

Ugens transport

Fredag 8. november til torsdag 14. november 2013 - Nummer 34 - 2. årgang

Politiet var på natarbejde

Litauisk chauffør blev udvist efter dokumentfalsk

Læs mere på siderne 19, 20 og 21

Transportfirma fra Aarhus vinder sikkerhedspris

Læs mere side 32

Trafikulykker om natten skal undersøges

Læs mere side 4

Gas eller diesel - rammerne er afgørende

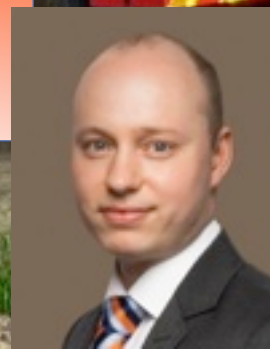
Læs mere side 30

Grænseoverskridende modulvogntog er atter kommet i søgelyset

Læs mere side 5, 6 og 7

Transportjuristerne om nye regler om søfolks ansættelsesforhold

Læs mere side 14, 15 og 16



EU-politikere vil trække en grænse

Modulvogntog er endnu en gang blevet et emne i transportdebatten. Denne gang er det en række EU-parlamentarikere, der har udløst kraftige reaktioner fra blandt andre transportorganisationer i Norden og i Holland.

EU-Politikere vil sætte en grænsebom for at modulvogntog kan køre fra et land og ind i et andet, når de er tilladt i begge lande. Den holdning får transportfolk til at ryste på hovedet, for de har svært ved at se logikken i, at en usynlig streg hen over vejen mellem to lande, der indgår i EU's indre marked, skal begrænse transporterne med modulvogntog.

Hvis de pågældende EU-politikere får held med at få sat en bom for grænseoverskridende transporter med modulvogntog - i øvrigt mod EU-Kommissionens holdning - og en række EU-lande - kan det tænkes, at det udløser et nyt arbejdsområde for transportvirksomheder i stil med tidligere tider, hvor danske vognmænd havde svært ved at få tredjelandstilladelser til Sverige, når de havde læsset frugter i syden for at transportere dem hurtigt og effektivt til Sverige.

Manglede man en tilladelse, kom der en svensk vognmand med en trækker og koblede for den trailer, den danske lastbil var kommet til Sverige med. Derefter kørte den danske trækker bag efter den svenske med den danske sættevogn hen til modtageren. Når svenskeren havde losset traileren, kunne den danske chauffør koble under og køre videre ud for at laste retur.

Hvis modulvogntog ikke må køre mellem Danmark og Sverige, kan de sikkert kobles fra hinanden og trækkes over broen i flere dele for derefter at blive samlet igen. Her er der mulighed for en ny aktivitet.

Men er den hensigtsmæssig?

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør



EN LASTBIL SKAL KUNNE GØRE
DINE CHAUFFØRER STOLTE

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

LANGDISTANCE
SERIET



renault-trucks.dk



Trafikulykker om natten skal undersøges

15-20 procent af alle dødsulykker sker om natten, og ulykkerne er generelt alvorligere end på andre tider af døgnet. S-R-SF-Regeringen har afsat midler af til en dybdeanalyse af denne type ulykker, så der kan sættes målrettet ind for at forebygge dem

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) går nu i gang med denne dybdeanalyse, som skal kaste lys over de særlige omstændigheder ved natulykkerne.

Udgangspunktet for analysen er, at mange ulykker om natten er eneulykker, de fleste sker i weekenden, og en markant større andel af førerne er under 30 år og/eller spirituspåvirkede, end det ses ved ulykker om dagen.

Det forventes, at analysen blandt andet vil give et nærmere indblik i, hvad der ligger bag disse særlige karakteristika. Er der for eksempel særligt mange hastighedsovertrædelser eller andre lovovertrædelser i forbindelse med natulykkerne?

Undersøgelsen vil også give svar på, hvilken betydning lysforholdene havde for ulykken. Var der for eksempel noget ved vejbelysningen eller bilernes lygteføring, som medvirkede til ulykken?

- Trafikulykker om natten er alvorlige, og der er ofte unge førere involveret. Det er godt, at vi nu får set nærmere på, hvad der bidrager til disse ulykker, og hvordan de kan undgås, for de har i mange tilfælde tragiske konsekvenser for de unge og deres familier. Jeg ser frem til, at HVU's undersøgelse giver os et helt konkret bud på, hvordan vi kan forebygge disse ulykker i fremtiden, siger transportminister Pia Olsen Dyhr (SF).

Undersøgelsen vil omfatte dybdeanalyse af ca. 20 alvorlige ulykker, der er sket mellem klokken 22 og klokken 06 i landzone (dog ikke på motorveje), og hvor mindst et motorkøretøj er involveret. Resultaterne vil foreligge i første halvdel af 2015. Undersøgelsen gennemføres med en bevilling fra puljen til bedre trafiksikkerhed fra aftalen om grøn transportpolitik i 2009.

Transportrammer

Vognmandsorganisationer fortalte EU-Politikere om modulvogntog

Den dansk-norsk-svenske interesseorganisation NLA - Nordic Logistics Association, som er etableret af vognmandsorganisationer fra de tre lande, fortalte tirsdag repræsentanter fra EU-Parlamentets Transportudvalg om erfaringerne med modulvogntog på 25,25 meter

I mødet, der fandt sted i Bruxelles kort før EU-Parlamentets transportudvalg skulle drøfte EU-Kommissionens forslag om revision af reglerne for vægt og dimensioner i EU, deltog også vognmandsorganisationerne TLN fra Holland og SKAL fra Finland.

- Formålet var at fortælle medlemmerne af EU-Parlamentet, hvad der er op og ned på modulvogntog. Alt for mange myter - hvis ikke usandheder - flyver gennem luften i Bruxelles i disse uger, og det er på tide at sige nok er nok, fremfører NLA's administrerende direktør Søren H Larsen.

Han mener, at vejtransporten behandles som noget, der kun gør skade.

- Vi brugte tiden på at fortælle om, hvordan lastbiltransport er afgørende for samfundet, og hvordan modulvogntog i særdeleshed kan bidrage til at løfte opgaven, siger han videre.

EU-Kommissionen: Modulvogntog skal kunne overskride en grænse

EU-Kommissionens forslag tager sigte på at give modulvogntog adgang over grænserne - dog kun mellem to lande - men det møder modstand blandt en håndfuld medlemmer af EU-Parlamentets transportudvalg.



Fortsættes næste side.

Transportrammer

Ifølge Søren H Larsen fik EU-Parlamentarikerne at vide, at under de rette omstændigheder kan modulvogntog bidrage til bedre energieffektivitet, mindre CO2 udslip, mere effektiv transport og logistik og en innovativ udvikling af lastbilindustrien.

I den forbindelse peger Søren H Larsen på, at myterne om farlige lastbiler som udkonkurrerer jernbanerne, og som vil dominere EU's veje, er mange og svære at rydde af vejen.

- I lyset af den ofte irrationelle og følelsesmæssige modstand, vi møder i EU-Parlamentet, er der behov for en god portion saglighed. Hverken vi eller EU-Kommissionen ønsker at udbrede modulvogntog til alle steder i EU. Det giver ikke mening, siger Søren H. Larsen, der mener, at medlemslandene bør have fleksibilitet til at vælge de vægte og dimensioner, som giver mening for det enkelte land.

- Hvis nabolande - som i Norden - deler ønsker, skal der være frihed til at lade bilerne krydse grænserne. Vi skal ikke pådutte andre lande i EU vores dimensioner og vægte - men til gengæld skal de respektere vores ønsker og behov. Det kaldes nærhedsprincippet, som EU-Parlamentet ellers så ofte støtter, understreger Søren H Larsen.

NLA's administrerende direktør vurderer, at der nok ikke blev flyttet mange holdninger på mødet, men argumenterne til fordel for modulvogntog blev serveret for EU-parlamentarikerne på en enkel og direkte måde.

- I de kommende uger vil arbejdet så bestå i at få EU-parlamentsmedlemmerne til at lave ændringsforslag til EU-Kommissionens forslag, som vil sikre vores muligheder. Derefter skal der nok forhandles om kompromiser frem til afstemningerne i februar-april 2014, siger han.



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

Transportrammer

Transportindustrien vil have modulvogntog over grænserne

I et fælles brev fra transport- og industriorganisationerne i Sverige, Finland, Norge, Holland og Danmark opfordrer organisationerne EU-Parlamentets Transportudvalg til arbejde for, at længere og tungere lastbiler kan krydse grænserne mellem de lande, der tillader større lastbiler end EU's minimumsregler

Baggrunden er et forslag fra EU-Kommissionen, der præciserer reglerne, så længere lastbiler kan krydse grænserne i EU. EU-Parlamentets rapportør Jörg Leichtfried har imidlertid i sit udkast til rapport fra EU-Parlamentets Transportudvalg foreslået et forbud mod at længere lastbiler kan krydse grænserne.

- I vores optik er det et helt uforståeligt forslag fra rapportøren. De lastbiler, der er tilladt i både Sverige og Danmark, bør selvfølgelig også kunne køre over Øresundsbroen. En af EU's fineste målsætninger er at skabe et fælles europæisk marked. Det gør man jo ikke ved at genindføre kunstige begrænsninger på transport mellem medlemsstaterne, siger Michael Svane, branchedirektør i DI Transport.

Både i Skandinavien og Holland tillader man brugen af modulvogntog, der er lastbiler, der er 25,25 m lange, og i Skandinavien må have totalvægt på op til 60 ton. Brugen af modulvogntog kan være med til at reducere CO2-udledningen og luftforureningen fra landevejstransporten. Forslaget fra rapportøren vil begrænse en tur over Øresund til 40 ton totalvægt og 18,75 m. Danmark og Sverige tillader endvidere op til 54 ton på almindelige 18,75 meter lange vogntog.

- Det er helt afgørende for os, at vi fortsat kan køre med både modulvogntog og højere totalvægte til Sverige. Hvis vægten på almindelige lastbiler mellem Danmark og Sverige skal ned på 40 ton totalvægt, så skal vi populært sagt hælde 14.000 liter mælk ud af tanken på en mælkebil, før den må køre over broen. Det kunne også være foderstoffer, brændstoffer eller andre varer, hvor totalvægten er afgørende. Derfor er det åbenlyst, at det vil betyde, at der skal væsentlig flere lastbiler til at håndtere vores eksport til Sverige, og både CO2-udledningen og transportomkostninger vil stige markant, siger Michael Svane.

Derfor er DI Transport gået sammen med resten af landtransporterhvervet og industriorganisationer fra de nordiske lande og Holland for at appellere til, at EU-Parlamentets Transportudvalg tager højde for de mange gode erfaringer i de fem lande.

- Set både fra et økonomisk og miljømæssig hensyn er der god fornuft i at tillade længere og tungere lastbiler at krydse grænserne. Det viser erfaringerne fra de fem lande. Vi kan se, at modulvogntog øger produktiviteten i transportbranchen og reducerer transportens miljøpåvirkning, siger Michael Svane.

Transportrammer

Den franske regering udsætter planlagt vejskat på lasttransport

Protester fra blandt andet franske landbrugsorganisationer har fået den franske regering til at tage planerne om vejskat på lastbiltransport op til overvejelse. Vejskatten vil omfatte lastbiltransport på veje, hvor det i dag er gratis af køre i modsætning til mange motorveje, hvor man skal betale afgift for at køre

Vejafgiften er blevet udsat på ubestemt tid, men den franske regering oplyser, at arbejdet med den GPS-baserede vejafgift fortsætter.

Beslutningen om at udsætte vejafgiften skyldes blandt andet de konsekvenser, som afgiften ville få for virksomheder i yderområderne - eksempelvis landbrug og fødevarer virksomheder. Protester fra landbrugs- og fødevarerorganisationer har sammen med protester fra vognmandserhvervet i Frankrig vundet gehør hos den franske regering, som peger på, at vejafgiften vil have nogle utilsigtede konsekvenser.

Fra den franske vognmandsorganisation, FNTR, lyder det, at hvis vejafgiften skal indføres, skal en række problemer og udfordringer være løst for at sikre konkurrenceforholdene. Hvis der ikke kan findes en løsning til at sikre lige konkurrenceforhold, skal vejafgiften skal udsættes eller helt droppes.

Vejafgift:

Transportorganisation ser ligheder mellem Danmark og Frankrig

Den franske regering har udsat den planlagte vejafgift på lastbiltransport - den såkaldte ecotax. Den danske vognmandsorganisation DTL peger på, at situationen i Frankrig ligner den, som for knap et år siden fik den danske S-R-SF-Regering til at lægge sine planer om en kilometerbaseret vejafgift for lastbiler i skuffen

Vejafgiften skulle ellers være trådt i kraft ved årsskiftet, men protester fra blandt andre udkantsområdet Bretagne og fra fiskerne og landmændene i hele Frankrig har fået den franske regering til at udsætte vejafgiften ind til videre. Det var ved at gå op for franskmændene, at den GPS-baserede vejafgift, der skulle gælde for veje uden for det motorvejsnet, hvor man i dag allerede betaler for at køre, ville gøre transporterne dyrere - og dermed også varerne.

Transportrammer

DTLs administrerende direktør Erik Østergaard ser mange ligheder med situationen i Danmark først på året, hvor S-R-SF-Regeringen efter en meget højrøstet debat i offentligheden tog planerne om en vejafgift for lastbiler af bordet – blandt andet efter protester fra udkantsområder og erhverv, hvis produkter ville blive dyrere og dermed svække konkurrenceevnen.

- I Frankrig er uroen opstået, fordi det er lykkedes den franske vognmandsorganisation FNTR at få lovfæstet pligten til at videreføre afgiften til transportkøberen. Men samtidig er det gået op for det magtfulde franske landbrugs- og fiskerierhverv, at markedet i sig selv jo vil reagere ved at sende regningen videre i leddene. Også de ydre franske regioner har opdaget, at deres varer ville blive dyrere end konkurrenternes i Paris. Og i sidste ende ville det være forbrugerne, der stod med Sorteper - som i Danmark, siger Erik Østergaard.

Fransk premierminister på banen

Den franske premierminister Jean-Marc Ayrault kom med meldingen efter et møde med de protesterende organisationer. Han understregede, at der ikke er tale om at droppe afgiften, men at få tid til en drøftelse af, hvordan man bedst tager hensyn til problemerne i de berørte sektorer og områder.

Det har eksempelvis været på tale at fritage transport af landbrugs- og fiskeriprodukter.

Den franske regering har oplyst, der den i de kommende uger vil arbejde med at justere på afgiftsplanerne.

Franske vognmænd har været i front

Den franske vognmandsorganisation FNTR har været blandt de protesterende organisationer. I en pressemeddelelse sammen med busvognmænd, flyttevognmænd og logistikfolk hilser de franske vognmænd premierministerens beslutning velkommen og roser ham for at have taget fat på problemet med vejtransporten.

Det er nemlig transportsektoren, der står i frontlinjen, når afgiften rammer. Og premierministeren har erkendt, at der skal tages hensyn til fair konkurrencebetingelser for vognmændene.

Hjælpepakke til vognmændene

Det franske transporterhverv har stillet den franske transportminister over for krav om, at overvæltningen af afgiften på køberne fastholdes, og der skal være lige behandling af kørsel med egne landbrugs- og fiskeriprodukter og kørsel for fremmed regning. Desuden skal der etableres en særlig hjælpepakke beregnet for transporterhvervet.

Hvis disse betingelser ikke kan opfyldes, bør afgiften droppes, mener FNTR. Organisationen peger på, at usikkerhederne omkring vejafgiften hidtil sammen med andre politiske tiltag påvirker erhvervet i negativ retning.

Materiel

HedeDanmark i Aalborg kører dagligt i Daily

Iveco har leveret to nye Iveco Daily 50C17 lastbiler til HedeDanmark's afdeling i Aalborg, hvor der bliver lagt vægt på faglighed, værdiskabelse og nytænkning på det område - outdoor facility services - som HedeDanmark i Aalborg arbejder med

De to nye Iveco Daily 50C17 lastbiler er for nyligt leveret til HedeDanmark i Aalborg, hvor de bliver benyttet til forskellige relevante opgaver indenfor vejservice, vejvedligeholdelse, græsklipning, vinterbekæmpelse med mere.

Det er første gang HedeDanmark køber fem-ton lastbiler.

- Vores chauffører er utrolig glade for bilerne. Vi har valgt større biler denne gang, så vi blandt andet kan have mere salt med rundt om vinteren. Vi valgte Iveco Aalborg som leverandør, blandt andre mulige leverandører, da vi oplevede en utrolig god service lige fra første kontakt. Al korrespondance blev fulgt til dørs og vi oplever en fair og serviceminded behandling, siger formand Martin Barchow hos HedeDanmark A/S.

Bilerne er leveret af Carsten Severinsen fra Iveco Aalborg.



HedeDanmark A/S er organiseret i fire divisioner: Grøn Service, Skov, Landskab og Handel.

HedeDanmarks aktiviteter spænder bredt fra outdoor facility services for private og offentlige virksomheder til handel med træflis, skovforvaltning i Danmark og Baltikum, landskabspleje samt handel med juletræer og udstyr til juletræsproducenter og skovbrugere.

**KEL-BERG®**

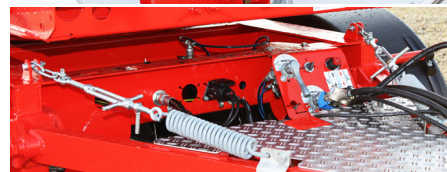
Kel-Berg 4 akslet rundbundet 1-vejs bagtip anhænger

Så er KEL-BERG her sidst på efteråret, med endnu en stor skandinavisk nyhed. En 4 akslede rundbundet 1-vejs bagtip anhænger med 24 m³ alu-kasse.

Anhængerens er fremstillet til asfalt kørsel og bagenden er forbedret for asfaltmaskiner med 100 mm isolering på svøb og front. Anhængerens er udstyret med 4 x 9 tons SAF-aksler med luftaffjedrin og skive-bremser samt med hæve/sænkeventil.

Anhængerens tilladte totalvægt er 26.000 kg og tilladt akseltryk på 9.000 kg med en egenvægt på 6.580 kg. Lastas har opbygget anhængerens

med langvanger, som er opsvejsede til I-pro-filer i kvalitetsstål 52,3, med kraftige tværvanger og forstærkninger. Sider og bund er fremstillet af 7 mm rullet alu-svøb, i en speciel slidstærk kvalitet. Forreste 1/5 længde dog kun af 5 mm gods. Bunden er forstærket med en ekstra 7 mm plade (ialt 14 mm gods) på de bageste 4 meter. Derudover er der monteret en rullepressenning med rør.



LASTAS HAR INDGÅET ET SAMARBEJDE MED NOERKEMI OG SÆLGER NU ADBLUE

SÅ TAG EN SNAK MED EN AF VORES SÆLGER...

VI ER LEVERINGSDYGTIGE I BEHOLDERE, TANKE OG TILBEHØR.



Kontakt vores salgsteamet:



Anders Larsen
Mobil: +45 4018 2222



Jan Bertelsen
Mobil: +45 2228 1514



Ivan Kristensen
Mobil: +45 6039 1651



Jacob Jørgensen
Mobil: +45 6039 1667



Peter Mohn
Mobil: +45 2787 7022



Christopher Tinghøj
Mobil: +45 2787 7001

Materiel

Overføringsanhænger har fire aksler

Benny Nielsen Transport har taget en fire-akslet Kel-berg overføringsanhænger i brug. Med et totalvægt på 32 ton kan den nye overførselsanhænger være med til at øge transportkapaciteten hos vognmanden fra Holeby



Den nye fire-akslede Kel-berg overføringsanhænger, som vognmanden hentede hos Lastas i Hedensted, er monteret med pneumatisk, knækbar træktriangel, tromlebremser og luftaffjedring.

Lastas har opbygget anhængerens langvanger opsvejsede til I-profiler/kasseprofiler i finkornsstål 690 og kraftige tiprør/tiprørsforstærkninger. Den er monteret med vridningsstabiliserende forstærkningsplader bagerst og ved tipstemplet.

To tredjedele af anhængerens længde er fremstillet som 1-vejs tipramme, som kan tippe op til 49 grader.

Anhængerens er fremstillet til containere med indvendige og udvendige ruller i 160 mm og 220 mm. Anhængerens er justerbar bagerst til containere på længder af 7,0 meter og 7,5 meter. Tiprammen er monteret med fire pneumatiske låse, der er låsbare på den udvendige side af containerrammen.

Volvo leverer 420 heste til Søren Rosvall

Søren Rosvall Transport ApS i Nivå har fået leveret en ny Volvo FH 420 4x2 trækker. Den nye lastvogn er leveret med Globetrotter-førerhus, I-Shift gearkasse med I-See, fartpilot med ACC og Dynafleet flådestyring

Bilen, der skal bruges til kørsel i Danmark og Sverige, er solgt og leveret af Peter Hansen, Titan Lastvogne A/S i Holbæk.



Materiel

SAWO leverer speciel hejseladsopbygning

SAWO har for nyligt leveret et nyt hejs til Dan-Grit i Oksbøl i form af et SAWO CLF 432S silo wirehejs, der tipper helt op i 89 grader

Wirehejsset er tegnet og produceret hos SAWO og er muligvis det første af slagsen på et tridem chassis i Danmark. Opbygningen har to sidemonterede tip-cylindere for god stabilitet og af pladshensyn. Opbygningen har endvidere 800 mm hydraulisk udskydbar kofanger.

Bilen er bygget i samarbejde med Scania i Esbjerg, hvor Ole Kristiansen har stået for salget.

Dan-Grit i Oksbøl leverer færdige betonvarer samt cement- og mørtelprodukter til byggeindustrien. Firmaet har i fem biler, hvoraf de de er opbygget med silohejs, der leverer siloer rundt på byggepladser i hele Danmark. Det sker også, at der bliver leveret en silo andre steder i Skandinavien.





Søfarendes ansættelsesforhold - der er kommet nye regler

Søfarendes ansættelsesforhold giver anledning til, til tider grusomme, historier i medierne. Såvel nationalt som internationalt har der dog igennem en lang årrække været fokus på at forbedre arbejdsvilkårene for de mennesker, der arbejder til søs, og reglerne herfor udvikles løbende. Søfartsstyrelsen tilbageholdt i sensommeren et liberiansk skib i Esbjerg Havn på baggrund af nye regler om søfarendes ansættelsesforhold

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

Tirsdag 20. august trådte konventionen benævnt Maritime Labour Convention (MLC), der blev vedtaget i 2006, i kraft. Fra samme dato blev MLC også en del af den danske søfartslovgivning, idet konventionen blev inkorporeret i en række danske regler på søfartsområdet - regler med samme ikrafttrædelsesdato som konventionen.

MLC's overordnede formål er at skabe et regelsæt, der sikrer mindsterettigheder til søfolk i relation til blandt andet indgåelse af ansættelsesaftaler, spørgsmål vedrørende hjemrejseret og forhold af mere overordnet karakter, såsom forbedringer af arbejdsmiljøet om bord og den sociale sikring af de søfarende. MLC gælder for alle last- og passagerskibe, uanset skibenes størrelse.

MLC har på nuværende tidspunkt opnået en udbredt tilslutning fra mange af verdens lande. Opgjort pr. 30. oktober har, udover Danmark, 50 andre stater ratificeret konventionen, og man har regnet ud, at skibe, der er flagede under de ratificerende stater, repræsenterer mere end 75 procent af verdens bruttotonnage på skibsområdet. Danmark var blandt de første stater til at ratificere konventionen.

Konventionen, der på trods af dens brede formål er forholdsvis kortfattet,





medfører for de tiltrædende stater, blandt andet skærpede kontrolforpligtelser for flagstaten og derudover også mulighed for kontrol af skibe fra andre lande gennem den såkaldte havnestatskontrol (Port State Control eller blot PSC, som kontrollen også kaldes). Konventionen indfører tillige certifikatkrav for skibe med en bruttotonnage på over 500 i international fart. Certifikatkravet skal fungere som et håndgribeligt og operationelt redskab til at tjekke, om skibet overholder konventionens regler.

Efter ikrafttrædelsen af konventionen sidst i august gik der ikke mange dage, før det første skib blev tilbageholdt i dansk havn på grund af manglende overholdelse af konventionens regler.

Under en inspektion udført på baggrund af en havnestatskontrol i begyndelsen af september af et skib (det Liberia-flagede offshore supplyskib Atlantic Carrier), som var anløbet Esbjerg Havn, konstaterede Søfartsstyrelsen, at mandskabet var uden hyrekontrakter, hvilket er i strid med minimumsrettighederne i MLC.

Skibet blev på baggrund heraf tilbageholdt i ca. et døgn og fik først lov til at sejle videre, efter at forholdene var blevet bragt i orden. Skibet kunne derefter fortsætte sit arbejde i Nordsøen.

Tilbageholdelsen, der var direkte begrundet i manglende overholdelse af kravene i MLC, er ifølge de foreliggende oplysninger den første af sin art, hvor et skib er blevet tilbageholdt (og forsinket) i havn på grund af manglende overholdelse af kravene i MLC.

Tilbageholdelsen af Atlantic Carrier i Esbjerg Havn udgør en væsentlig begivenhed for den internationale skibsfart, fordi den klart signalerer, at Danmark tager håndhævelsen af kravene i MLC meget alvorligt, og at det ligger Danmark på sinde at sikre ordentlige rettigheder og anstændige arbejdsforhold for søfarende.

Tilbageholdelsen af Atlantic Carrier i Esbjerg Havn har dog også vakt international interesse. Også andre store søfartsnationer har haft øje for tilbageholdelsen, og kravene i den nye konvention er derfor, netop på baggrund af tilbageholdelsen i en dansk havn, blevet bragt i skarp fokus.

Konventionens krav om, at hvert enkelt besætningsmedlem skal have en ansættelseskontrakt, er kun én af de mange sociale minimumsbeskyttelser, som fastlægges i MLC. Rederierne, således som disse defineres i konventionen, er også forpligtet til at gennemføre foranstaltninger vedrørende søfarendes løn og arbejdstid, indkvartering, forplejning, sundhedsbeskyttelse og ret til lægebehandling og social sikring.

Rederierne skal tillige sikre, at skibet om bord har en såkaldt on-board complaints procedure. Dette instrument skal gøre det muligt for hver enkelt søfarende at undersøge og sætte sig ind i spørgsmål om konventionens overholdelse, herunder den søfarendes rettigheder som arbejdstager, og stille spørgsmål herom (og klage) til skibsføreren, uden at den søfarende derved udsætter sig selv for nogen risiko.



Hvis den søfarendes klage ikke bliver behandlet tilfredsstillende, kan han eller hun videreformidle den utilfredsstillende klagebehandling ved næste havnestatskontrol. Kontrolmyndighederne kan som modtræk hertil, og hvis det skønnes nødvendigt, tilbageholde skibet i alvorlige tilfælde af manglende overholdelse af kravene i konventionen.

De rederier, hvis skibe sejler under flag fra en stat, der (endnu) ikke har tiltrådt konventionen, kunne fristes til at tro, at de af den grund ikke er forpligtet til at overholde konventionens regler. Men det for søretten velkendte princip om "no more favourable treatment" genfindes også i MLC. Det indebærer, at kontrolmyndighederne i de lande, hvor MLC er trådt i kraft, kan inspicere og kontrollere alle skibe, der anløber deres havne, for overholdelsen af kravene i MLC, uanset hvilket flag de pågældende skibe sejler under.

Samtlige rederier, uanset hvor i verden de måtte have hjemsted, bør derfor allerede nu arbejde på at sikre, at deres skibe overholder kravene i MLC.

Tilbageholdelsen af Atlantic Carrier i Esbjerg Havn og den megen fokus på søfarendes rettigheder viser, at såfremt rederierne ikke til dato har haft fokus på medarbejdernes ve og vel, så er det usandsynligt, at denne praksis kan forsætte ret meget længere.



Rederier skal have lige vilkår. Er en konvention gældende i et land, omfatter den også skibe, der anløber landets havne, selvom skibene kommer fra et land, der står uden for konventionen. Det skal sikre lige vilkår - for eksempel for færgerederi er.

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.

Statistik

Lastbilerne kørte markant frem



Indregistreringen af nye lastbiler steg i oktober med 41,4 procent. Der blev indregistreret 410 nye lastbiler, hvilket er en fremgang fra 290 i oktober sidste år. Det viser den seneste statistik fra De Danske Bilimportører

- Det er særdeles positivt, at antallet af nyregistrerede lastbiler nu vokser for anden måned i træk. Selvom vi skal huske, at procenterne hurtigt kommer til at se store ud, da markedet ikke er så stort, er det meget opløftende, at vi endelig ser en vending, siger Bent Mikkelsen, der er administrerende direktør i De Danske Bilimportører.

- Vi fornemmer i markedet, at det går bedre, og samtidig spiller nye EU-standarder fra nytår formentlig også en rolle, siger han videre.

Lastbiler		2010	2011	2012	2013	Ændring 2012-2013
	okt	233	297	290	410	41,40%
	jan - okt	2.347	3.074	3.223	2.957	-8,30%

Varebilerne faldt tilbage i oktober

Varebilerne kunne ikke fortsætte fremgangen fra september og med 2.025 nye varebiler blev solgt 88 biler mindre end i oktober sidste år. Det viser den seneste månedsstatistik fra De Danske Bilimportører

I forhold til oktober sidste år lå varebilsalget i oktober i år 4,2 procent lavere. I faktiske tal kørte 2.025 nye varebiler ud på de danske veje for første gang i oktober i år mod 2.113 sidste år.

- Varebilssalget har igennem hele året bevæget sig op og ned. Det er naturligvis beklageligt, at vi må konstatere tilbagegang i oktober, men der er tale om meget beskedne ændringer og overordnet set er markedet på niveau med sidste år, siger Bent Mikkelsen, der er administrerende direktør hos organisationen De Danske Bilimportører.

Arbejdsforhold

DTL: Sæt en ny kode for uddannelsesbeviser på kørekortet

Transportministerens embedsfolk har, som vi her på transportnyhederne.dk fornylig skrev, hjemtaget opgaven med chaufføruddannelsesbeviser fra ministeriets eksterne producent, og udviklet et system til administrationen. Det betyder, at beviserne for fremtiden bliver 150 kroner billigere at udstede. Vognmandsorganisationen hilser udviklingen velkommen og kommer med et forslag om, hvordan myndighederne kan effektivisere endnu mere

Som helhed er prisen for et chaufføruddannelsesbevis sat ned fra 500 kroner til 350 kroner, fordi transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) har besluttet, at besparelsen skal komme erhvervslivet og chaufførerne til gode.

Beslutningen glæder DTLs administrerende direktør Erik Østergaard.

- Vi er normalt vant til, at gebyrerne stiger, hvis vi da ikke er så heldige, at de helt afskaffes, fordi administrationen ved at opkræve giver for meget bøvl for myndigheder og borgere. Når gebyret nu nedsættes, er det fordi systemet indgår som en del af en helhedsløsning for ministeriets fremtidige IT-plattform, siger han og fortsætter:

- Skal vi nå endnu videre, anbefaler DTL, at man indfører kvalifikationsuddannelsen som en kode på kørekortet. Dette vil være endnu billigere og meget nemmere at administrere for både chauffør og vognmand. Men ministeriets initiativ er bestemt i den rigtige retning.

Trafikstyrelsen, oplyser, at IT systemet er udviklet, så det også kan bruges i forbindelse med andre bevistyper. Derved er systemet med til at understøtte den effektivisering, som sammenlægningen af Færdselsstyrelsen, Statens Luftfartsvæsen og Trafikstyrelsen i 2010 lagde op til.

Da et chaufføruddannelsesbevis er et personligt bevis, er det - med mindre chaufføren har aftalt noget andet med sin arbejdsgiver - chaufføren selv, der skal afholde udgiften til gebyret og således vil få glæde af nedsættelsen.

Der udstedes mellem 18.000 og 20.000 beviser årligt, så transportministeriets samlede besparelse årligt er på ca. 3 millioner kroner.

Læs mere på transportnyhederne.dk: [Uddannelsesbeviser til chauffører kan falde i pris](#)

Arbejdsforhold

Sydøstjyllands Politi var på natarbejde

Under en storstilet politikontrol på motorvej E 45 ved Ejer Baunehøj blev al trafik i nordgående retning ledt ind over rastepladsen. Omkring 1.000 små og store køjertøjer blev kontrolleret, hvilket resulterede i bøder på sammenlagt over 700.000 kroner og tre beslaglagte lastbiler

Præcist kl. 22.30 mandag aften blev motorvej E 45 "lukket" i nordgående retning ved rasteplads Ejer Baunehøj og alle køretøjer ledt ind på rastepladsen til en nøje planlagt og omfattende kontrol. I sydgående retning blev der "lukket" ved rasteplads Fuglsang, men dog kun for person – og varebiler.

I alt ca. 100 medarbejdere fra Sydøstjyllands Politi, en række andre politikredse og fra Rigspolitiet, Skat, Fødevarestyrelsen og Trafikstyrelsen arbejdede frem til klokken 04.00 med at kontrollere alle køretøjer og personer for en lang række forhold.

- Det var en rigtigt god kontrol - effektiv og omfattende, og med et stort udbytte - vi lavede i aftes og i nat, siger vicepolititiinspektør Frits Kjeldsen, der ledede aktionen.

Han fremhæver blandt andet, at en chauffør i særlig grad havde uorden i sin køre-hviletid og kan se frem til en samlet bøde på op mod 90.000 kroner.

En anden chauffør havde fusket med lastbilens kontrolapparat, så at tachografen midlertidigt var sat ud af drift. Det medførte en bøde på 30.000 kroner.

Han fremhæver også at tre smokingklædte herrer strandede midlertidigt på rastepladsen i forbindelse med kontrollen på Ejer Bavnehøj, da den taxa, de blev transporteret i, havde en forsikringsrestance. De festklædte herrer blev tilbudt varmt ophold, indtil de fik skaffet alternativ transport - de blev hentet af familie.

- Disse sager ville vi næppe have fundet, hvis ikke vi havde valgt at bruge den store klinge og simpelthen kontrollerede stort set alt, siger Frits Kjeldsen.

Konceptet for kontrollen mandag hedder i daglig politijargon "Udvidet rutinekontrol" og er ifølge Frits Kjeldsen en kontroltilgang, der i højere og højere grad bruges over hele landet. Det er dog lidt usædvanligt, at gå efter nattens folk ved at afholde kontrollen i aften og nattetimerne.

Arbejdsforhold

- Vi spurgte os selv, om det kunne tænkes, at nogen vælger at forlægge deres lyssky handlinger til aften- og nattetimerne - og blev hurtigt enige om, at det i høj grad kan tænkes, siger vicepolitiinspektør Frits Kjeldsen og fortsætter:

- Derfor valgte vi, at lægge den udvidede rutinekontrol i dette tidsrum og det må siges at have givet resultat.

Frits Kjeldsen henviser i den forbindelse til den lange liste over fund under kontrollen.

Oversigt over de væsentligste fund ved kontrollen:

Der blev kontrolleret ca. 1.000 køretøjer, heraf ca. 185 lastbiler/busser. Blandt de 185 lastbiler/busser var 47 udenlandske. Der blev noteret i alt 121 overtrædelser, fordelt med 43 på lette køretøjer og 78 på tunge køretøjer. De 78 overtrædelser på tunge køretøjer fordelte sig på 38 lastbiler, heraf 8 udenlandske lastbiler.

Samlet bødestørrelse for hele aktionen var på over 700.000 kroner. Politiet beslaglagde tre lastbiler som sikkerhed for at de udskrevne bøder blev betalt.

Overtrædelser:

Lette køretøjer (personbiler/varebiler):

- 4 x kørsel i narkopåvirket tilstand
- 1 x spiritusbilist
- 8 x hastighed 150 - 170 km/t i 130 km zone
- 5 x kørsel uden førerret
- 4 x manglende registrering
- 8 x ej medbragt kørekort
- 2 x taxisager
- 5 x diverse fejl og mangler
- 1 x ej fastspændt barn
- 2 x overlade føring til person uden kørekort.
- 3 x besiddelse af euforiserende stoffer (eget forbrug)

Tunge køretøjer (lastbiler/busser):

- 1 x cabotage
- 16 x køre-/hviletid
- 4 x farligt gods
- 9 x kontrolapparat (tachograf)
- 1 x manglende chaufføruddannelse
- 22 x diverse fejl og mangler
- 2 x vejbenyttelsesafgift
- 2 x manglende attester/dokumentation

Skat:

- 4 x bøder ifm. danske chauffører i udenlandske biler
- 1 x afgiftssag

Fødevarestyrelsen:

- 17 x påtaler, heraf medførte 5 sanktioner i form af pålæg

Trafikstyrelsen:

- 14 lastbiler indkaldt til syn

Arbejdsforhold

Litauisk lastbilchauffør er udvist efter en sag om dokumentfalsk

Tirsdag i sidste uge kontrollerede politiet lastbiler på E45 ved Blankhøj ved Aarhus. En 60-årig lastbilchauffør fra Litauen fremlagde en ferieerklæring om, at han havde holdt ferie i godt 14 dage og derfor ikke kunne og skulle fremlægge fartskriverdokumentation. Men lastbilens data viste noget andet

Når man fremlægger en erklæring, der ikke holder, er der tale om dokumentfalsk, hvilket ifølge myndighederne er en alvorlig sag.

Den litauiske chauffør blev på baggrund af den falske ferieerklæring anholdt og sigtet for dokumentfalsk, da politiets efterforskning viste, at chaufføren havde kørt lastbil i sin "ferie".

Efterfølgende fik chaufføren en straksdom på 30 dages fængsel og udvisning af Danmark med forbud mod at vise sig i Kongeriget i de næste seks år. Derudover fik han og vognmanden en bøde på 57.000 kroner - blandt andet for manglende godkendelse af lastbilens fartskriver.

Store og små køretøjer blev kontrolleret

Københavns Politi kontrollerede i forbindelse med en omfattende trafikkontrol fredag i sidste uge i alt 4.042 køretøjer, hvilket resulterede i 274 sager. Flere lastbilchauffører blive afsløret i at have overtrådt reglerne om køre- og hviletider

Københavns Politi oplyser, at der blandt andet var to sager, hvor førerne blev sigtet for spirituskørsel og 15 sager, hvor førerne blevet sigtet for kørsel under påvirkning af narkotika. Endvidere har der været flere sager, hvor bilister ikke havde erhvervet kørekort eller var frakendt førerretten, ligesom flere bilister ikke havde medbragt kørekortet.

Politiet udskrev også bøder for manglende brug af sikkerhedssele, anvendelse af mobiltelefoner under kørslen, samt cyklister, som ikke havde forsynet cyklen med lys.

Der blev i forbindelse med trafikkontrollen også foretaget kontrol af lastbiler, som førte til flere sager - blandt andet for overtrædelser af bestemmelserne omkring køre-/hviletid.

Skat kontrollerede 150 køretøjer, som resulterede i 8 sager, ligesom Udlændingekontrolgruppen havde 7 sager, hvoraf 2 af disse førte til udvisning.

Transportdebat

Debat: Piratkørsel skal bekæmpes

Denne overskrift var at læse i JydskeVestkysten 28. oktober fra transportministeren og retsordføreren i SF. Intet mere rigtigt kan være sagt og skrevet, såfremt dette var tilfældet, at piratkørsel var et problem i Danmark. Det skriver tidligere formand for ITD, Mogens Therkelsen, direktør for H. P. Therkelsen A/S, Padborg

Det er meget bekymrende og beskæmmende, at vor nye transportminister sammen med retsordføreren ikke formår at sætte sig ordentlig ind i politiets statistikmateriale samt den seriøse del af organisationer indenfor branchen, der med klarhed har påvist hvor stor er overtrædelsen fra udenlandske vognmænds kørsel i Danmark.

Den ligger på ca. 1,5 - 1,7 procent af totale transportenheder på det danske marked. Dette burde en transportminister og retsordfører sætte sig ind i. Det er beskæmmende, at transportministeren og restordføreren til stadighed kun adlyder og følger udokumenterede tal fra for eksempel 3F og DTL.



Ingen skal være i tvivl om, at jeg går ind for, at al ulovlighed skal stoppes og straffes, men jeg synes samtidig, det er uanstændigt, at politikerne fortsat tillader sig at føre på vildspor, hvor meget overtrædelser fylder i det danske transporterhverv.

Danske politikere bør holde sig til retvisende og dokumenterbare tal.

Når der er tabt mange chaufførjob og transportopgaver til danske vognmænd, så burde transportministeren også her sætte sig ind i realiteterne. Det er nemlig fordi rammebetingelserne, og herunder blandt andet de høje lønninger, der har gjort, at der er flere udenlandske transportører på de danske veje. Det skyldes ikke udenlandske vognmænd. Det skyldes lige så meget, at et stort antal danske vogne er blevet indregistreret på udenlandske plader i Tyskland for eksempel. Det har intet med løn dumping eller sociale forhold at gøre.

Giv det danske transporterhverv de rigtige betingelser med hensyn til afgifter, bøder og ikke mindst bruttolønninger, så er jeg overbevist om, at der vil igen være danske nummerplader på lastbilerne, men så er spørgsmålet, om det i hele taget er danske eksportchauffører, der ønsker at udføre jobbet, det kan jeg tvivle om.

Mogens Therkelsen direktør for H. P. Therkelsen A/S, Padborg.

Læs på næste side, hvad Jan Villadsen, der er gruppeformand for 3F's transportgruppe svarer

Transportdebat

Debat: ITD-Snik-snak stopper ikke piratkørsel

Jan Villadsen, Formand 3F's Transportgruppe, svarer på det, Mogens Therkelsen, direktør hos H.P. Therkelsen A/S i Padborg, har skrevet om piratkørsel

Spændende. Både at selv Mogens Therkelsen nu bruger ordet piratkørsel, og at han som gammel ITD-boss selv vil til at bekæmpe piratkørsel og ulovlig transport. Jan

Men det var desværre kun i overskriften på et debat-indlæg i Transportmagasinet, den tidligere ITD-boss var så klar i spytet. Det hed "Piratkørsel skal bekæmpes".

Det vi andre kalder piratkørsel, plejer Mogens og ITD at kalde for vækst, innovation og sund forretning. Det gør han vidst stadig. For Mogens Therkelsen går i rette med både mig og 3F - og med DTL og transportminister Pia Olsen Dyhr. Vi har misforstået det hele, vi er useriøse, vi er uanstændige, og vi forstår ikke politiets tal. Tal som Mogens Therkelsen nu bruger til at slå fast, at højst 1,7 procent af de totale transportenheder på de danske veje køres ulovligt af udenlandske vognmænd.

Tjah. For mindre end et år siden brugte DI og ITD i flæng de officielle tal fra Danmarks Statistik og Eurostat. Dermed kunne ITD og DI slå fast, at udenlandsk cabotage-kørsel højst udgør tre til fire procent af transporterne på de danske veje...

Vil det så sige, at Mogens Therkelsen hermed erkender, at halvdelen af de udenlandske lastbiler kører her ulovligt?.

Det skriver han ikke noget om. Men han er ked af, at transportministeren lytter til danske chauffører, til 3F's Transportgruppe og til hans egne vognmandskolleger i DTL.

Vi hævder nemlig, at piratkørsel, ulovlig cabotage og snyd med reglerne udgør langt mere, end få procent af transporterne. Formentlig op mod 15 til 20 procent.



Transportdebat

Det er vores bud, og det er derfor vi vil have højere bøder som i Frankrig, skrapere regler som i Finland og transportstatistikker som i Tyskland og Holland. Holland har netop offentliggjort tal, der fortæller, at 10 procent af de udenlandske transportere bryder cabotagereglerne, og i Tyskland er tyske chauffører for længst kørt bag ud på autobahn og de tyske maut-statistikker.

Det ser lige så skidt ud i Danmark, Norge og Sverige. Hvor skidt er vi ved at undersøge med hjælp fra over 7.000 brugere af den nye app, hvorfra man kan taste udenlandske nummerplader.

Den app' skulle Mogens Therkelsen prøve at bruge. Det er jo let for ham at starte i sin egen virksomhed i Padborg - eller i hans internationale postkasse-filial lige syd for grænsen, hvis der ellers nogensinde kommer nogen fysisk på stedet.

Der skal nok være andre, der taster hans lastbiler med tyske nummerplader andre steder i Norden. Sammen med de langt over 100.000 indtastninger, der allerede er i kassen.

Vi er færdige med at taste for denne omgang 7. november. Så skal vi blot vente nogle uger. Så er uvildige svenskere forskere færdige med at behandle tallene. De kommer med en konklusion, jeg er meget spændt på. En konklusion, der nok skal give et væsentligt, seriøst og anstændigt bidrag til debatten om piratkørsel.

Jan Villadsen, Formand 3F's Transportgruppe



Mennesker i transport

Dækfirma dækker op til dækmandens jubilæum

68-årige Bjørn Madsen har ingen planer om pension efter et halvt liv i dækbranchen. Den garvede fagmand kan fejre 25 års jubilæum hos Euromaster, hvor han er leder af dæk- og autoservicecentret på Københavnsvej i Roskilde.

Efter at have drevet egen tankstation i Sorø blev han i 1978 ansat hos et dækcenter i Ringsted. Siden kom han til dækforretningen Flemming Hansen i Slagelse, der ligesom den foregående arbejdsplads i dag er en del af Euromaster. Næste skridt blev i 1988 en lederstilling hos City Dækservice med afdelinger i flere sjællandske byer - herunder Roskilde.

Et stykke tid efter Euromasters køb af City Dækservice i 1991 fik Bjørn Madsen en direktørpost, og ved den efterfølgende sammenlægning af virksomhederne lagde han lagde straks billet ind som leder af Roskildeafdelingen.

- Selvom jeg med bopæl i Sorø fik 55 km på arbejde, var der ingen betænkningstid. Roskilde var det oplagte valg. Det var den største filial og den, som jeg altid havde haft mest at gøre med, siger dækmanden, der har kørt 20 gange rundt om jorden som pendler mellem Sorø og Roskilde. Til gengæld tager det ikke længe at køre på arbejde om morgenen, for det foregår, mens langt de fleste fortsat ligger i deres senge.

- Jeg plejer at stå op kl. 4.30. Så kører jeg hjemmefra kvart over fem og er fremme senest klokken seks. På den måde kan jeg nå det meste papirarbejde, inden bygningen er fuld af liv, og så har jeg mere tid til at tale med kunder og medarbejdere resten af dagen, siger centerlederen, der har ansvaret for 14 dækfolk og automekanikere.

- Jeg har det fint med at arbejde og kan rigtig godt lide mit job. Der kommer stadig nye udfordringer, og jeg er rigtig glad for samarbejdet med kunder og kolleger. Jeg ville helt sikkert hurtigt blive træt af at lave ingenting, siger han.

Vil være nummer ét

Kollegaen Søren Brinck har arbejdet sammen med Bjørn Madsen i over 20 år. Søren Brinck har kun godt at sige om soraneren, som han i en periode også har været chef for.



Mennesker i transport

- Det er i høj grad Bjørns fortjeneste, at Euromaster i Roskilde er blandt Danmarks største og mest veldrevne dækcentre. Han sætter en ære i, at der aldrig skal være en finger at sætte på noget, og han holder konstant alle til ilden. Derfor er Bjørn også utrolig vellidt blandt kunderne. Det er en fornøjelse at arbejde sammen med en så proaktiv og innovativ person. Han er et udpræget konkurrencemenneske, der vil fremad og være nummer ét, og som derfor kræver meget af sine kolleger og endnu mere af sig selv. Men samtidig viser Bjørn stor omsorg for sine medarbejdere, siger den mangeårige kollega, der oplever et meget højt engagement samt et fremragende fællesskab hos Euromaster i Roskilde.

Bjørn Madsen har i øvrigt tidligere haft rallykørsel som sin helt store hobby, og han lægger ikke skjul på, at konkurrencegenet er gået i arv til de tre børn. Således er sønnerne, Brian og Kim, fulgt i faderens fodspor og kører i dag rally på højt niveau. Datteren, Tina, bor i Holland og har ligesom sine brødre kørt BMX. På cyklen har hun blandt andet vundet EM-sølv og VM-bronze. Nu dyrker hun crossfit og vandt for nylig sølv i et mesterskab for Benelux og Tyskland.

Reception i Svogerslev

Bjørn Madsens jubilæum bliver markeret med en reception på Svogerslev Kro på Svogerslev Hovedgade ved Roskilde fredag 15. november fra klokken 14 til 17. Kunder, forretningsforbindelser og alle andre med relationer til Bjørn Madsen er velkomne.

- Jeg håber at se en masse af de mennesker, jeg har arbejdet sammen med igennem de seneste 25 år, siger jubilaren.

DTL-konsulent siger farvel

Dansk Transport og Logistik's mangeårige konsulent, Bendt Thorup, siger farvel for at gå på pension. Den nu 63-årige konsulent fejrede 25-års jubilæum i maj i år

I forbindelse med Bendt Thorups farvel til DTL fremhæver vognmandsorganisationen, at mange vognmænd har fået en god ballast og et skub fremad med karrieren efter at have været på kursus eller fået deres forretning gennemgået af Bendt Thorup.

I de første mange år hos Danske

Vognmænd og siden DTL drev han sammen med sin hustru Meta kursusejendommen Trelde Sande ved Fredericia. Han var også chefkonsulent i DTLs konsulenttjeneste.

Da DTL i 2005 oprettede servicekontorerne, blev han leder af kontoret i region Midt/Nord. For knapt to år siden valgte Bendt at træde et skridt tilbage og overlade chefstolen på servicekontoret til Brian Svendsen. Bendt kom i 2004 ud for en bilulykke og døjede fortsat med eftervirkningerne, og det har spillet ind i overvejelser om at vælge pensionisttilværelsen.

Bendt Thorups farvel til DTL markeres med reception fredag 22. november på kontoret i Viborg.



Danske bizzere betaler for dig i Østrig

Fra 6. november kan lastbil- og buskunder med en ny type BroBizz i forruden også afregne for at køre på betalingsveje i Østrig. BroBizz A/S bliver det første selskab, som tilbyder den nye tjeneste med navnet EasyGo+

EasyGo, der er det oprindelige samarbejde mellem de skandinaviske lande for betalingsveje, broer og færger, startede i 2007 på baggrund af et direktiv fra EU, som på sigt skal gøre det muligt at køre i hele Europa med den samme OBE-enhed (On Board Equipment) monteret i lastbilen eller bussen. Med det nye samarbejde imødekommer de fire lande Østrig, Norge, Sverige og Danmark direktivet, som samtidig betyder nye fordele for den tunge trafik mellem landene.

Fire lande har samme faktura

EasyGo+ kan benyttes af køretøjer over 3.5 ton, som kører mellem Østrig, Sverige, Norge og Danmark. Den nye tjeneste gør det muligt at benytte den samme OBE - for eksempel en BroBizz - til betaling i alle fire lande. Det kræver dog, at man udskifter sin nuværende BroBizz, da hver enkelte BroBizz fremover vil være knyttet til et bestemt køretøj. Begrundelsen er, at den nye OBE skal indeholde mere information end den nuværende for at kunne håndtere de nationale regler og forskellige afgiftssystemer i de fire lande.

- Vi er rigtig glade for at kunne tilbyde den nye mulighed til de af vores fragt- og buskunder, som har et kørselsbehov i Østrig. Så slipper de for at have dobbeltaftaler og to sendere i køretøjerne. Det er jo hele grundtanken bag vores selskab, at vi skal give kunderne flere og flere anvendelsesmuligheder med BroBizz og samtidigt gøre det enklere at være kunde, siger administrerende direktør Helle Bech, BroBizz A/S, og fortsætter:

- Da vi er de eneste af de nuværende EasyGo-samarbejdsparter, som tilbyder denne mulighed, forventer vi at kunne tilbyde tjenesten til svenske og norske fragt- og busselskaber inden nytår.

Baggrund og Fakta:

Den nye EasyGo+ service bliver lanceret fra 6. november. Det betyder, at alle ejere af køretøjer over 3.5 ton, som ønsker at bruge den nye service, skal udskifte deres OBE med den nye model.

For at benytte EasyGo+ skal kunder fremover have en særlig BroBizz-sender til hvert køretøj. Den nye OBE indeholder mere information end den originale EasyGo-enhed og garanterer fuld overensstemmelse med den europæiske lovgivning om "European Electronic Toll Services" (EETS).

Den nye EasyGo+ service er en valgfri service, og det er helt op til den enkelte ejer af køretøjer over 3.5 ton, om man vil benytte sig af tilbuddet eller ej.

Infrastruktur

Motorvejsbro er åbnet igen

Broen over Kielerkanalen åbner fredag 8. november for lastbiler op til 44 ton. Det oplyser tyske myndigheder. Broen har været lukket for lastbiler siden juli, hvor der blev opdaget en række alvorlige skader på broens konstruktion. Mens lastbiler har måttet køre ad andre veje, har den øvrige trafikken sneget sig over broen i få spor på grund af den akutte reovering

Meldingen om, at Rader Hochbrücke, som motorvejsbroen over Kielerkanalen på motorvej A7 et halvt hundrede kilometer syd for den dansk/tyske grænse, på fredag genåbner for lastbiler op til 44 ton vækker glæde hos transportorganisationen ITD, som har mange medlemmer, der beskæftiger sig med internationale transporter.

- Med den uvarslede lukning i juli var hovedpulsåren til og fra Danmark pludselig skåret over. Omkørslerne har betydet ekstra udgifter for vognmænd og dermed også for danske virksomheder. Vi er meget tilfredse med, at lastbiler igen kan køre over broen fra fredag, siger chefkonsulent Anders Jessen fra ITD.

Åbningen af Rader Hochbrücke sker tre uger før planlagt. Reparationerne har kostet omkring 2,7 millioner euro - hvilket svarer til 20 millioner kroner.

Anders Jessen roser de tyske myndigheder og transportorganisationer for at have forstået situationens alvor for transporten af gods ind og ud af Danmark. Han understreger samtidig, at sikkerheden er det vigtigste, og reparationen var uundgåelig.

Kommune foreslår Orehoved Havn som base

Guldborgsund Kommune og Guldborgsund Havne har fremsendt et forslag til Vejdirektoratet om, at Orehoved Havn bør være arbejdsplads for den nye Storstrømsbro - og nedrivningen af den gamle, der er så slidt, at den ikke kan bære fremtidens togdrift

Guldborgsund Kommune og Guldborgsund Havne synes, at det er et meget attraktivt forslag, som harmonerer helt med Vejdirektoratets udbud vedrørende VVM-undersøgelse for ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende bro, hvor det blandt andet fremgår, at "Der er forudsat arealer på eksempelvis Orehoved Havn til arbejdsplads".

Dansk energiselskab vil være en energisk nøglespiller

Det var langt fra nogen tilfældighed, at energiselskaberne OK og E.ON, var med til at åbne den første gastankstation i København. I forbindelse med indvielsen fremhævede Henrik Dehn, der er markedschef i OK Transport, at samarbejdet med Københavns Kommune, Trafikstyrelsen, Økologisk Råd og Scania understreger, at dette projekt, sammen med andre initiativer, kan være starten til, en mindre klimabelastning fra den tunge transport og senere andre og lettere køretøjer

- Vi i OK har for længe siden taget beslutningen om, at vi vil være en nøglespiller på fremtidens energimarked, og hilser derfor dette initiativ og projektets formål velkommen, sagde Henrik Dehn, da han sammen med repræsentanter fra de øvrige projektdeltagere deltog i indvielsen af gastankstationen på Praghs Boulevard på Amager.

Henrik Dehn forklarede, at når han fremhæver, at OK vil være en nøglespiller på fremtidens energimarked, betyder det, at energiselskabet ønsker at være der, hvor kunderne er ved at tilbyde de løsninger, den rådgivning og de nye energiformer der bliver efterspurgt.

- Derfor er vi i konstant udvikling som virksomhed, og derfor har vi igennem de sidste 100 år udviklet os fra at være et



Miljø

kulselskab, til benzin- og olieselskab, til i dag at være et moderne energiselskab, sagde Henrik Dehn og fortsatte:

- Vi har således siden el- og gasmarkedets liberalisering kunne tilbyde vores kunder såvel olieprodukter som gas, el, solceller samt energiservice og rådgivning til både privat og erhvervskunder. Derfor falder gas til den tunge transport naturligt ind i vores fremtidige energitilbud til vores kunder. Og når vi får mulighed for at levere biogas i naturgasnettet, vil gasdrift være en klar miljøgevinst.

For Henrik Dehn og energiselskabet OK er det afgørende, at levere den energi, kunderne efterspørger - ikke at det er dieselolie eller benzin.

- Vores løfte til kunderne er, at energien er deres. Vi er klar til at levere den energi vores kunder efterspørger og fra i dag er det også gas til den tunge transport. Vi er indstillet på at veksle diesel til gas på kommercielle vilkår. Vi har prøvet det før - fra kul til olie, sagde han og fremhævede, at visionen for ham og OK er ret simpel - Et grønnere Danmark.

Over for transportnyhederne.dk fremhævede Henrik Dehn ved indvielsen, at fremtidens energiforsyning til transportområdet vil bestå af mange forskellige former i forhold til for få år siden, hvor der var to - diesel og benzin.

Gas eller diesel: Rammerne gør udslaget

Scania Danmarks markedschef Anton Freiesleben peger lige som repræsentanter for energiselskaberne OK og E.ON på, at rammerne er afgørende for gas som brændstof til den tunge transport



Over for transportnyhederne.dk siger Anton Freiesleben, at transportomkostningernes andel af de samlede omkostninger for at få en vare eller en serviceydelse frem til slutbrugeren hører til i den mindre ende af skalaen. Et skift fra dieseldrift til gasdrift i eksempelvis skraldebiler vil ifølge markedschefens vurdering måske betyde en stigning i den pris, borgerne skal betale på ca. 300 kroner om året. Det er en merudgift men jo ikke en uoverstigelig omkostning.

Og den pris bør ses i en større sammenhæng, da skiftet til mindre miljøbelastende brændstof til lastbiler og busser har en positiv effekt på det miljø, som de mennesker, der kommer til at betale lidt mere for at få fjernet deres skrald, selv bor i.

Miljø

Men set ud fra en transportørs synspunkt, stiller sagen sig noget anderledes.

Anton Freiesleben kommer med et eksempel, hvor en transportvirksomhed med dieslbiler i vognparken kører med et overskud på seks procent af omkostningerne. Stiger omkostningerne så ti procent, hvis man skifter til gasdrift, så er resultatet givet på forhånd - forretningen må lukke, for overskuddet vil forsvinde.

- Derfor er de rammer, som transportkøberne udstikker, afgørende, siger han og peger på, at rammerne i forbindelse med kørsel med skraldebiler bliver udstukket af kommunerne. Det er i første omgang kommunerne, der som transportkøbere har vist vilje til at stille krav om - og betale - for brug af alternative brændstoffer i Danmark.

Anton Freiesleben fremhæver her kommunerne i Fredericia, Frederikssund og København - og snart også Skive - som eksempler på kommuner, der udstikker rammer for en mindre miljøbelastende transport af dagrenovation ved at f.eks. at kræve, at skraldebilerne skal køre på gas i stedet for diesel.



Sæt fokus på din historie

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

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

Vi kombinerer nutid og nostalgi!



Mikael Hansen

journalist og konsulent

IMAGITA Kommunikation

Sanderumvej 16B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk

Trafiksikkerhed

Transportfirma fra Aarhus vinder europæisk sikkerhedspris

Transportvirksomheden Skanol, der er baseret i Aarhus og fokuseret på transport af flydende olieprodukter i tankvogne, får prisen "EuroTra's Safety Award 2013" for sit gennemstrukturerede program for udvælgelse og systematisk træning af chauffører til selskabets tankbilflåde

Skanol har udviklet programmet gennem de seneste tre, hvilket har forbedret flådens trafiksikkerhed i form af en kraftig reduktion af uheld og nærvæd-ulykker.

James Tillyer, der er præsident for EuroTra og kommer fra Freight Trade Association i England, understreger, at han er begejstret for, at dommerpanelet har anerkendt den markante indsats Skanol har ydet, for at styrke sikkerhedskulturen i deres virksomhed og i branchen som helhed.

- Mens mange virksomheder først begynder at træne deres chauffører, når omverdenen tvinger dem til det, så har Skanol opbygget et program, der bygger på forebyggelse, og virksomheden har nu bevist, at det kan betale sig. Skanol har, som resultat af at have reduceret uheld markant, fået reduceret sine forsikringsomkostninger fra indeks 100 i 2010 til indeks 25 i 2013, siger han.

Hos Skanol er man meget stolte over at modtage prisen.

- Vi er meget stolte over at modtage EuroTra Safety Award 2013. Vi betragter det som en anerkendelse af vores medarbejdere for den indsats, de har ydet for at sætte fokus på forebyggende sikkerhed, siger Thomas Corneliussen, der er administrerende direktør i Skanol.

- Hos Skanol ser vi os ikke som europamestre i sikkerhed. Jo mere vi arbejder med emnet, jo mere opdager vi, at vi stadig har meget at lære, selv om vi nu har fået bevis på, at vi i en europæisk sammenhæng har været i stand til at skabe markante resultater ved at fokusere på chaufførernes færdigheder, holdninger og adfærd, siger han videre.

Thomas Corneliussen fremhæver, at det forhold, at virksomheden har vundet sikkerhedsprisen, har inspireret Skanol til at arbejde endnu hårdere med at motivere medarbejderne.

- Hos Skanol er vi overbeviste om, at uddannelse af vores chauffører er den eneste holdbare løsning for transportbranchen i forhold til forbedring af trafiksikkerhed og en sikker arbejdsplads, siger Thomas Corneliussen.

Trafiksikkerhed

Skanol's program består af følgende elementer:

1. Omhyggelig og dokumenteret udvælgelse og testning af nye chauffører, inden de ansættes
2. Et omfattende og personligt træningsprogram for nye chauffører
3. Løbende efteruddannelse, både i teori og i praktisk kørsel, for alle chauffører med fastlagte intervaller
4. Brug af "master driver" til personlig træning af chauffører, udvalgt efter antal uheld og nær-ulykker
5. Et bonusprogram, der fremmer intentionerne om forebyggende og sikker adfærd
6. Effektiv og dynamisk uheldsrapportering, der involverer chaufførerne
7. Udvikling af en virksomhedskultur, der fokuserer på at fremme chaufførernes evne til at bedømme situationer, der kan føre til uheld og ulykker

Om EuroTra

EuroTra Safety Award uddeles til personer, virksomheder eller organisationer, der har gjort en indsats for at forbedre sikkerheden i Europa inden for vejtransport og logistik. Prisen er sponsoreret af Volvo Truck Corporation.

EuroTra er et netværk af 22 landsdækkende uddannelsesorganisationen i 14 europæiske lande, som tilbyder kompetenceudvikling til transportbranchen. Netværket har eksisteret siden 1990, og danske medlemmer er Arbejdsgiverforeningen for Transport & Logistik (ATL) - og Transporterhvervets Uddannelser TUR.

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 rengør og smører din kobling automatisk under kørslen, og som med påføring af smøremidlet i form af tynd olieåge gemmer 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

3i bliver eneejer af Scandlines

Rederiet Scandlines, som forbinder Danmark, Tyskland og Sverige med færgeruter, får fremover kun én aktionær - den internationale investeringsvirksomhed 3i Group plc og de fonde, som 3i administrerer

Den internationale investeringsvirksomhed 3i Group plc. og fonde, som 3i administrerer, erhverver for 165 millioner euro aktier i Scandlines. Sælgeren er den anden aktionær Allianz Capital Partners (ACP), som ind til i dag ejede 49 procent af aktierne i Scandlines, som er et af de største færgerederier i Østersøen. 3i oplyser, at transaktionen forventes gennemført inden årets udgang.

Gennem de seneste seks år har 3i og ACP anlagt en proaktiv tilgang til investeringen i Scandlines og iværksat en række initiativer - eksempelvis styrkelse af ledelsen, optimering af driften og finpudsning af forretningskonceptet med et øget fokus på kundeoplevelsen og optimering af indtjeningen.

Under 3i og ACP's ejerskab er Scandlines blevet omdannet til en fokuseret korttruteoperatør. I 2011 frasolgte selskabet sine langdistance-fragtruter til Stena-koncernen for at fokusere på kerneforretningen - forbindelserne mellem Danmark, Sverige og Tyskland.



Peter Wirtz, partner og direktør i 3i Tyskland, siger i forbindelse med 3i's køb af ACP's aktiepost, at Scandlines er en fremgangsrig og lønsom virksomhed, som 3i har lært godt at kende gennem de seneste seks år.

- Vi er godt tilfredse med at investere yderligere med henblik på at støtte ledelsen i eksekveringen af Scandlines' fremtidsplaner og få det fulde udbytte af virksomhedens vækstpotentiale, siger han.

Hos Allianz Capital Partners, siger direktør Jörg Spanier, at ACP har haft succes med investeringen i Scandlines gennem de seneste seks år.

- Vi har sat pris på samarbejdet med vores partner 3i og ledelsen i Scandlines om at repositionere virksomheden. Siden købet i 2007 er Scandlines omdannet fra en kompleks statsejet virksomhed med et begrænset strategisk sigte til et moderne og effektivt færgerederi med fokus på de mest lønsomme, korte færgeruter. Virksomheden har nu et godt afsæt for at forfølge sin vækststrategi og realisere sit fulde potentiale, siger han.

Flydende forbindelser

Aarhus Havn ansætter ny direktør

Jakob Flyvbjerg Christensen, der er 41 år, er udpeget som ny direktør for Aarhus Havn. Han kommer fra en stilling som Global Client Director i APM Terminals' hovedkvarter i Haag og var indtil 2010 administrerende direktør for containerterminalen i Aarhus (APM Terminals Cargo Service A/S)

Bestyrelsen for Aarhus Havn havde indstillet til byrådet, at det skulle være Jakob Flyvbjerg Christensen, som skulle efterfølge den nuværende direktør, Bjarne Mathiesen, som havnedirektør for Aarhus Havn med tiltrædelse 1. januar 2014. Bjarne Mathiesen opsagde for nogle måneder siden sin stilling med fratrædelse ved udgangen af 2013.

Jakob Flyvbjerg Christensen er uddannet civiløkonom (HA og HD) fra Handelshøjskolen i Aarhus og København og er desuden uddannet hos Mærsk, hvor han har arbejdet siden 1997. Her har han blandt andet arbejdet taktisk og strategisk med europæisk godstransport på jernbane og vej samt med logistik på flere niveauer.

I perioden 2007 - 2010 var han administrerende direktør hos APM Terminals Cargo Service A/S i Aarhus, der er operatør for containerterminalen på havnen. Han kommer i dag fra en stilling som Global Client Director hos APM Terminals i Haag, Holland.

- Jeg er meget glad for, at det med ansættelsen af Jakob Flyvbjerg Christensen er lykkedes os at tiltrække en kapacitet på området, som har den nødvendige indsigt og ledelseserfaring til at videreføre Aarhus Havn som Danmarks internationale havn, siger formanden for Aarhus Havn, borgmester Jacob Bundsgaard (S).



Ved ansættelsen har havnebestyrelsen lagt vægt på, at den nye direktør skal stå i spidsen for en vækststrategi med fokus på at udnytte de muligheder, der er i markedet for godstransport via Aarhus Havn og Aarhus Havns muligheder i øvrigt.

- Jeg er både stolt over og glad for at have fået muligheden for at være med til at forme Aarhus Havn fremadrettet. Aarhus Havn er en af landets absolut vigtigste havne, og jeg ser frem til at udvikle havnen yderligere i samarbejde med havnens medarbejdere og bestyrelse samt de lokale og internationale kunder, siger Jakob Flyvbjerg Christensen i anledning af sin ansættelse.

Aarhus Havn er Danmarks største containerhavn med en markedsandel på over 50 procent. Der ekspederes godt 8 millioner ton gods hvert år, og havnen har 7.000 skibsanløb om året. Aarhus Havn har gennem det seneste årti været igennem en omfattende udvikling med en samlet investering på over 1,3 milliarder kroner.

Scania'en har et super-skilt på fronten

Mønsted Trucking har taget en ny Scania R560 med en V8-motor bag frontgitteret i brug. Den nye trækker er udstyret med en masse ekstraudstyr, som manden bag rattet kan nyde i dagligdagen

Den tre-akslede trækker har eksempelvis fuld luftaffjedring, Xenon-lys, thermo-pakke, Opticruise og retarder.

Indvendigt er førerhuset plysset og læderbetrukket. Arbejdet er udført hos BJ Padborg. Scania i Aarhus har stået for opbygning og lakering af trækkeren.

Skilte-malingen har EJ Montage i Kjellerup har stået for.

Salgskonsulent hos Scania i Midtjylland, William Bøgelund Madsen, har stået for salg og levering.

*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*