superdæk i Padborg, mens dekoration af bilerne er udført af Signmeup A/S i Padborg.



Ud over de 100 V8-trækkere leverer Scania også 3 Scania R 440 forvogne opbygget med Schmitz kølekasse, Thermo King kølemaskine samt Z-lift læsebagsmæk i ordren til Thermo-Transit.

For at opnå størst mulig kapacitet i kølekassen er kølemaskinen placeret øverst på forvæggen, hvilket har gjort det nødvendigt at lave en udskæring i førerhusets tag for at få plads til kølemaskinen. På trods af udskæringen byder Highline-førerhuset på masser af plads og komfort til chaufførerne, der skal køre indsamlingskørsel med blandt andet fisk.

Salgschef Lars Klogborg har stået for salg og levering af de 103 nye Scania til Thermo-Transit, der skal anvende de mange nye lastbiler på sit fintmaskede transportnetværk over hele Europa.

Siden introduktionen af Scantias første V8'er på 350 hk i 1969 har den helt særlige motortype opnået et ry som noget af det ypperste, når det gælder kraft, driftssikkerhed og brændstoføkonomi i prestigesegmentet for europæiske lastbiler.

Gennem de følgende godt 20 år blev den oprindelige version på 350 hk videreudviklet og forfinet til en topydelse på 530 hk, hvorefter den blev afløst af en moderne 15,6-liters version med ydelser fra 500 til 620 hk.

Materiel

Lastbil Magasinet's messe i øst bliver kopieret til vest

Tidligere var det navnet Lastbil Magasinet, der dukkede op, når man talte om udstillingen Transport Øst. Efter at Lastbil Magasinet i sommer købte det konkurrerende forlag, Dansk Transport Forlag, er det i dag under navnet Danske Transport Medier, at arrangøren dukker op. Til juni næste år vil Danske Transport Medier arrangere en udstilling i Hedensted under navnet Transport Vest

Transport Vest bliver afholdt i weekenden 14. og 15. juni i Hedensted - tre uger efter messen Vestfyn Trækker med over 120 udstillere har været afholdt.

Transport Vest skal ifølge arrangøren være en jysk pendant til udstillingen Transport Øst i Greve, der har eksisteret i fem år.

Publikum vil ifølge Bjarne Routhe fra Danske Transport Medier kunne se frem til at se 5-10 af de flotteste og mest gejlende udstillingslastbiler fra Europa.

For at skabe en aktiv og levende messe bliver der på udstillingen også oprettet et demo-område, hvor der bliver mulighed for at vise for eksempel kraner eller andet materiel i aktion. Der er desuden også indgået aftale med en grusgrav fire kilometer fra udstillingen, som kan benyttes til at demonstrere eller testkøre for eksempel anlægsvogne.

Bjarne Routhe fremhæver, at Transport Vest - ligesom Transport Øst - vil være kendetegnet ved meget lave omkostninger i forhold til for eksempel indendørs messer.

Danske Transport Medier udgiver blandt andet fagbladene Lastbil Magasinet, Trans Inform og Danmarks Transport-Tidende.



Materiel



Chauffør
roses
Fuso
Canter

Fuso Center 7C18 har alle de fordele, som kræves til kørsel i tæt bytrafik. Med en totalvægt på 7,5 ton, er der ikke mindre end 3,8 ton nyttelast til rådighed.

Efter over 30.000 kilometers kørsel i hovedstadens hektiske bytrafik holder Peter Christensen - som er chauffør hos vognmand Henrik Tofteng i Brøndby - sig ikke tilbage for at dele rosende ord ud til den 7,5 ton Fuso Canter 7C18 med wirehejs, som er med til at give den erfarne chauffør en behagelig arbejdsdag

Bilen bruges primært til afhentning af stort set alle former for industriaffald i kældre, parkeringshuse og gårdspladser, hvor pladsen er trang. Altså steder, hvor der ikke er tilstrækkelig plads til vognmandens store renovationsbiler.

- Jeg er meget tilfreds med bilen. Den har masser af trækraft og er let at manøvrere i kældre, hvor pladsen nogle steder er så trang, at jeg bliver nødt til at trække spejlarmene ind. I de tilfælde er mine observationer afhængig af bakkameraets synsvinkel, siger chauffør Peter Christensen.

Med hensyn til bilens komfort har vognmand Henrik Tofteng valgt at få monteret luftaffjedret førerstol og det automatiserede gearskifte, Duonic.

- Netop de to optioner er noget jeg sætter stor pris på, siger Peter Christensen, som har mere end ti års erfaring, som chauffør med forskellige lastbilmærker.

Specialsyede løsninger

- Vi transporterer alle former for fast affald samt emballeret affald, olie- og kemikalieaffald. Og så skal vi i princippet kunne komme frem overalt. Det er væsentligt for vores valg af Fuso til løsning af de opgaver, der kan klares af mindre biler, fortæller Henrik Tofteng.

Materiel

- Vi har benyttet Fuso siden 1998 og Fuso blev dengang valgt, fordi bilerne kun er 2,1 meter høje, og derfor kan komme ind i de fleste parkeringskældre, siger Henrik Tofteng.

Hen ad vejen har vognmandsforretningen oplevet stabil fremgang til sin nuværende størrelse med 33 lastbiler i forskellige størrelser og med forskellige opbygninger. Heriblandt er der fire 7,5 ton Fuso Canter.

Topmoderne lastbiler

I tilfælde hvor transportopgaver er begrænset til kørsel på kortere vejstrækninger, og i bytrafik er det svært at finde fejl ved 7,5 ton modellens køre- og komfortegenskaber.

I disse for modellens rette elementer er det forholdsvis nemt at finde positive fordele som komfortabel kørestilling med blandt andet ratjustering i både hældning og højde og luftaffjedret førerstol. Et let overskueligt instrumentbord, der er spartansk, men tilstrækkelig indrettet og monteret med diverse instrumenter, advarsels- og kontrollys. Til let overskuelighed hører også tilstrækkeligt udsyn gennem forholdsvis store rudearealer og i sidespejlene, der er monteret på kraftige og vibrationsfrie spejlarme.



Fuse Canter giver en ekstra fordel med hensyn til kørsel i store danske byer som eksempelvis Århus. Her er der indført kørselsforbud i bykernen for køretøjer med mere end 7,5 ton totalvægt.

Harmonisk drivline

Som helhed afslører drivlinen god harmoni med kvik acceleration, solid trækraft over et bredt omdrejningsområde og velafstemte udvekslinger i det automatiserede gearskifte - Duonic - der er baseret på dobbeltkobling systemet.

Trækraften kommer fra en tre liters, fire cylindre turbodieselmotor med Euro 5 og EEV certificering. I det aktuelle tilfælde yder motoren 180 hk og genererer et solidt drejningsmoment på 430 Nm.

For at sikre optimal mulig beskyttelse af miljøet, og opnå såvel euro-5 som EEV godkendelse, bliver motorens udstødningsgasser efterbehandlet med både SCR-teknologi og EGR.

Den moderne motor med typebetegnelse 4P10-T6 repræsenterer den nyeste teknologi med blandt andet to kædetrukne overliggende knastaksler og fire ventiler per cylinder, en udstødningsgas turbolader med variabel turbo geometri, common rail indsprøjtningssystem og piezo-injektorer til præcis og optimal brændstofudnyttelse.

Apropos brændstof er motorstyringen suppleret med en økonomifunktion, som betjenes via en trykknop i instrumentbordet. Når funktionen er aktiveret bliver motorens trækraft sat moderat ned, hvilket resulterer i nedsat brændstofforbrug.

Materiel

Scania bruger tyngdeloven for at spare brændstof

Volvo Trucks har haft det i flere år, andre lastbilproducenter har det også. Nu vil Scania også med tyngdeloven i hånden presse en brændstofbesparelse i gennem ved at tillade lastbilerne at køre på frihjul

Her i efteråret vil Scania introducere sit eget Eco-Roll system, som får hjælp af tyngdekræften, når det går ned ad bakke. Det forfinede system kan, hvis det udnyttes fuldt ud, sænke brændstofforbruget med op til to procent. Scania Eco-roll regner ud, hvornår en lastbil skal benytte tyngdeloven for at få en brændstofbesparelse hjem ved at tillade lastbilen at køre på frihjul ned ad en bakke.

Europæiske kunder hos Scania, som nu bestiller en lastbil med Scania Opticruise med Active Prediction (Et system, der kan aflæse højdekurver), vil fra første kvartal næste år kunne spare brændstof og penge ved hjælp af den nye funktion, Scania Eco-roll.



Eco-roll systemet tillader lastbilens computer system at bedømme, hvad der er mest brændstoføkonomisk, når den skal ned ad en bakke - er det at køre på frihjul med transmissionen i neutral indstilling og motoren i tomgang - eller er det at motorbremse med afbrudt brændstofførførsel.

Scania peger på, at det ikke er helt enkelt at bedømme, hvad der er mest brændstoffeffektivt. Scania Active Prediction-system udfører beregningerne, uden at indblande chaufføren. Hvis systemet vælger Eco-roll, skal lastbilen kunne rulle i mindst ti sekunder, når bakken flader ud, for at kunne udnytte lastbilens opsamlede bevægelsesenergi - og for at systemet ikke skal gøre for mange korte indgreb. Samtidig skal farten ikke blive så høj, at bremserne slår til, for da bliver energien fra det tilførte brændstof blot bremset væk.

Scanias Eco-roll forudsætter, at lastbilen er udrustet med Scania Opticruise med Active Prediction og uden koblingspedal - og at motoren er en Euro 6 motor.

På markeder, hvor der er topografiske kortdata (elektroniske kort med højdekurver), er Scania Opticruise med Active Prediction og Eco-roll standard.

Infrastruktur

Tyskland investerer 2,6 milliarder kroner i brint tankstationer

Det vigtige rygstød for den danske brint industri, fremhæver Hydrogen Link Danmark, der arbejder med brint som energikilde til eksempelvis gaffeltruks og biler

Virksomhederne Shell, Total, Daimler, Air Liquide, Linde og OMV har underskrevet en aftale om at etablere op imod 400 brint tankstationer i Tyskland frem mod 2023 - en samlet investering på 2,6 milliarder kroner. Udrulningen skal understøtte en planlagt markedsintroduktion af brintbiler fra ledende bilproducenter.

Hos Hydrogen Link Danmark peger man på, at de tyske planer er et vigtigt rygstød for den danske brint industri - både hvad angår en markedsudrulning i Danmark samt skabelse af arbejdspladser og eksport af brint teknologi.

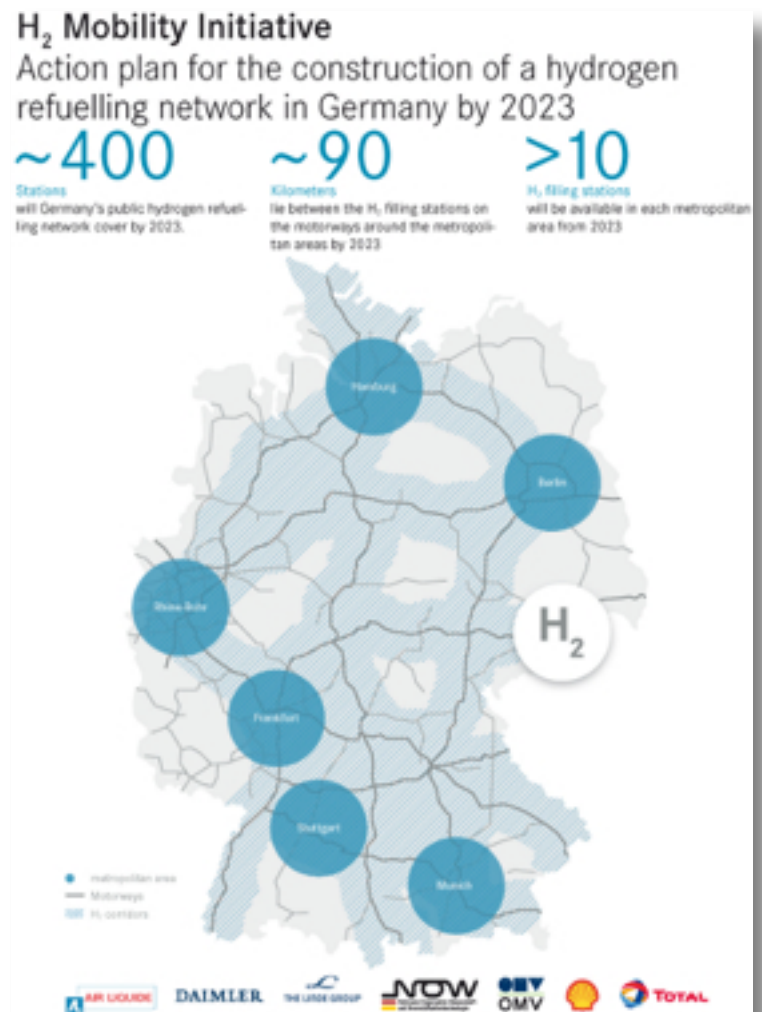
Det tyske H2Mobility-initiativ blev etableret tilbage i 2010 og har siden da arbejdet på en omfattende forretningsplan for udrulning af brint tankstationer i Tyskland. Den netop indgåede aftale markerer starten på en 2,6 milliarder kroner stor investering og udrulning gennem et fælles tysk infrastrukturselskab mellem de deltagende virksomheder.

De næste fire år skal der etableres et netværk af 100 brint tankstationer, som skal understøtte en markedsintroduktion af brintbiler fra de ledende bilproducenter.

Frem mod 2023 skal antallet af brint tankstationer øges til op i mod 400, hvilket vil sikre over 10 tankstationer i hver af de større tyske byer og under 90 km mellem tankstationer på de større motorvejsstrækninger.

Hydrogen Link Danmark beskriver udviklingen

Det tyske H2Mobility initiativ har allerede afstedkommet lignende tiltag i andre lande. Tidligere på året lancerede England de første planer for en markedsudrulning af mere end 1.000 tankstationer frem mod 2030. For en uge siden



Infrastruktur

fremsatte Staten Californien et lovforslag om en årlig investering på 110 millioner kroner frem mod 2023 i etablering af et netværk af brint tankstationer.

I Danmark har danske virksomheder og offentlige programmer siden 2001 investeret mere end 3 milliarder i udvikling af brint og brændselscelle teknologi. De betydelige offentlige bidrag er blevet bevilliget gennem konkurrencebaserede udbud fra bl.a. EUDP, DSF, Energinet.dk, Højteknologifonden og Trafikstyrelsen.

Brint infrastruktur rummer et stort eksportpotentiale for danske virksomheder da over 30 procent af komponenterne i en dansk brint tankstation produceres i Danmark, og fremstillingen af blot én tankstation skaber beskæftigelse for 4,5 personer i ét helt år.

Sidste år indgik danske aktører en hensigtserklæring med bilproducenterne Toyota, Nissan, Hyundai og Honda omkring markedsintroduktion af brintbiler og infrastruktur i Danmark fra 2015. I juni blev de første brintbiler fra Hyundai leveret til Københavns Kommune.

Ligeledes er en investering af mere end 100 millioner kroner undervejs i et landsdækkende netværk af brint tankstationer i de større danske byer frem mod udgangen af 2015.

Danske myndigheder har gennem adskillige tiltag sikret Danmark som et af de førende lande i verden hvad angår rammebetingelser for brint. Den netop foreslåede forlængelse af afgiftsfritagelsen for brintbiler frem mod 2018 vil fastholde denne position. Hertil kommer at Danmark er det land i verden med de mest effektive processer for godkendelse af brintbiler og tankstationer bl.a. grundet veletablerede procedurer og erfaringer ved Trafikstyrelsen og Beredskabsstyrelsen.

I januar besluttede partierne bag Energiaftalen desuden at etablere et offentlig- privat partnerskab for brint under Energistyrelsen og Trafikstyrelsen som skal bidrage til at planlægge og koordinere en markedsudrulning af brint infrastruktur i Danmark. Dette er senest blevet understøttet af planer for et offentligt udbud i Vejdirektoratet af brint tankstationer ved danske motorveje i perioden 2016-2017.





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

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

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

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



The strong connection

Flydende forbindelser

Et nej fra naturklagenævnet sætter udviklingen i stå

Inden for de næste uger afgør Natur- og Miljøklagenævnet om Rømø Havn kan få lov til at udvide med en oplagsplads og værksteder til servicepersonale på det 4,5 ha store engområde nord for havnen på vadehavsøen. Efter klager fra Danmarks Naturfredningsforening til nævnet er udvidelsen af Rømø Havns bagland til serviceområde i forbindelse med opførelsen af vindmølleparker i Vesterhavet foreløbig sat i stå

Det har ført til et større borgermøde arrangeret af Centerforeningen i Havneby på Rømø, hvor resultatet af en afstemning for eller imod, blev et "ja" til Rømø Havns planer.

- Ethvert andet resultat havde heller ikke været til at bære, siger formand i Centerforeningen, butiksbestyrer Dieter Bockholt, i en udtalelse.

Han bakkes op af brugsuddeler Lars Bendtsen, der gør det klart, at hans omsætning i supermarkedet står og falder med projektet på Rømø Havn.

Super-Brugsen fungerer allerede i dag som skibshandel for de servicebåde og specialfartøjer der anløber havnen fra flere af de havvindmølleparker, der er under opførelse i den nordlige del af tysk sokkel for bunkering, vandindtag og indkøb af fødevarer.

Lars Bendtsen mener, at det for Havneby og dens forretninger samt serviceerhverv som hoteller med mere vil være en katastrofe, hvis der sættes en stopper for udviklingen.

- Så vil der ikke længere nogen fremtid i Havneby udover færgeruten til Sild, siger han.

Havneby har ca. 300 fastboende indbyggere. Næsten halvdelen var mødt frem til Centerforeningens borgermøde. Flere af de tilstedeværende er beskæftiget på havnen inden for reje- og muslingeindustrien, turisterhvervet, retail samt på Rømø-



Flydende forbindelser

Sild overfarten. For dem vil etableringen af Rømø Havn som servicehavn for havmølleinstallationerne på Nordsøen være et løft af dimensioner. Det vil skabe nye og langvarige arbejdspladser og en hårdt tiltrængt tilflytning af blandt andet videnbaserede medarbejdere.

Kroejer Helle Thomsen, Havneby Kro, vurderer, at der over de næste 30 år være brug for 50 nye arbejdspladser. De første virksomheder er allerede rykket ind på havneområdet. Det gælder Blue Water Shipping og Subsea fra Esbjerg, Siemens Wind Power, Djurs Wind Power DWP og fra 1. januar det tyske selskab wpd offshore solutions GmbH fra Bremen, der står bag opførelsen af havvindparken Butendiek.

Den hollandske storetreprenør og specialist inden for installationsarbejder omkring havmølleparker Ballast Nedam skulle have været i gang, men selskabet blev stoppet som følge af indgrebet fra Danmarks Naturfredningsforening.

Det har ifølge havnechef Kristian Nedergaard kostet havnen et tab på ca. 7 millioner kroner. Den hollandske koncern ville placere 50 af sine medarbejdere på havnen i 12 måneder med al den efterspørgsel deres aktiviteter ville kaste af sig lokalt - blandt andet 12.000 overnatninger og seks nyansat alene på det hotel, hvor mandskabet skulle overnatte. Som konsekvens af den øgede aktivitet der allerede er på havnen har Rømø Havneservice ansat to mand ekstra.

- Så offshore aktiviteter er noget der kaster meget af sig lokalt - ikke mindst i perioder, hvor der ellers ikke sker så meget på øen, siger havnechefen.

EU-Kommissionen færdig med sin vurdering af retningslinier

Danmarks Rederiforening og foreningens medlemmer har længe haft et ønske om at få afklaret, om EU's såkaldte statsstøtteretningslinjer ville fortsætte som hidtil eller blive justeret

Nu har rederiforeningen fået sikkerhed fra højeste sted for, at retningslinjerne fortsætter på ubestemt tid. Det er sket på et møde, som bestyrelsen og ledelsen i Danmarks Rederiforening har haft med EuU-Kommissionens vicepræsident og transportkommissær Siim Kallas.

EU-Kommissionens vurdering har vist, at retningslinjerne har haft en positiv effekt for europæisk skibsfart og for aktiviteterne i den europæiske maritime klynge i bred forstand.

- Der er tale om en hjørnesten i dansk skibsfarts succes, og derfor er det afgørende, at vi kan fortsætte som hidtil. Hertil kommer, at usikkerheden om statsstøtteretningslinjernes fremtid begyndte at skabe uro i branchen, så også af den grund er det vigtigt, at processen nu er afsluttet, siger Simon C. Bergulf, leder af Danmarks Rederiforenings sekretariat i Bruxelles.

Titan Lastvogne leverer FH'er til transportvirksomhed i Slagelse

JPS Transport i Slagelse har fået leveret en ny Volvo FH 500 6x2 bogietrækker. Lastvognen er leveret med Globetrotter førerhus, New York førerhuspakke og I-Shift gearkasse med I-See.

Den nye trækker er opbygget og lakeret hos Kyse Smedje.

JPS Transport kører primært for Arla Foods i Slagelse.

Bilerne er solgt og leveret af Peter Hansen fra Titan Lastvogne A/S i Holbæk.

*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*