

Ugens transport

Fredag 20. december til torsdag 26. december 2013 - Nummer 40 - 2. årgang

Cabotage-regler og nye bødesatser var emne på samråd

Læs mere side 3, 4, 5, 6, 7, 8 og 9



Trailernyhederne er med som sektion 2

Volvo Trucks lancerer en moderne "slingrebremse"

Læs mere på siderne 17 og 18

Flertal kritiserer transportministeren

Læs mere side 15

Netside i Tyskland har danskere som kunder, som selv skal sørge for transporten hjem

Læs mere side 11, 12, 13 og 14

Erfaren chauffør genvandt hurtig sin opmærksomhed

Læs mere side 16

Hvordan skal spejlene indstilles? Print en vejledning og læg den i lastbilen

Læs mere side 4

Bøder virker, når kontrol er en risiko

Nogle transport organisationer taler i mod større bøder for brud på cabotagereglerne - andre taler for.

Argumenter er der nok af. Eksempler fra virkeligheden er der også.

Nogle transportfolk med et par år i traileren kan måske komme til at tænke tilbage på en gang i 1980'erne, hvor danske chauffører, der kørte i Frankrig, kunne betale sig fra næste hvad som helst, når blot de havde holdt nogle fornuftige hvil om natten.

40 franc - datidens franske valuta - hjalp meget på politi eller tolderes forståelse. Og var 40 frank ikke nok, kunne 80 være en stor hjælp. Det var cirka 100 kroner. Det var ikke mere, end chaufførerne var villige til at betale af egen lomme - for så ofte var det ikke, at der var politikontrol. Det betød, at chauffører kørte omkring 100 km/t, når det gik sydover med kød eller fisk eller stykgods - eller nordover med frugt.

På et tidspunkt blev det for meget for de højere magter i Paris, og bøderne blev forhøjet til 900 franc - knap 1.100 kroner. Og der kom nok også mere politi på vejene. Reaktionen fra de danske chauffører kom med det samme. Hastigheden blev sat ned til under et stykke under 90 km/t. For ingen havde lyst til at betale 900 franc af egen lomme.

Var der en chauffør, der var ny i Frankrig, fik han lynhurtigt at vide, at han skulle holde hastigheden ned. For de franske betjente var ikke til at tale med. Betalingen skulle falde med det samme.

Tankevækkende, hvis man følger debatten om højere bøder for brud på cabotagereglerne.

Med ønsker om en glædelig jul og et godt nytår.

Jesper Christensen, chefredaktør



Transportrammer

Transportminister og transportordførere fremhævede den finske model

På det samråd, som Enhedslistens transportordfører Henning Hyllested havde fået indkaldt transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) til torsdag 12. december, redegjorde hun for de tiltag, der er taget af både hendes forgænger og hende selv på området - særligt i forhold til lovforslaget om højere straf for overtrædelser, der i øjeblikket er under behandling

Men Pia Olsen Dyhr vil mere. På samrådet i Folketingets Transportudvalg blev det gjort klart at problemet er mere end den ulovlige cabotagekørsel, der skal straffes hårdere - og formentlig vil blive det med det lovforslag om højere bøder for brud på cabotagereglerne, der er ved at blive behandlet i Folketinget.

Problemet for eksempelvis danske transportvirksomheder, der kører indenrigskørsel i Danmark med danske lastbiler med danske chauffører bag rattet, er også den systematiske cabotagekørsel, som udenlandske transportvirksomheder med egne lastbiler kan foretage døgnet rundt 365 dage om året.

Både transportministeren og transportordførerne fra Enhedslisten og Dansk Folkeparti - Henning Hyllested og Kim Christiansen - var inde på den såkaldte finske model, hvor hver aflæsning i Finland betragtes som en cabotagetur, og hvor der inden for tre måneder kun må udføres 10 af sådanne ture. Pia Olsen Dyhr udtrykte sig positiv over for denne fortolkning af EU's cabotageregler og mente, at det var en god definition. Men da EU-Kommissionen og Finland i øjeblikket er i en dialog på dette punkt, ville den danske minister afvente en nærmere afklaring.

Opfordring til større opbagning til fælles skrivelse til EU-Kommissionen

I sidste uge underskrev den danske transportminister sammen med transportministrene fra seks andre lande, som samlet repræsenterer over halvdelen af befolkningen i EU et brev til EU's transportkommissær Simm Kallas.

Enhedslistens Henning Hyllested opfordrede på samrådet torsdag til, at man samler endnu flere lande om en fælles skrivelse til EU-Kommissionen, som bakker op om den finske fortolkning og administration af EU's cabotageregler. Samtidig foreslog han, at forordningen ændres, således at der kun må køres én cabotage-tur inden for syv dage.

Problemet for de danske - og andre EU-landes politikere - er tilsyneladende, hvad der ligger i udtrykket om, at cabotage ikke må udføres løbende eller permanent, og hvad der menes med en cabotagetur og en international tur.

Uklarheden betyder, at cabotage-forordningen kan åbne for snyd og omgåelse af reglerne, når forordningen ikke klart definerer, hvad der er svig og misbrug, som Pia Olsen Dyhr udtrykte det på samrådet.

Transportrammer

Statistik skaber myter

Der er også brug for bedre statistik. Det spørgsmål er allerede rejst over for EU-Kommissionen, oplyste transportministeren, da Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen rejste spørgsmålet ud fra et synspunkt om, at manglende statistik kan skabe myter. Kristian Pihl Lorentzen pegede på, at situationen i Tyskland var anderledes, da man her registrere lastbilkørslen gennem det tyske maut-system.

Henning Hyllested fra Enhedslisten var enig og fandt det for dårligt, at EU-statistikkerne endnu ikke er kommet på plads. Han henledte opmærksomheden på, at siden 2006 er antallet af østeuropæiske lastbiler, der passerer de danske grænser mere end fordoblet, og det giver en formodning om, at der også bliver udført mere cabotage-kørsel.

Det svenske forskningsprojekt med at registrere cabotagekørsel via en app blev også nævnt på udvalgsmødet i forbindelse med bedre statistikgrundlag. Ministeren fastslog, at projektet allerede nu tydeliggør, at der er et problem, og hun har ved selvsyn set et eksempel på en udenlandsk lastbil, der havde kørt 90 ture inden for kort tid. Ifølge ministeren tydeliggør app'en, hvad det er, der sker.

Kristian Pihl Lorentzen kendte også til forskningsprojektet og mente, at de indsamlede informationer ikke kunne bruges til at dokumentere omfanget af ulovlig eller lovlig cabotagekørsel.

Systematiske cabotagekørsel er en udfordring

I torsdagens samråd i Folketingets Transportudvalg om cabotage-kørsel i Danmark understregede transportminister Pia Olsen Dyhr (SF), at hun er klar til at bekæmpe alle former for ulovlig cabotagekørsel. Samtidig stod det klart, at hun vil kæmpe for et dansk vognmandserhverv og ordentlige forhold for chaufførerne. Det kan ikke vente til en gang efter 2017, hvor der måske er GPS i lastbilernes tachografer, der registrerer køre- og hviletiderne

- Ministeren er tydeligvis meget opmærksom på de problemer, som den systematiske cabotage giver for det danske vognmandserhverv, og jeg må kvittere for alt det, som regeringen allerede har foretaget sig. Jeg bed også mærke i, at ministeren gerne vil fjerne misbruget af cabotagereglerne og også er indstillet på at gå bagmændene efter i sømmene, siger Erik Østergaard, der er administrerende direktør i vognmandsorganisationen DTL, der har omkring 2.400 medlemsvirksomheder.

Transportrammer

Erik Østergaard udtaler videre, at han er meget opløftet over dagens samråd.

S-R-SF-Regeringen arbejder på en præcisering af EU's forordning om cabotagekørsel, så der er klare og kontrollérbare regler.

Det budskabet fremførte den danske transportminister Pia Olsen Dyhr i et brev fra sidste uge, hvor hun sammen med transportministrene fra Frankrig, Tyskland, Spanien, Finland, Belgien og Italien sendt et stærkt signal til EU-Kommissionen om at få afklaret reglerne, så misbrug kan undgås.

De syv ministre repræsenterer samlet over 276.531.178 EU-borgere - det er god og vel halvdelen af EU's befolkning på 503.000.000.

Pia Olsen Dyhr lagde på samrådet ikke skjul på, at hun ser et stort behov for markante signaler over for EU-Kommissionen, som har en anden opfattelse af fordele og ulemper ved cabotage, end den danske og andre transportministre har.

Cabotagevejledning præciserede regler

Præciseringerne af cabotagereglerne i Danmark, der trådte i kraft i september, er netop blevet til for at rette op på de mangler og uklarheder, som forordningen ifølge den danske regering bærer præg af.

Pia Olsen Dyhr pegede i samrådet på, at de danske præciseringer efter hendes og Transportministeriets opfattelse ligger inden for forordningens ånd. Det drøftes nu med EU-Kommissionen, der er på vej med en åbningskrivelse mod Danmark.

Men Pia Olsen Dyhr er umiddelbart indstillet på at fastholde den danske cabotagefortolkning.

Derudover pegede den danske transportminister på, at der i cabotage-forordningen er en indbygget udfordring i, at det kan lade sig gøre at sætte cabotagekørslen i system, så den følger formuleringen i vejledningen, og så man kan udføre cabotagekørsel i et land hver dag året rundt.

Det er en anden opfattelse end den, Pia Olsen Dyhr har. For hende er cabotagekørsel en midlertidig aktivitet. Det betyder, at cabotagekørsel efter hendes og andre politikeres opfattelse ikke kan sættes i system på en måde, så den samme bil vedvarende kan køre cabotagekørsel i det samme land dag ud og dag ind.

Pia Olsen Dyhr fremhævede også, at politikerne venter med spænding på den rapport om cabotagekørsel, som EU-Kommissionen er på vej med.

Transportrammer

EU-Kommissionen er på vej med en sag mod danske cabotage-regler

EU-Kommissionen er på vej med åbningsskrivelse mod danske særregler om cabotagekørsel.

Transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) oplyste torsdag i et samråd i Folketingets Transportudvalg, at EU-Kommissionen er på vej med en åbningsskrivelse mod Danmark på baggrund af den seneste cabotagebekendtgørelse, der trådte i kraft i september i år.

EU-Kommissionen har indledt dialog med Danmark om tre forhold i den danske cabotage-bekendtgørelse. Omkring det ene forhold har EU-Kommissionen konstateret, at de danske regler efter EU-Kommissionens opfattelse imod den EU-forordning, der udgør den fælles lovgivning om cabotage, som landene skal holde sig inden for.

En åbningsskrivelse er første skridt på vej mod en formel sag mod et land ved EU-domstolen. En åbningsskrivelse mod et EU-land fører i de fleste tilfælde til, at landet bringer den nationale lovgivning i overensstemmelse med EU-reglerne.

Hvad der sker i den aktuelle sag er endnu ikke klart. I denne uge skrev den danske transportminister sammen med transportministrene fra seks andre EU-lande - Belgien, Tyskland, Spanien, Finland, Frankrig og Italien - et brev til EU-Kommissionens transportkommissær Siim Kallas, hvor ministrene blandt andet udtrykte "stor bekymring" for den sociale dumping, der følger med EU's cabotageregler.

I brevet understregede de syv transportministre, at overholdelsen af cabotagereglerne er svære at kontrollere, og at de giver mulighed for misbrug. Ministrene udtrykte også deres bekymring for et transporterhverv på fair vilkår og understregede, at der er et presserende behov for at cabotagereglerne præciseres og ikke efterlades så åbne for fortolkning, sådan som tilfældet er i dag.

De danske regler fastslår blandt andet, at fragt af en tom container ind i Danmark ikke er en international tur, som giver ret til at køre cabotage. Kørsel med en tom container tæller derimod som en national tur, når den fragtes fra et sted i Danmark til et andet af en udenlandsk lastbil. Det er blandt andet omkring dette forhold, at EU-Kommissionen med transportministerens ord "har mistet tålmodigheden med Danmark".

Ifølge transportorganisationen ITD udtrykte Pia Olsen Dyhr sympati for de danske regelstramninger, men henviste til den videre proces med EU-Kommissionen. Det samme forbehold havde hun over for muligheden for at indføre regler i stil med Finlands. Finland er ligesom Danmark i EU-Kommissionens søgelys for at have en fortolkning af cabotagereglerne, der strider mod de fælles EU regler.

Transportrammer

Pia Olsen Dyhr pegede på, at kampen for bedre og klarere regler skal stå i Bruxelles - og i dialog med de øvrige EU lande.

- Bedømt ud fra dagens samråd er ministeren fuldstændigt på linje med ITD. En lang og trættende diskussion om danske særregler er ved at være bragt til ende, og vi kan nu koncentrere os om det, som ITD hele tiden har interesseret sig mest for: Hvordan vi kan videreudvikle de fælles regler i EU, og hvordan den danske transportstrategi skal være i EU de kommende år, hvor der med stor sandsynlighed står vækst på dagsordenen, kommenterer ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen.

DI Transport:

Bring cabotage-lovgivning i overensstemmelse med EU-reglerne

Transportminister Pia Olsen Dyhr forventer, at EU-Kommissionen snart indleder en formel sag mod Danmark for overtrædelse af EU's cabotageregler. Pia Olsen Dyhr er umiddelbart indstillet på at fastholde de danske regler som de er nu. Brancheorganisationen DI Transport mener, at transportministeren skal rette ind

EU-Kommissionen vil indlede den formelle sag, som kan ende ved EU-Domstolen, i form af en såkaldt åbningsskrivelse mod Danmark for at overtræde EU's cabotageregler.

Af samme grund afviste ministeren et ønske fra Enhedslisten, om at Danmark skal kopiere de finske regler, da EU-Kommissionen også snart er på vej mod en sag mod Finland.

- Det er jo ikke overraskende, at EU-Kommissionen rejser en formel sag mod Danmark og Finland, for begge lande har særregler, der helt åbenlyst er i strid med EU-reglerne, siger Michael Svane, branchedirektør i DI Transport.

På samrådet i Folketingets Transportudvalg lagde ministeren op til, at Danmark sammen med andre lande skal arbejde på at få ændret og præciseret cabotagereglerne.

DI Transport er enig i behovet for mere klare regler og opfordrer regeringen til hurtigst muligt at bringe dansk lovgivning i overensstemmelse med EU-reglerne.

- Transportbranchen har et stort behov for, at der er klare og ensartede regler i hele EU, da vi jo i sagens natur er et meget internationalt erhverv. Men hvis ministeren vil vinde gehør i EU for mere enkle og håndterbare regler, så kræver det, at Danmark fejrer foran egen dør først. Hvis Danmark ikke engang selv overholder EU-reglerne, bliver det svært med troværdighed i stemmen at overbevise Kommissionen og de andre medlemslande, siger Michael Svane.

Transportrammer

ITD peger på statistik i cabotagedebatten

På torsdagens åbne samråd i Folketingets Transportudvalg om cabotagereglerne kaldte transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) EU's cabotageregler og fortolkningen af dem for tågede og svære at håndhæve i praksis. Det får transportorganisationen ITD til at kalde debatten om cabotage i Danmark for utroligt tåget

- Vi medvirker meget gerne til en fordomsfri diskussion af, hvordan reglerne kan blive klarere og mere fair på EU niveau. Men ministeren burde være skarp nok til at se, at det mere er debatten om cabotage i Danmark, end det er selve reglerne, der er og har været utroligt tåget, siger Jacob Chr. Nielsen og fortsætter:



- Manglen på sikre statistikker er i cabotagedebatten blevet et argument for lovstramninger. Det er jo absurd og burde være modsat. Der er nærmest gået sport i at konkludere det modsatte af det, de tilgængelige statistikker viser.

Ministeren pegede selv på, at vi mangler sikre statistikker, der viser, at cabotage reelt er et stort problem. Alligevel konkluderer hun, at der skal gøres alt muligt. Måske vi skulle starte med at etablere lidt faktisk klarhed i debatten og holde fast i det, så bliver det nok også meget nemmere at lave klarere regler fremover.



Bestil dit eget årsabonnement på transportnyhederne.dk

Benyt tilbuddet og få 50 procent i rabat - klik her!

Transportrammer

Venstre bidrager til betænkning om forslaget til højere bøder

Venstre har skrevet et bidrag til den betænkning, som Folketingets Transportudvalg skal skrive i forbindelse med behandlingen af S-R-SF-Regeringens forslag til højere bøder på transportområdet. Forslaget har fokus på brud på reglerne for cabotage-kørsel

I forbindelse med Venstres bidrag peger Venstre trafikordførere på, at andre partier kan tilslutte sig, hvis de ønsker det.

Ordlyden af bidraget er:

Venstre kan ikke støtte dette lovforslag, der indebærer en markant forhøjelse af bøderne for brud på godskørselsloven og buskørselsloven.

For det første blev bødesatserne for brud på godskørselsloven og buskørselsloven hævet markant så sent som i 2012. Regeringen har ikke fremlagt dokumentation for, at danske lastbilvognmænd eller busvognmænd i de seneste halvandet år har brudt loven i forøget omfang, hvorfor den foreslåede markante forøgelse af bødeniveauet er utidigt og irrelevant. Vognmænd skal naturligvis overholde love og regler, så vi sikrer en fair konkurrence og sikkerhed på vejene. Men der er intet belæg for at hæve hele bødeniveauet så kort tid efter den seneste skærpelse.

For det andet er de foreslåede bødesatser ude af proportioner i forhold til de konkrete forseelser. Der savnes en ekstra kategori af sanktioner i nærmere definerede tilfælde, hvor en vognmand eller en chauffør utilsigtet kommer til at begå en bagatelagtig forseelse. I sådanne tilfælde kunne politiet passende give en advarsel eller en lille bøde på for eksempel 1.000 kroner.

For det tredje rammer lovforslaget helt ved siden af i forhold til det vigtige mål om at forebygge ulovlig cabotagekørsel. Dette mål nås bedst ved at risikoen for at blive afsløret i en vejkontrol er stor, hvorfor det hilses velkommen, at politiets vejkontroller er blevet styrket med deraf følgende afskrækkende effekt.

For det fjerde vil en generel forøgelse af bøderne i særlig grad vil ramme danske lastbilvognmænd og danske busvognmænd. Af høringsvarene spores en forståelig dyb skepsis over for dette lovforslag. Eksempelvis er det komplet uforståeligt for danske busvognmænd, at de som en udløber af cabotagedebatten for lastbiler skal udsættes for en generel dramatisk forøgelse af bøderne på flere hundrede procent – og det blot halvandet år efter de seneste forøgelser af bøderne. Denne skærpede sanktion over for busvognmændene er i særlig grad urimelig på baggrund af, at regeringen ikke i behandlingen af dette lovforslag har fremlagt dokumentation for, at der er siden 2009 er sket et eneste brud på cabotagereglerne for buskørsel i Danmark.

Transportrammer

Vognmandsorganisation ser perspektiver i ministerrokade

Dansk Transport og Logistik, DTL, ser frem til samarbejdet med både nye og gamle ministre. - Jeg noterer mig med stor tilfredshed, at transportministeren fortsat hedder Pia Olsen Dyhr (SF). Vi har et fortræffeligt samarbejde med transportministeren, siger DTLs administrerende direktør, Erik Østergaard i en kommentar til S-R-SF-Regeringens seneste ministerrokade

- Jeg er særligt glad for Pia Olsen Dyhrs fuldttonede kamp mod cabotage-reglerne og social dumping på transportområdet. Så set fra transportbranchens perspektiv er det overordentlig glædeligt, at vi fortsat har samme minister. Og så vil jeg da gerne lykønske hende med pladsen i regeringens økonomiudvalg, siger Erik Østergaard og fortsætter:

- Jeg vil samtidig gerne ønske Holger K. Nielsen, Karen Hækkerup, Dan Jørgensen og Jonas Dahl tillykke med deres nye poster. Vi har haft et godt samarbejde med Karen Hækkerup og drøftede for ganske nylig nogle uhensigtsmæssigheder i nogle EU-regler omkring dyretransporter. Jeg ser frem til samarbejdet med Dan Jørgensen om de udfordringer, vi har en fælles interesse i at få løst, og til at fortsætte samarbejdet med Karen Hækkerup - nu i Justitsministeriet, siger Erik Østergaard.

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

Transportrammer

Netsiden netpris.dk skal pålægge pant på dåser og flasker

Miljøstyrelsen har skrevet til virksomheden bag web-siden netpris.dk, som sælger varer fra Tyskland til især danske kunder, at virksomheden skal lægge dansk pant på dåser og flasker. Netpris.dk er en af flere net-handelsvirksomheder, der sælger øl og sodavand til danskere, som selv står for transporen fra netsidens tyske lager

Miljøstyrelsen fastslår, at hjemmesider som eksempelvis netpris.dk omgår pantsystemet, når de sælger dåser til kunder i Danmark uden dansk pant.

Med slogans som "slip for turen til grænsen" har net-butikker reklameret for, at man fra sin bopæl i Danmark kan købe øl- og sodavandsdåser i Tyskland og få dem sendt til døren uden at betale pant, når blot forbrugeren bruger en selvstændig fragtmand. Miljøstyrelsen har nu slået fast, at det er i strid med både Miljøbeskyttelsesloven og Pantbekendtgørelsen.

- Danmark skal ikke oversvømmes af pantfri dåser fra Tyskland. For vi ved, at alt for mange dåser ender i vores natur eller i skraldespanden, når der ikke er pant på. Det er skidt for miljøet, for dåser kan tage mange generationer om at blive nedbrudt i naturen, og det er et kæmpe spild af ressourcer, når dåserne ender på forbrændingen i stedet for at blive genanvendt. Derfor er jeg meget glad for, at Miljøstyrelsen tager hånd om problemet, siger miljøminister Ida Auken (SF).

Pant virker

Fortolkningen rammer de virksomheder, der sælger dåser og flasker uden pant til kunder i Danmark og dermed omgår det danske pantsystem. Miljøstyrelsens afgørelse betyder, at de skal tilmelde sig, så dåser fremover bliver pantmærkede, før de sendes til Danmark. På den måde kan det betale sig for forbrugerne at aflevere dåserne til genanvendelse.

- Godt 8 ud af 10 pantmærkede dåser bliver afleveret. Vi har et unikt velfungerende pantsystem i Danmark, og det skal vi blive ved med at have. Derfor er det dybt problematisk, når nogle virksomheder undergraver det ved at spekulere i at omgå de danske pantregler, siger miljøminister Ida Auken.

Miljøstyrelsen har skrevet til virksomheden bag hjemmesiden netpris.dk om fortolkningen af reglerne. Miljøstyrelsen vil også kontakte andre virksomheder, der forsøger at omgå pantsystemet med nethandel af drikkevarer fra udlandet.

Virksomheden bag netpris.dk har to uger til at kommentere udkast til indskærpelse.

Det er Online Grænsehandel Group ApS, der har Lars Munch Johansen i Hellerup som direktør, der står bag web-siden netpris.dk.

Transportrammer

Direktøren bag netpris.dk:

Vi har en anden opfattelse

Miljøstyrelsen oplyser onsdag, at styrelsen har sendt et brev til Lars Munch Johansen, der er direktør for Online Grænsehandel Group ApS, der står bag netsiden netpris.dk, der tilbyder danske kunder tyske vare til tyske priser og betingelser, hvis kunderne selv står for transporten fra Tyskland og hjem til bopælen i Danmark

Over for transportnyhederne.dk oplyser Lars Munch Johansen, at hans virksomhed har godkendelse fra Skat til den type virksomhed, den driver.

- Men jeg vil forholde mig professionelt til brevet fra Miljøstyrelsen, siger han til transportnyhederne.dk, da han får forklaret, hvad brevet går ud på.

- Vi vil kontakte Miljøstyrelsen og få en dialog om det. Men vi har en anden opfattelse, siger han.

Skat forklarer om køb på nettet inden for EU

Man må som privatperson købe varer til eget forbrug, når man handler på internettet i EU. Der er ingen grænser for, hvor meget man må købe, men varerne skal være til en selv eller ens husstand, og man må ikke købe varerne for at sælge dem videre til andre.

I EU må man købe varer over nettet til eget forbrug uden at betale told og dansk moms.

Varerne skal sendes til en selv fra et andet EU-land.

Man skal betale særlige afgifter (punktafgifter) af nogle varer som for eksempel spiritus, kaffe og slik.

Skat forklarer om transport af varer købt på nettet

Når man køber varer på internettet fra andre EU-lande er det i mange tilfælde transportøren, der beregner og opkræver afgifterne.

Man kan også selv vælge at arrangere transporten, og så er det ens eget ansvar at angive og betale afgifter af varerne.

På Skat.dk kan man får mere information på denne underside, der har menupunkter, der er linker videre til andre relevante sider.

<http://www.skat.dk/SKAT.aspx?old=1648296&vld=0&lang=DA>

Transportrammer

Skat: Kunder i Danmark skal betale punktafgifter

Hvis man som dansk kunder via nettet køber varer i en nethandelsbutik, som for eksempel handler med varer fra en tysk adresse, skal man som kunde selv sørge for at angive varerne hos Skat og betale eventuelle punktafgifter

Det understøtter Skat over for transportnyhederne.dk i forbindelse med sagen om netsiden netpris.dk, der tilbyder danske kunder vare købt i Tyskland med eksempelvis tysk moms og uden pant på dåser og flasker. Når varerne er købt på nettet, skal kunderne selv stå for transporten fra Tyskland til adressen i Danmark. Når man som kunde modtager varerne, skal man angive købet og betale de afgifter, der er pålagt de forskellige varer.

Skat oplyser på sin web-side følgende:

Der skal blandt andet betales særlige afgifter af følgende varer, når man køber dem på nettet:

Alkoholholdige drikkevarer, fx spiritus, vin og øl

Batterier (lukkede NiCd-batterier)

Bekæmpelsesmidler (pesticider)

Bæreposer med hank af plast eller papir

Chokolade, kakao, lakrids, lakridskonfekt, bolsjer

Cigaretpapir, skrå og snus

El-pærer, lysstofrør og neonrør

Engangsservice (tallerkner, bestik, kopper)

Kaffe og te, herunder pulverkaffe

Kul og energikoks

Mandler, hasselnødder, jordnødder og lignende

Mineralolieprodukter, fx benzin, dieselolie og fyringsolie

Mineralsk fosfor i foderstoffer

Sodavand (læskedrikke)

Tobaksvarer, for eksempel cigaretter, cigarer og røgtobak

Vækstfremmere og antibiotika

Transportrammer

Skat kontrollerer forsendelser fra Tyskland til private danske modtagere

På flere dansksprogede netsider kan danske kunder hjemme fra stuen købe varer i Tyskland med tyske afgifter og så få dem leveret til hjemadressen i Danmark, hvis kunderne selv sørger for transporten - og efterfølgende angiver købet af afgiftspligtige varer til Skat og betaler eventuelle afgifter

Over for transportnyhederne.dk understreger Skat, at det er købers ansvar at angive og betale eventuelle afgifter. På skat.dk findes en vejledning, som fortæller hvilke varer, der skal betales afgift af og hvordan man betaler afgiften.

På den ene af de netsider, vi har set, er det vanskeligt som kommende kunde at finde oplysninger om, at man selv har ansvaret for angive og betale eventuelle afgifter.

Netsiden netpris.dk svarer for eksempel på et spørgsmål fra transportnyhederne.dk:

Vi spurgte:

Hvordan er reglerne med hensyn til afgifter på eksempelvis spiritus, når jeg handler hos netpris.dk fra min adresse i Danmark og bestiller en anden til at bringe dem hjem til mig?

og fik følgende svar fra netpris.dk:

Reglerne er de samme, som hvis du selv tager syd for grænsen og handler ind.

Det er lovpligtigt, at du selv som privatperson står for fragten. Derfor er ydelserne også adskilt. Så længe du kan dokumentere at det er til privatforbrug kan du handle, som du vil.

Vi har efterfølgende stillet netpris.dk flere opfølgende spørgsmål, som vi håber at få besvaret.

Skat kontrollerer

Skat oplyser videre over for transportnyhederne.dk, at Skat's kontrol foregår både i forbindelse med stikprøvevis kontrol af transporter, hvor Skat registrerer aftagerne med henblik på efterfølgende kontrol og ved hjælp af oplysninger fra tyske toldmyndigheder.

Transportrammer

Politisk flertal kritiserer transportminister og regering

Under behandlingen af transportministerens forslag til højere bøder for brud på reglerne om cabotagekørsel, har et flertal kritiseret transportministeren og S-R-SF-Regeringen. Kritikken går blandt andet på manglende oplysninger til Folketingets Transportudvalg fra Rigspolitiet

De oplysninger, som Rigspolitiet via Justitsministeriet har haft svært ved at fremskaffe går på antallet af sager, hvor busvirksomheder har overtrådt reglerne om cabotagekørsel.

Grunden til, at Folketingets Transportudvalg har ønsket at få oplyst omfanget af ulovlig cabotage på busområdet er, at forslaget om højere bøder ikke kun går på godstransport, men også omfatter bustransport.

I den tillægsbetænkning, som et flertal i Folketingets Transportudvalg har skrevet, peger Venstres, Dansk Folkepartis, Enhedslistens, Liberal Alliances og Konservative Folkepartis medlemmer på, at de finder det "... særdeles utilfredsstillende, at det i forbindelse med udvalgsbehandlingen af L 58 ikke har været muligt at fremskaffe dokumentation fra Rigspolitiet i forhold til antallet af overtrædelser af cabotagereglerne på buskørselsområdet.

Repræsentanterne fra de fem partier konstaterer videre, at Rigspolitiet på trods af informationernes vigtighed for Transportudvalget i forhold til lovgivningsprocessen "...ikke har fundet det nødvendigt at foretage en manuel gennemgang af de 428 fældende afgørelser på cabotageområdet siden 2010 med henblik på at identificere antallet af overtrædelser på busområdet".

Rigspolitiet vil ændre indberetningspligten

Fremover skal det være lettere for Rigspolitiet at danne sig et overblik over de forskellige typer af overtrædelser af cabotagereglerne. Det fremgår at et svar til Folketingets Transportudvalg fra justitsministeren

Venstre, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Liberal Alliance og Konservative Folkeparti lægger stor vægt på, at denne ændring af indberetningspligten betyder, at det i fremtiden vil være muligt for Rigspolitiet at levere relevant information om overtrædelser på cabotageområdet - både når det gælder transport med lastbiler og med busser.

De fem partier kalder den nuværende dokumentation på området for utilstrækkelig.

Partierne forventer, at Folketingets Transportudvalg snarest får oversendt en redegørelse fra Rigspolitiet med en beskrivelse af, hvordan det nye indberetningssystem kommer til at fungere tillige med en løbende kvartalsvis afrapportering på antallet af cabotagesager fordelt på overtrædelsestyper for året 2014.

Trafiksikkerhed

TNT-chauffør genvandt hurtigt opmærksomheden

Den hollandske transportkoncern, der er aktiv over det meste af verden, har haft en af sine australske chauffører ude at køre i en bil, der er styret af chaufførens opmærksomhed

Forsøget demonstrerede både, hvor gode professionelle chauffører er til at koncentrere sig om vejen - og hvor lidt, der skal til for at aflede opmærksomheden.

- Det er et interessant forsøg, vi netop har være en lille del af. Selv om det fandt sted på den anden side af jorden, og det måske fremstår lidt sci-fi-agtigt, tager forsøget fat i et yderst aktuelt emne. Uopmærksomhed bag rattet er en af de helt store syndere, når det handler om årsager til trafikulykker. Derfor er det også et særligt indsatsområde for os og vores vognmænd, siger Susanne Vatta, der er administrerende direktør i TNT Express Danmark.



Attention Powered Car Road Trip -- Leg 3 -- Albany

Se filmen - klik [her](#):

Hvis man bruger de godt fire minutter nedenstående filmklip vil man også få at vide, at TNT's chauffør og den anden chauffør i forsøget lå over gennemsnittet, når det gjaldt om at genvinde opmærksomheden.

I Danmark anslår Rådet for Sikker Trafik, at uopmærksomhed er en afgørende faktor i ca. 30 procent af alle færdselsuheld. Og i en rundspørge lavet af Rådet svarer 46 procent af danskerne, at de har været tæt på at ende i en ulykke inden for det sidste år, fordi de var uopmærksomme i trafikken.

Ifølge australske RAC, der står bag kampagnen og den opmærksomhedsstyrede bil, skyldtes 12 procent af de fatale trafikuheld i landet i 2012 uopmærksomhed hos føreren.

Om testen i Australien

Testturen var tredje etape i Royal Automobile Clubs (RAC) kampagne, der sætter fokus på konsekvenserne af uopmærksomhed bag rattet. I en specialbygget Hyundai i40 udgik testkørslen fra TNT Express' depot i Perth.

Bilen fra det koreanske bilmærke er udstyret med teknologi, der gør den i stand til at overvåge førerens opmærksomhedsniveau via et særligt neuro-teknisk headset. Her måles bilistens hjerneaktivitet med 14 sensorer, der analyserer neural søvnaktivitet, registrerer øjen- og hovedbevægelser, blinkehastighed og andre indikatorer på chaufførens opmærksomhedsniveau.

Trafiksikkerhed

Sættevognstrækkere kan få en elektronisk "slingrebremse"

For lastvogne udgør vinterveje og nedkørsler en udfordring for selv erfarne chauffører. Der er risiko for, at vogntoget skrider ud, kommer i slinger og i værste fald sakser. Volvo Trucks har udviklet en løsning, som forbedrer sikkerheden væsentligt. Den har siden sidste efteråret kunne fås til forvogne med påhængsvogne. Næste år kommer den til sættevognstrækkere

Ind til en gang i 1980'erne var lastvogne udstyret med en slingrebremse, der kun virkede på sættevogn eller påhængsvogn. Slingrebremsen kunne bruges til at rette et vogntog op i situationer, hvor påhængsvognen eller sættevognen var ved at komme ud af kontrol. Slingrebremsen blev udfaset, fordi flere og flere chauffører fik den dårlige vane kun at bruge slingrebremsen til at bremse vogntoget med - til skade for trafiksikkerheden.



Siden lastbilerne fik afmonteret slingrebremsen - det skete nogle ved at håndtaget blev skåret af med en vinkelsliber - har chaufførerne skullet klare sig alene med vogntogets almindelige bremses, som godt nok har været udstyret med ABS-systemer, hvilket har gjort risikoen for udskridninger mindre - men ikke fjernet risikoen for udskridninger og for at komme i slinger - eksempelvis på vej ned ad en sne- eller isglat bakke.

Men lastbilproducenterne har udviklet mere og mere elektronik til at styre eksempelvis bremserne med, så det atter er muligt at bremse en påhængsvogn uafhængigt af forvognen.

Det har Volvo Trucks udnyttet siden sidste efterår, hvor den seneste udgave af FH-serien blev introduceret.

- Selv om det lykkes chaufføren at klare sig ud af situationen, kan det være meget ubehageligt både for modkørende trafikanter og for lastvognschaufføren selv, hvis vogntoget pludselig begynder at slingre på en nedkørsel, siger Mats Sabelström, bremsespecialist hos Volvo Trucks.

Trafiksikkerhed

For at minimere risikoen for denne type situationer og potentielle ulykker har Volvo Trucks udviklet et system - ESP-vogntogsbremse - som automatisk bremser sættevogn eller påhængsvogn og retter vogntoget op på glatte nedkørsler.

- Omkring 15 procent af alle alvorlige ulykker, som sker i Europa hvert år, involverer lastvogne. Med effektive bremsesystemer, stabiliseringssystemer og kollisionsadvarselssystemer hjælper vi allerede i dag chaufførerne med at undgå risikofyldte situationer under vanskelige forhold. ESP-vogntogsbremsen er endnu en vigtig del af vores langsigtede arbejde for at øge trafiksikkerheden og minimere antallet af ulykker, hvor lastvogne er involveret, siger Carl Johan Almqvist, trafik- og sikkerhedsdirektør for Volvo Trucks.

Vogntogsbremsen er et supplement til vogntogets elektroniske stabiliseringssystem (ESP), som Volvo Trucks var først til at introducere i lastvognsverdenen. Mens ESP er mest effektiv ved høje hastigheder, er ESP-vogntogsbremsen kun aktiv ved op til 40 km/t. Begge systemer bidrager til en bedre stabilitet og enklere styring.

- Man kan kalde ESP-vogntogsbremsen en slags lavhastigheds-ESP. Når vogntoget nærmer sig en nedkørsel, aktiverer chaufføren systemet manuelt. Når chaufføren så slipper speederen, punktbremser påhængsvognen automatisk, indtil bakken jævner sig ud, og hastigheden kan øges igen, forklarer Mats Sabelström.



Volvo introducerede ESP-vogntogsbremsen i 2012 til Volvo FH forvogn med påhængsvogn og i 2013 til Volvo FM forvogn med påhængsvogn. I løbet af 2014 kommer systemet også til trækker/trailer-kombinationer.

- De chauffører, som har testet ESP-vogntogsbremsen, er meget positive. Når vi nu introducerer systemet på sættevognstrækkere, får væsentligt flere mulighed for at håndtere svære nedkørsler på en enklere og frem for alt mere sikker måde, siger Carl Johan Almqvist.

Interesserede kan se et videoklip om Volvo Trucks ESP-vogntogsbremse [her](#):

Trafiksikkerhed

Scania er med i kampen mod højresvingsulykker

Alle danske lastbilchauffører tilbydes gratis kontrol af lastbilens spejle hos Scania's 17 lastbilanlæg i Danmark. Ved at sikre, at lastbilens spejle i højre side er indstillet korrekt, opnår chaufføren det bedste udsyn til højre for lastbilen og reducerer dermed risikoen for at overse cyklister og andre bløde trafikanter ved højresving

Invitationen til samtlige danske lastbilchauffører til gratis spejlkontrol sker som led i Scantias generelle indsats for at forbedre trafikikkerheden på de danske veje.

- Som en førende leverandør af tunge lastbiler i Danmark føler vi os forpligtet til at yde en indsats for at nedbringe - og helst helt udrydde - de tragiske højresvingsulykker, hvor en højresvingende lastbil påkører en ligeud kørende cyklist, siger direktør Claes B. Pedersen fra Scania Danmark.

- Chaufførerne kan frit køre ind og parkere deres lastbil på spejlbanen og kontrollere, at lastbilens spejle er indstillet korrekt. Spejlbanen viser de kritiske områder omkring lastbilen, hvor cyklisterne oftest befinder sig. For at være indstillet korrekt skal hele spejlbanen kunne ses i spejlene, forklarer Claes B. Pedersen.

Det tager mindre end to minutter

- Det tager mindre end to minutter at udføre kontrollen. Vi vejleder chaufførerne om den korrekte spejlindstilling og giver også gerne en hånd med, hvis chaufføren ønsker det. Nærmere kan det ikke være, siger Claes B. Pedersen.

Det er mere end 10 år siden, højresvingsulykkerne for alvor kom i fokus. Både lastbilleverandører, myndigheder og forskellige lastbil- og cyklistorganisationer har siden arbejdet målrettet på at nedbringe antallet af ulykker. Ifølge ulykkesstatistikken er det også i vidt omfang lykkedes. I de seneste 10 år er antallet af højresvingsulykker næsten halveret - fra 50-55 ulykker om året til 25-30 ulykker årligt. Det gælder også antallet af omkomne cyklister, som i samme periode er reduceret fra 10-11 cyklister årligt til mellem 3 og 5 cyklister årligt de seneste år.



Trafiksikkerhed

- Men i 2013 har vi desværre set en markant stigning i antallet af omkomne cyklister ved højresvingsulykker. I henholdsvis 2011 og 2012 omkom tre cyklister, men i år er i alt syv cyklister omkommet i højresvingsulykker. Det er selvfølgelig syv for mange. Vi må hele tiden holde fokus, så både lastbilchauffører og cyklister bliver endnu mere opmærksomme på problematikken, siger Claes B. Pedersen.

Fire spejle sikrer udsynet

I dag er det et lovkrav, at lastbiler på 7,5 ton totalvægt og derover er forsynet med fire spejle i højre side - hoved-, nærzone-, vidvinkel- og frontspejl.

Sidstnævnte kan erstattes af et kamera med monitor i førerhuset.

Spejlene har hver sin funktion og dækker hvert sit område. Fælles for dem er, at de skal være justeret korrekt for at dække hele det kritiske område til højre for lastbilen. Via spejlene og gennem gennem for- og sideruder skal chaufførerne orientere sig, inden de svinger til højre. Problematikken omkring højresvingsulykker gælder især for lastbiler på 16 ton totalvægt og derover, hvor chaufføren sidder forholdsvis højt over kørebanen. Dem er der i dag indregistreret ca. 31.000 af i Danmark, heraf er en tredjedel leveret af Scania.



- Vi inviterer alle chauffører uanset lastbilmærke til at besøge os - både for deres egen og især for cyklisternes skyld, siger Claes B. Pedersen.

Der er også indrettet spejlpladser hos synsvirkomheden Applus Bilsyn og på en række ratepladser langs motorvejene - blandt andet på rasteplassen Kildebjerg Syd på motorvej E20 vest for Odense.

Trafiksikkerhed

Sådan indstilles en lastbils spejle

En lastbils spejle skal være indstillet korrekt, så chaufføren kan svinge uden at overse cyklister og andre trafikanter.

Sådan gør du

Anbring din lastbil, hvor du har frit udsyn bagud til horisonten og indstil førersædet til din foretrukne siddestilling.

Førerspejl

Vip spejlet så horisonten (det fjerneste punkt) er synligt i øverste del af spejlet.

Drej spejlet ud så du kun akkurat kan se siden af lastbilen. Siden af lastbilen må højst fylde ca. 1 cm i spejlet.

Nærzonespejl

Drej spejlet indtil lastbilens side kun lige kan ses i toppen af spejlet. Siden af lastbilen må højst fylde ca. 1 cm i spejlet.

Indstil spejlet, så du kan se langt frem og tilbage langs med lastbilen.

Vidvinkelspejl

Drej spejlet ud så du akkurat kan se siden af lastbilen. Siden af lastbilen må højst fylde ca. 1 cm i spejlet.

Vip spejlet så horisonten (det fjerneste punkt) flugter med toppen af spejlet. Du må kun se horisonten, når du bukker dig lidt ned.

Frontspejl (cykelspejl)

Spejlet skal især dække området foran vidvinkelspejlets synsfelt.

Spejlet indstilles i kombination med de øvrige spejle, så du kan se alle cyklister til højre for lastbilens førerhus.

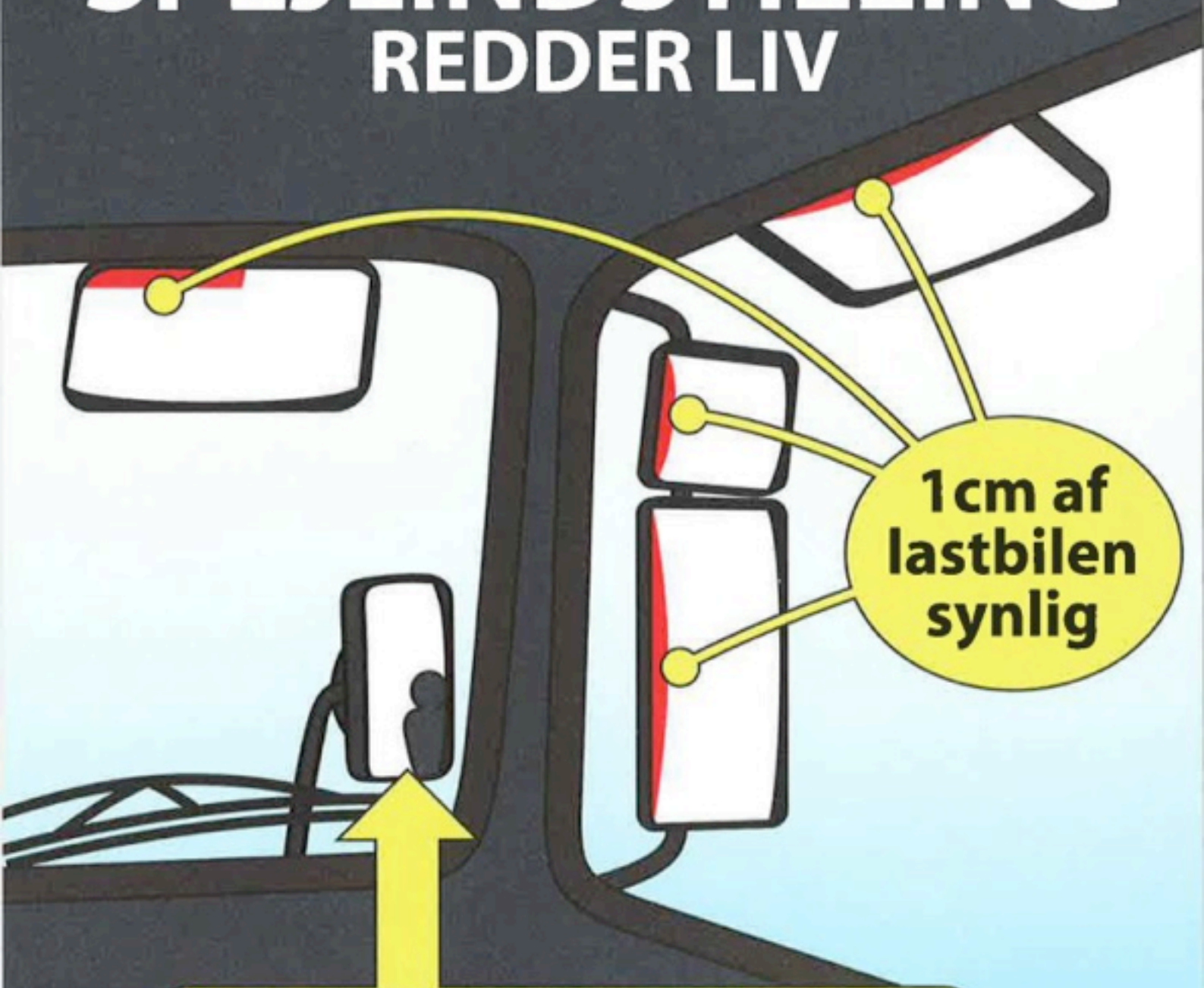
Hvad siger loven?

Fra 1. april 2007 er lovkravene skærpet til spejle på højre side af lastbiler.

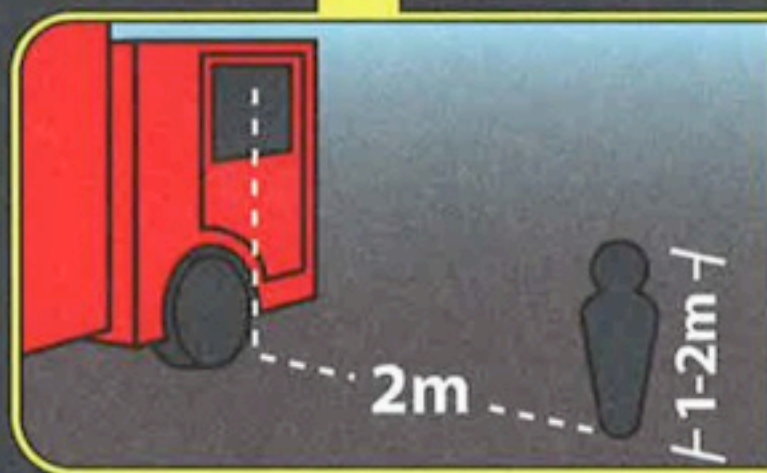
Skriv denne og næste side ud og tag dem med næste gang du skal op i en lastbil. Skal du ikke selv ud at køre - så læg den til chaufføren med en venlig hilsen.

Tænk på miljøet - skriv på begge sider!

SPEJLINDSTILLING REDDER LIV



1 cm af
lastbilen
synlig



hvis du
har et
cyklist-
spejl

Statistik

Transportområdet trak op

I løbet af november gik i alt 612 virksomheder i Danmark konkurs. 24 af dem var virksomheder på transportområdet.

Det er to mere end i november sidste år. Set over de seneste 12 måneder fra 1. december 2012 til og med 30. november i år gik 253 virksomheder på transportområdet konkurs. Det er præcis det samme antal som i den foregående periode fra 1. december 2011 til og med 30. november 2012.

Totalt set gik 5.462 virksomheder konkurs i perioden fra 1. december 2012 til og med 30. november i år sammenlignet med 5.503 i perioden fra 1. december 2011 til og med 30. november 2012. Det er en tilbagegang på 0,7 procent.

Pallekasse var opholdsrum for 15-årig

Mandag 16. december klokken 4.19 fik politiet på Sydsjælland og Lolland-Falster en anmeldelse fra en tysk lastbilchauffør om, at en 15-årig dreng fra Marokko havde gemt sig i en pallekasse under anmelderens lastbil

En patrulje kørte til Dronningehave P-plads ved Saksøbing, hvor lastbilen holdt. Her anholdte betjentene den marokkanske dreng og tog ham med til politigården i Nykøbing for at fastslå hans identitet. Han havde ingen gyldig identifikationspapirer, og blev derfor sigtet efter udlændingeloven.

November gav 117.060,76 kroner

Chaufførernes Fagforening i København skaffer løbende penge hjem til medlemmerne i faglige sager

I løbet af årets første 11 måneder er det i alt blevet til 1.700.344,44 kroner hjem i faglige sager.

Arbejdsskader gav 607.188 kroner

Chaufførernes Fagforening i København skaffer løbende penge hjem til medlemmerne i sager om arbejdsskader

I løbet af årets første 11 måneder er det i alt blevet til 8.536.291,00 kroner hjem sager om arbejdsskader.

Arbejdsforhold

TNT Express er årets express-firma

Lloyd's Loading List.com har uddelt en række priser til virksomheder på transportområdet. Ved prisuddelingen "Global Freight Awards" kørte TNT Express af med prisen som årets express-operatør "2013 Express Operator of the Year"

Derudover kunne TNT også tage en anden pris med hjem. Det var TNT's James Moody, som udspringer af transportvirksomhedens uddannelsesprogram, blev tildelt æren "Young Freight Forwarder of the Year".

TNT Express var derudover med i opløbet om priser i yderligere fire kategorier - Employer of the Year, Supply Chain Partnership (Large), Environmental Award og Road Freight Award.

- Priserne er en stor cadeau til TNT Express og vores medarbejdere. De er et behageligt bevis på, at vores fokus på at levere effektive, sikre fragtløsninger og vores evne til at tiltrække og fastholde topkvalificerede medarbejdere, bliver bemærket og værdsat - både blandt vores kunder og hos branchens iagttagere, siger Susanne Vatta, der er administrerende direktør i TNT Express Danmark.

Global Freight Awards afholdes hvert år, og prisfesten er en af de mest prestigefulde i transport- og logistikverdenen. Ansvar for kåringerne ligger hos et dommerpanel bestående af eksperter fra transportindustrien, forskere, journalister og medlemmer af Chartered Institute of Logistics and Transport.

I årets finale var også virksomheder som DAMCO, Kuehne + Nagel, FedEx, Emirates Airline, Geodis Wilson og DB Schenker Logistics i forskellige kategorier.

Mobiltyv knuste siderude i lastbil

Natten til mandag brød en tyv ind i en rød Volvo FH, der holdt på Carlsen-Skiødts Vej i Odense.

Tyven knuste sideruden i venstre fordør og gennemrodede lastbilens førerhus. Med sig tog tyven en sort mobiltelefon af mærket Samsung, en bærbar pc af mærket Toshiba og en TomTom-gps.

Fodgænger blev bakket ned

Mandag formiddag blev en fodgænger påkørt af en bakkende lastbil på en P-plads på Gørtlervej i Odense

Fodgængerens gik på P-pladsen mod nord og bemærkede ikke, at en lastbilchauffør var begyndt at bakke med sit sættevognstog. Fodgængerens blev påkørt og kom ind under sættevognen, men blev ikke kørt over. Et vidne nåede ifølge Fyns Politi at råbe stop til lastbilchaufføren.

Arbejdsforhold

ITD indstifter ny transportpris

"Danish Transport Award" er navnet på en ny transportpris, der skal hædre nytænkning og entreprenørånden i dansk lastbiltransport. Prisen bliver søsat af transportorganisationen ITD, som har Danske Transport Medier, der udgiver Lastbil Magasinet, Danmarks Transport-Tidende og Trans Inform, som mediepartner

"Danish Transport Award" omfatter tre priser - en til de mindre vognmandsvirksomheder (under ti lastbiler) og en til de større. Derudover er der også en pris til 'Årets Medarbejder' i den danske transportverden.



De to vindere i virksomhedskategorierne vinder hver en præmie på 20.000 kroner, mens der er 10.000 kroner til "Årets medarbejder".

"Danish Transport Award" bliver uddelt på et gallashow, som ITD arrangerer i forbindelse med transportorganisationens generalforsamling i april næste år.

- Det handler om de gode ideer og lysten og evnen til hele tiden at se og udnytte nye forretningsmuligheder. Det er den positive livsnerve i lastbiltransporten, og det er især disse ting, vi vil hylde og sætte spotlight på i Danish Transport Award, siger ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen.

Alle danske transportvirksomheder kan deltage. Det er tilladt at indstille sin egen virksomhed, men man må også gerne indstille en kollegas virksomhed. Tilmelding foregår via en formular på ITD's web-side, hvor man også kan læse mere om kriterierne. Fristen for indstilling er 21. februar 2014.

Efterfølgende vurderer en jury alle de tilmeldte, og tre kandidater bliver nomineret til hver pris. De endelige vindere afsløres lørdag 12. april ved det gallashow, som ITD afholder om aftenen i forbindelse med sin generalforsamling i Nyborg.

Danske Transport Medier med Lastbil Magasinet, Danmarks Transport-Tidende og Trans Inform bakker op om prisen som aktiv mediepartner. Blandt andet vil der blive udgivet et særtillæg til de tre blade med fokus på de nominerede virksomheder i marts.

Infrastruktur

Debat: Blå trafikordførere peger på enighed om en parallelmotorvej

Kristian Pihl Lorentzen, der er trafikordfører for Venstre, peger sammen med politiske kolleger til højre i Folketinget på, at en strategisk analyse fra Transportministeriet konkluderer, at der er rigtig god samfundsøkonomi i at anlægge en jysk parallelmotorvej, der aflaster Østjyske Motorvej og Vejlefjordbroen, fremtidssikrer kapaciteten i Den Jyske Transportkorridor, samt sikrer grundlaget for fornyet erhvervsudvikling og jobskabelse i store dele af Jylland

Kristian Pihl Lorentzen skriver sammen med sine politiske kolleger, Mike Legarth, trafikordfører for De Konservative, Villum Christensen, trafikordfører for Liberal Alliance og Kim Christiansen, trafikordfører for Dansk Folkeparti følgende:

I analysen er der lavet en indledende vurdering af tre forskellige løsninger og de tilknyttede konsekvenser. Analysen viser overordnet, at der er god samfundsøkonomi i en parallelmotorvej, idet den såkaldte interne forretning af projektet, der koster mellem 10 og 13 mia. kr. i basisoverslag, ligger på 6-7 pct. Det er markant over det normale krav til den interne rente på 4 pct. for at et projekt er samfundsøkonomisk forsvarligt. Analysen viser desuden, at den midterste af de tre belyste korridorer ("Hærvejsløsningen") vil kunne aflaste trafikken på Østjyske Motorvej med op til 36 pct. Vi finder det også positivt, at en parallelmotorvej vil kunne anlægges uden at skade særlig følsom natur og fredede områder.

Desværre må vi konstatere, at den fremlagte analyse er yderst mangelfuld på en række områder. Der savnes totalt en nærmere belysning af de store positive effekter for erhvervslivet i form af mere effektiv og billigere transport – med deraf følgende investeringslyst og jobskabelse. I en tid med stærkt fokus på sikring af danske arbejdspladser bør dette afgørende aspekt naturligvis afdækkes. Det er en alvorlig mangel, at analysen af "Hærvejsløsningen" ikke inkluderer det vigtige vejhængsel til E45 syd for Vejle, så der sikres den maksimale aflastning af Vejlefjordbroen. Der savnes også en belysning af de positive effekter for økonomien og miljøet ved at der kommer en markant kortere transportvej og mindre "omvejskørsel" ned gennem Jylland, ligesom der mangler en vurdering af den vigtige sammenhæng med de tyske vejudbygningsplaner syd for grænsen.

Vi vil i de kommende uger sætte fokus på analysens mangler, så vi sikrer et fuldstændigt og retvisende grundlag for en principbeslutning i løbet af 2014. Vi er overbeviste om, at en "Hærvejsmotorvej" er en rigtig god og nødvendig investering for samfundet som helhed og for erhvervslivet i særdeleshed. Dette projekt er - i kombination med Den 3.

Limfjordsforbindelse samt udvidelse af Østjyske Motorvej på særligt belastede strækninger - den bedste og billigste løsning for fremtidssikring af Den Jyske Transportkorridor. En korridor, der betjener mere end 70 pct. af Danmarks produktion og transittrafikken mellem Tyskland og Norge. Vejlefjordbroen er og bliver en national flaskehals, der kun kan omgås på én fornuftig måde – nemlig ved at bygge en parallelmotorvej længere inde i landet. Så sikrer vi også grundlaget for en mere balanceret udvikling i hele Jylland – og det er ikke så ringe endda.

Infrastruktur

Lastbiltrafikken har fået en ny bro i Göteborgs Hamn

I begyndelsen af december blev der lukket op for en ny bro, der leder lastbiltrafikken over jernbanen og dermed gør det lettere at nå terminalerne på Hissingen

Behovet for at gøre forbindelserne til og fra Hissingen lettere for lastbiltrafikken skal ses i lyset af, at der hvert år håndteres omkring 900.000 containere og 560.000 ro/ro-enheder i Göteborgs Hamn. Landtransporterne sker med tog og lastbil og for at lette forholdene for trafikken er broen, der ligger tættere på Skandiahamnen, blevet bygget.

Den nye bro er en del af en større satsning på fremkommelighed i havneområdet, som også omfatter nye og mere robuste indfaldsveje til havneområdet og to nye rastepladser - Vädermotet og Ytterhamnsmotet.

De terminaler, som får glæde af den nye broforbindelse er bilterminalen (Logent Ports and Terminals), containerterminalen (APM Terminals) og ro/ro-terminalen (Älvsborg Roro). Med broen er det blevet lettere for både lastbiler og tog at komme til og fra havneterminalerne. Ud over broen er der alternative veje, som kan benyttes, hvis der skulle opstå køer.

Beliggenhed Beliggenhed Beliggenhed

Køb en erhvervsgrund og etabler din logistikvirksomhed på HTC. Beliggenheden bliver ikke bedre.

Hirtshals er i dag et stykke fremskudt Norge i EU og et centralt omdrejningspunkt for transport af varer mellem Norge og EU.

På HTC har vi en række attraktive erhvervsgrunde til salg. Kontakt centerdirektør Tonni Sørensen for nærmere oplysninger.

Læs mere på www.htc-erhverv.dk



TONNI SØRENSEN
Centerdirektør
HTC - Hirtshals Transport Center
Dalsagervej 3
9850 Hirtshals
+45 20 11 29 55
ts@htc.dk



Flydende forbindelser

International shippingmand står i spidsen for Danish Maritime Days

Tidligere chef i Mærsk og NOL, Flemming R. Jacobs, blev tirsdag udnævnt som leder af Danish Maritime Days. Det blev meldt ud efter det første bestyrelsesmøde i foreningen bag Danish Maritime Days, som fandt sted i København

Flemming R. Jacobs skal bistå med at udvikle Danish Maritime Forum, et globalt topmøde for den maritime industri, som finder sted første gang i København den 8.-9. oktober 2014. Danish Maritime Forum er en del af en større platform, Danish Maritime Days, der vil samle en bred vifte af interessenter fra den globale maritime industri i København i uge 41 næste år.

Danish Maritime Forum vil samle maritime topledere, politikere, eksperter og andre indflydelsesrige beslutningstagere og meningsdannere med henblik på at nå et fælles mål: at forløse den maritime sektors fulde potentiale gennem et velfungerende, konkurrencepræget erhvervs-klima, til gavn for mennesker, lande og samfund verden over.

Danish Maritime Forum skal være et idéskabende forum, hvor deltagerne vil blive inviteret til at arbejde sammen for at få mest muligt ud af deres fælles erfaringer og visioner. Målet er at generere nye idéer og løsninger på de udfordringer og muligheder, som de globale maritime erhverv står over for nu og i den nærmeste fremtid.

- Danish Maritime Forum er en enestående mulighed for topledere fra hele verden at samles om at styrke den indflydelse den maritime industri har på vækst, udvikling og menneskelig trivsel på globalt plan. Målet er ikke blot at pleje sit personlige netværk, men derimod at arbejde sammen om at identificere nye muligheder, diskutere rammebetingelser og indgå i nye samarbejder for at styrke den fremtidige lønsomhed i branchen og frigøre det fulde potentiale med henblik på at styrke den positive indvirkning, som den maritime sektor har på verden, siger Flemming R. Jacobs.

Intentionen er at gøre Danish Maritime Forum til en unik, ny og anderledes begivenhed, hvor de bedste hjerner arbejder sammen i et innovativt miljø om at adressere store udfordringer og skabe konkrete resultater.



Flydende forbindelser

- Jeg er stolt over at tage denne ambitiøse udfordring op, og jeg ser frem til at deltage i de drøftelser, der finder sted i København til oktober næste år, siger Flemming R. Jacobs.

Forberedelsen og afviklingen af Danish Maritime Days varetages af Foreningen Danish Maritime Days, der er et offentligt-privat partnerskab mellem Danmarks Rederiforening, Danske Maritime og Søfartsstyrelsen under Erhvervs- og Vækstministeriet.

Shippingvirksomhed vokser til dobbelt størrelse

En af Danmarks ældste shippingvirksomheder, Svane Shipping i Kolding, har efter en årrække som medejer overtaget samarbejdspartneren, Havneterminalen A/S. De to virksomheder føres videre som én under navnet Svane Shipping, som dermed råder over i alt 70.000 kvadratmeter pakhuse og terminaler - de fleste i tilknytning til hovedsædet på havnen i Kolding

- Med overtagelsen af Havneterminalen får vi tilført både yderligere kapacitet, faciliteter og kompetencer, siger direktør i Svane Shipping, Jesper Hansson.

Han glæder sig over, at det lykkes at føre samtlige medarbejdere fra Havneterminalen med over i det nye - og nu næsten dobbelt så store - Svane Shipping.

- Ét er de 33.000 kvadratmeter topmoderne



Flydende forbindelser

pakhuse og terminaler, som vi nu kan lægge til vores egen kapacitet på 37.000 kvadratmeter. Det er selvfølgelig en fordel, der giver os mulighed for både at servicere vores eksisterende kunder endnu bedre og giver os nye muligheder med hensyn til nye kunder. Noget andet og nok så vigtigt er det, at Havneterminalens dygtige og dedikerede medarbejdere bliver en forstærkning af det fremragende hold, vi allerede har hos Svane Shipping. Fra rigtig godt til endnu bedre, fremhæver Jesper Hansson.

Den tidligere direktør for Havneterminalen, Leif Buhl, glæder sig også til at blive en del af det nye Svane Shipping.

- De to virksomheders i alt 40 medarbejdere bliver en del af en endnu stærkere virksomhed og begge virksomheders kunder kommer til at opleve overtagelsen som en fordel, simpelthen fordi vi får flere muligheder for og faciliteter til at kunne servicere dem, vurderer Leif Buhl.

Svane Shipping har siden starten i 1926 udviklet sig til at være en totalleverandør af shipping-ydelser i Danmark. Virksomheden har desuden datterselskaber og associerede selskaber i England, Polen og Letland.



Overtagelsen af Havneterminalen er officielt gældende fra 1. januar 2014, og herefter videreføres virksomhederne under navnet Svane Shipping. Jesper Hansson bliver ny administrerende direktør, og S. E. Hansson bliver bestyrelsesformand i selskabet.

Flydende forbindelser

Mols-Linien oplever stigende efterspørgsel

30 procent flere bilister har bestilt hurtigfægebilletter til julerejsen mellem Jylland og Sjælland end på samme tidspunkt sidste år. Mols-Liniens Lavpris-billetter er nærmest revet væk, lyder det fra rederiet

Hvis man skal tale ud fra bookingmønstret hos Mols-Linien, vælger usædvanligt mange i år at sejle, når turen går hjem til jul. Rederiet satte sidst i november 22.000 Lavpris-billetter på nettet, og de er næsten revet væk.

- Vi har aldrig oplevet, at så mange julerejsende bestiller deres billetter så tidligt. Folk er usædvanligt tidligt ude med at booke både ud- og hjemrejsen. Det skyldes formentlig, at den helt nye motortrafikvej på Odden gør det væsentligt hurtigere og nemmere at rejse mellem Sjælland og Jylland, siger Mikkel Hybel, marketingchef i Mols-Linien.

Mols-Linien sejler i julen i år med den største kapacitet nogensinde med to superkatamaraner og hurtigfærgen Max Mols på ruterne over Kattegat. Samtidig har den nye motortrafik skåret rejsetiden mellem Aarhus og Storkøbenhavn ned til lige over to timer.

30 procent flere julerejsende har sikret sig billetten hjem til jul med Mols-Linien end på samme tidspunkt i fjor.



Volvo FH16 med Euro 6 introduceres til foråret

Volvo Trucks oplyser, at den største Volvo FH16 er klar til at blive præsenteret, når foråret kommer. Kunder, der gerne vil køre i Volvo Trucks kraftigste lastbil med Euro 6-motor, kan allerede nu bestille den nye model, hvor produktionsstarten er planlagt til begyndelsen af juni

Med en ny generation 16-liters motorer lever Volvo FH16 op til kravene om lave emissioner, samtidig med, den imødekommer kundernes høje forventninger om ydelse og produktivitet inden for de mest krævende anvendelsesområder.

Den nye Euro 6-motor fås med tre effektive niveauer: 750 hk med et maksimalt drejningsmoment på 3.550 Nm, 650 hk med et maksimalt drejningsmoment på 3.150 Nm og 550 hk med et maksimalt drejningsmoment på 2.900 Nm.

Alle tre motorer er udrustet med Volvos automatiske gearkasse, I-Shift. 550 hk-versionen fås også i en variant med 2.800 Nm til manuel gearkasse.

Volvo FH16 er en kraftfuld og karakteristisk lastvogn, der værdsættes af vognmænd og chauffører, som stiller ekstra store krav til ydelse, produktivitet og komfort. Den anvendes blandt andet til fragt af tungt gods, som tømmerbil og til hurtige langdistancetransporter såsom fødevareleverancer.

Den seneste variant af lastvognen blev introduceret i efteråret 2012.

Volvo FH16 Euro 6 betyder et væsentligt reduceret udslip af kvælstofilter og partikler.

*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*

Trailernyhederne

Fredag 20. december 2013 - Nummer 7 - 1. årgang

Palfingers stærkeste kommer til Danmark

Side 6



Tanktrailere til leje

Side 17

Dobbelt batterisystem kan øge driftsikkerheden

Side 4



Mød os på
Facebook

Dakar har italiensk blod med til Sydamerika

Side 12

En grif og en bjørn går sammen

Side 7

Carsten Thomsen tager i mod med et smil

Side 9

Se daglige nyheder på www.transportnyhederne.dk

Service er et nøgleord

Hvad er god service? og hvordan bedømmer vi den service, vi får rundt omkring?

Oplever man et nedbrud på et køretøj og ringer til værkstedet, som siger, at man bare kan komme, og der så går en halv time med at vente, så man når at blive godt irriteret, mens reparationen på værkstedet tager ti minutter, fordi mekanikeren ved, hvad han har med at gøre, så man er kørende igen efter tre kvarter.

Eller hvis man i ovennævnte tilfælde får en fast tid, kommer ti minutter for tidligt og bliver budt på en kop kaffe i mellemtiden. Når mekanikeren så åbner porten for at se på sagen - og der så går tre kvarter, fordi han ikke lige kunne finde ud af, hvad der var galt.

Eller hvis man kommer hurtigt til, får repareret i løbet af ti minutter, og kommer hurtigt ud at køre igen - men må komme igen et par uger efter, forde reparationen ikke holdt så længe.

Hvad der er god eller dårlig service afhænger i høj grad vores forventninger - og kvaliteten af den udførte service. Nogle gange kan kvaliteten være nok så god, Det ændrer ikke ret meget, hvis vi føler, at vi har fået en ligegyldig behandling.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør

AUTOTRACKING

en stærk partner på vejen

Få styr på jeres trailere og trækere



Opnå besparelser med større effektivitet, let dokumentation af besøg, nem kontrol af arbejdsedler, forbedrede kørselsmønstre med mere.

Markedets bedste og mest konkurrencedygtige løsning:

- Lastbiler og trailer m.v.
- Abonnement fra kun 35 kroner pr. mdr.
- Live visning
- Historik på kørsel
- Nærmeste bil til opgaven
- Alarmer (f.eks. til sikring mod tyveri m.v.)
- Service (styring af service intervaller)
- Leasing (styring af leasingaftaler.)
- Kørebog
- Stoprapport til faktureringskontrol og dokumentation

Erik Petersen A/S

“ Med Autotracking er der fuldt styr på vore trailere. Vi følger løbende med på storskærm og kan let tilgå yderligere oplysninger om den enkelte trailer.

“ Løsningen er meget brugervenlig og ikke mindst økonomisk.

Køb nu og spar! Resten af 2013 - kun kr. 1.000,- pr. gps-enhed til lastbil/trailer.

multiit

A u t o t r a c k i n g

Den GrønneVej 17 • 8600 Silkeborg • 7610 0036 • www.autotracking.dk

Dobbelt batterisystem kan øge driftsikkerheden

Exide Technologies lancerer et dobbelt batterisystem, som kan sikre, at lastbilen kan starte, selvom andet elektrisk udstyr har brugt strøm i mange timer



Det dobbelte batterisystem introduceres på markedet af den svenske producent af lastbiler og busser, Scania, der har valgt det til deres Streamline-lastbiler.

Exide Technologies har tidligere lanceret HVR teknologien (High Vibration Resistant), der absorberer de kraftige vibrationer, et batteri bliver udsat for i lastbiler, og som dermed forlænger batteriets levetid. Med det nye dobbelte batterisystem introducerer Exide endnu en løsning til gavn for virksomheder med egne lastbiler.

Særlig velegnet til lastbiler, der bruges intensivt

I modsætning til den klassiske løsning med to standardbatterier, der både leverer strøm til at starte motoren og til at holde liv i andre strømkrævende funktioner og apparater, har det nye dobbelte

batterisystem to AGM Orbital batterier, som bruges til motorstart, og to GEL batterier, som benyttes til det øvrige elektriske udstyr.

Samlet giver det ifølge Exide Technologies en langt bedre løsning, da hvert batteri er særligt tilpasset sin funktion. Tilsammen skabes en løsning, hvor AGM Orbital batterierne ligger klar med spænding ved start af motoren for derefter at oplade, mens motoren kører. Når motoren slukkes, får de elektriske systemer strøm fra GEL batterierne i stedet, så AGM Orbital batterierne forbliver opladede næste gang, motoren skal startes.

Kombination af to teknologier betyder større pålidelighed

Fordelene ved det dobbelte batterisystem er til at få øje på.

For det første er der langt større sikkerhed for, at der er strøm nok på batterierne til både at starte motoren og til alle de elektriske apparater - eksempelvis varmeapparat, tv og køleskab - en moderne lastbil er udstyret med, kan køre uden hjælp fra lastbilens motor.

Materiel

For det andet er den samlede vægt lavere end med separate batterier, hvilket giver en bedre brændstoføkonomi. Dimensionerne er de samme, og der er dermed ingen problemer i at få det dobbelte batterisystem installeret i lastbilen.

- Den smarte kombination af vores to avancerede batteriteknologier - AGM Orbital og GEL - giver tilsammen en innovativ løsning til lastbilsmarkedet. Alle lastbiler har brug for pålidelig strømforsyning, og i særdeleshed de nye generationer, siger Michael Geiger, VP Sales and Marketing hos Exide Technologies Europe.

Det nye dobbelte batterisystem er nu blevet integreret i Scania Streamline lastbiler, og flere vil følge i fremtiden.

Om Exide Technologies

Exide Technologies har aktiviteter i over 80 lande, og er en af verdens største producenter af blybatterier.

Selskabet består af fire koncerner:

Transportation Americas, Transportation Europe og Rest of World, Industrial Energy Americas, Industrial Energy Europe og Rest of World, der tilbyder en bred vifte af produkter og tjenester indenfor oplagret elektrisk energi til industri- og transportsektoren.

Transportation-divisionen leverer original- og reservedele til biler, landbrugs- og entreprenørmaskiner, lastbiler og marinefartøjer samt nye teknologier til hybridbiler. GNB Industrial Power divisionen leverer batterier og ladere til bl.a.

telekommunikationsløsninger, nødstrømsanlæg, UPS, DC-installationer, trucks, rengøringsmaskiner samt andre erhvervskøretøjer.



Palfingers stærkeste lastbilkran kommer ud at køre i Danmark

Hos Palfinger Danmark i Nr. Åby afventer de i øjeblikket ankomsten af Danmarks første eksemplar af Palfingers nye lastbilkran, Palfinger PK 200.002L. Den nye kran skal i samarbejde med Stiholt Hydraulic opbygges på et Scania R 490 Euro 6 chassis. Kranen bliver senere på året leveret til AVAS, Aalborg Vognmandsforretning

Kranen er den hidtil stærkeste lastbilkran fra østrigske Palfinger, som er verdens største producent af kraner. Den nye kran havde verdenspremiere på Bauma-messen i München i foråret, og AVAS bliver den første danske aftager af kranen.

PK 200.02 har en løftekapacitet på op til 150 tm, en rækkevidde på 25,6 meter og er udstyret med otte hydrauliske udskud. Med den nyudviklede fly-jib PJ 300 L kan kranen få en hydraulisk rækkevidde på over 45 meter.



Den nye Palfinger-kran er på vej til Danmark, hvor den skal klargøres hos Palfinger Danmark i Nr. Åby på Fyn.

Lastbilkranen er udstyret med Palfinger's P-profil, der indebærer, at selv ved fuld belastning har kranen en minimal nedbøjning. Det betyder, at kranens udlæg er særdeles effektivt, så operatøren ikke skal korrigere for, at udlægget mindskes, når kranen løfter en byrde.

Fly-Jib'en der giver PK 200.002L-SH sin rækkevidde, kan pakkes ned sammen med kranen, og det betyder, at transporthøjden på et 10x4, eller almindeligt 8x4 lastvognchassis, kan holdes under 3,8 meter.

Materiel

Aalborg Vognmandsforretning A/S arbejder inden for en bred vifte af kran-opgaver og har mange års erfaring i professionel og sikker håndtering i forbindelse med eksempelvis bådtransport.

Aalborg Vognmandsforretning A/S er blevet til på baggrund af en fusion i 2012 mellem vognmandsvirksomhederne Nielsen & Klitgaard A/S, Hvorupgaard Transport A/S og I. K. Rask Lund A/S.

AVAS beskæftiger ca. 60 medarbejdere.

En grif og en bjørn går sammen

Den svenske lastbilproducent Scania og den tyske producent af læssebagsmække, Bär Cargolift, indgår servicesamarbejde. Samarbejdet omfatter service og reservedelslevering

Ifølge aftalen vil Scantias 26 danske serviceanlæg landet over fremover kunne håndtere både reparation, reservedelslevering, reklamationsbehandling og uddannelse af serviceteknikere på Bär Cargolifts brede produktprogram af læssebagsmække fra 500 til 3.000 kg løftekapacitet.

- Serviceaftalen med Bär Cargolift vil gøre det muligt for os at levere en bedre samlet driftsløsning til de mange kunder, der anvender Bär Cargolifts læssebagsmække med øget uptime som den vigtigste faktor. Scantias strategi er altid at fokusere på kundernes produktivitet og de services, der tilfører dem værdi, siger direktør i Scania retail-organisation, Claes B. Pedersen.

Bär Cargolift indgår i Scantias VRS-program

I Danmark vil Scania i kraft af en effektiv reservedelslogistik kunne levere Bär Cargolifts reservedele fra dag til dag til alle danske Scania-anlæg. Reservedelene distribueres fra Scantias centrale logistikcenter i Oppglabeek i Belgien med nat-levering inden klokken 7.00 om morgenen.

Bär Cargolift indgår dermed i Scantias omfattende VRS-program (Vehicle Related Services), der gør Scania i stand til at levere serviceydelser og reservedele til en lang række køretøjsrelaterede produkter som læssebagsmække, hydraulikkomponenter, el-artikler, traileraksler med videre parallelt med Scantias egne reservedele.

Bär Cargolift, der er blandt Europas førende producenter af læssebagsmække med eksport til over 25 lande, blev grundlagt i 1981. Virksomheden er markedsleder i Tyskland og beskæftiger ca. 250 medarbejdere på fabrikken i Heilbronn samt i markedsselskaber rundt omkring i Europa.



VI TIPPER JULEN IND...

NYHED

4 AKS. TIPKÆRRE

Leasing fra kr 3.999,- pr. mdr *

KEL-BERG

KEL-BERG



Leasing fra kr. 5.299,- *

4 AKS. RUND TIPTRAILER

KEL-BERG

3 AKS. TIPKÆRRE

Leasing fra kr. 3.699,- *

ASFALT



4 AKS. TIPTRAILER ØKO TOP 61,5 M³

KEL-BERG ØKO TOP
rullepresenning automatisk

"Vi vil gerne sige vores kunder og samarbejdspartnere tak for et spændende år.
Vi ønsker jer en rigtig glædelig jul samt et godt og lykkebringende nytår"
Vi ses i 2014!

Leasing fra kr 6.599,- pr. mdr *

KEL-BERG

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



Christopher Thinghøj
Mobil: +45 2787 7001

Carsten Thomsen står for servicen med et smil

For godt 15 år siden startede Carsten Thomsen som en ung fyr hos Lastas på Energivej i Hedensted. Siden er han blevet voksen med opgaven, og leder i dag Kel-Berg Service'en i Hedensted, hvor der for eksempel står service, reparation og klargøring til syn på dagens program



Carsten Thomsen leder Kel-Berg Service i Hedensted. Set på landsplan er der Kel-Berg Service tre afdelinger - en i Hedensted, i Greve og Toftlund.

at gøre, er vigtigt, når det gælder service over for kunderne på værkstedet, der har ti baner - og dermed plads til lige så mange vogntog på samme tid.

For Carsten Thomsen gælder det om, at kvalifikationerne er i orden, når det gælder det daglige arbejde, så kunderne kun behøver at komme én gang med en fejl. Og så at få planlagt arbejdet, så ventetiden bliver minimeret.

- Og kommer de igen, er det fordi den pågældende del er slidt op, siger han med et smil.

For Carsten Thomsen, der er uddannet lastvognsmekaniker hos Lastas, som forhandler af hollandske DAF-lastbiler i alle størrelser fra LF, CF og XF-serierne, er uddannelse en af de centrale ting. Det gælder alle otte mand, som i dag arbejder hos Kel-berg Service.

- Vi har næsten hele tiden én mand på en eller anden form for uddannelse eller efteruddannelse, siger Carsten Thomsen med et imødekommende smil.

- Det er vigtigt, at folk er veluddannede, siger han videre og fremhæver, at netop viden om, hvad man har med

Materiel



Dagens lastbiler ligner tidligere tiders. De har hjul, aksler, fjedre med mere. Men de er betydeligt mere avancerede, så det kræver en velkvalificeret mand at udføre service, reparere og klargøre til syn.

Selvom Carsten Thomsen godt kan se ud som én, der kan bruge en hammer - han er høj, bred om skuldrene og med nogle store hænder - er hammeren kun ét af de mange stykker værktøj, han og de andre medarbejdere på service-værkstedet har til rådighed. Ud over det mere traditionelle

værkstøj, som ring- og gaffelnøgler, topnøgler, skævnbidere, skruetrækkere og lignende, er værkstedet udstyret med moderne og mere sofistikeret udstyr til fejlfinding, så kunderne kan køre derfra med materiellet i orden.

Vagttelefonen er åben døgnet rundt

Kel-berg Service i Hedensted er et af tre servicepunkter i Danmark. Fra Hedensted dækker Carsten Thomsen sammen med sine kolleger området fra omkring Vejle og oppefter. Afdelingen i Toftlund dækker resten af Jylland og Fyn, mens Kel-Berg Service i Greve dækker kunderne på Sjælland, Lolland og Falster.

Og så bakker de hinanden op. Carsten Thomsen fortæller, at han som en del af arbejdet med at servicere kunderne har været langt omkring i Europa. En gang var han helt i Spanien. Men ellers er det i nærområdet, opgaverne er - sådan fra et sted i Holland over Hamburg til op i Sverige og Norge.

På lageret er der gummi nok at vælge af, når det gælder om at få greb i vejen.

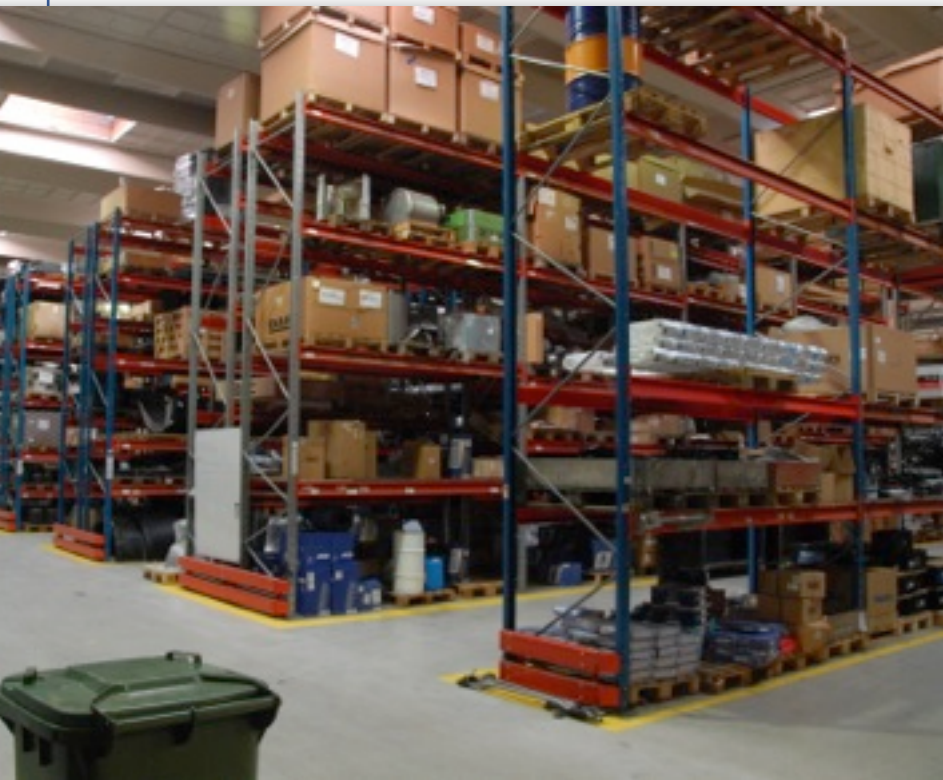


Materiel

- Nogle gange er det mere effektivt og billigere at sende en servicevogn, end at få det havarede vogntog hjem til Danmark, siger han og understreger, at der altid er en løsning.

Porten er åben for trailere, DAF'er og alle andre

Carsten Thomsen fortæller, mens han viser rundt i værkstedet, som den mandag, hvor vi besøger Kel-Berg Service, har besøg af både trailere, trækere og forvogne, at han og de øvrige syv medarbejdere er klar til at åbne porten for kunder med trailere og påhængsvogne af alle slags, DAF'er og alle de andre lastbilmærker.



Det kan være alt fra at få udskiftet en lille slid-del eller en mere omfattende reparation eller klargøring til syn.

På hylderne på reservedelslageret ligger et bredt udvalg af dele til trailere, påhængsvogne og lastbiler.

Kel-Berg Service i Hedensted indgår sammen med tilsvarende servicepunkter i Toftlund og Greve i Kel-Berg Skandinavia A/S' samlede service tilbud i Danmark.



**Skriv dit arrangement
i transportkalenderen
- så andre kan se det!**

Materiel

Iveco-køretøjer er med i Dakar 2014

Det skib, der fragter køretøjer, som skal deltage i den kommende udgave af Dakar-rallyet, er sejlet fra havnen i Le Havre i Frankrig med kurs mod Sydamerika. I lasten holder blandt andet flere Iveco-køretøjer fra Iveco De Rooy Petronas team

Dakar 2014 bliver et af de længste og mest udfordrende rallyer i de senere år. Dakar 2014 vil krydse Argentina, Bolivia, og Chile. Starten skydes i gang 5. januar fra Rosario i Argentina og slutter 18. januar i Valparaiso i Chile.



Iveco og FPT Industrial er officielle sponsorer af Iveco De Rooy Petronas team fra Holland og leverer køretøjer og motorer til holdet. Dakar 2014 markerer fjerde år med Iveco og FPT Industrial som partnere til Team De Rooy - første gang var i 2011 i Morocco Rally.

Holdet er sammensat af Gerard de Rooy, en hollandsk chauffør, holdleder og vinder af Dakar 2012. Han er igen med på Iveco Powerstar; Derudover kører den hollandske chauffør Hans Stacey i en Iveco Trækker Evolution 3, mens spanske Pep Vila og franske Jo Adua, som har deltaget i Dakar otte gange, er med i Trækker Evolution 2.

Køretøjerne, der er med i Dakar 2014 rally er alle udstyret med FPT Industrial Cursor 13 motorer. De 13-liters motorer er tunet til at yde 900 hk med et maks moment på 3.800 Nm ved 1.100 o/min.

Dakar-rallyet giver Iveco og FPT Industrial muligheden for at teste deres køretøjers ydeevne og pålidelighed under ekstreme og svære forhold.

Iveco Trækker er et terrængående køretøj for det tunge off-road segment. Den kører nemt gennem det uigennemtrængelige og rå terræn, som Dakar deltagerne møder på turen i Sydamerika.

Iveco Trækker bliver produceret i Madrid, hvor også Iveco Stralis bliver produceret. Stralis Hi-Way modellen blev udnævnt til "International Truck of the Year 2013".

Dæk-firma tilbyder gratis dæktryksalarmer

Tre ud af fire lastvogne har for lavt dæktryk. Det har dæk-virksomheden Euromaster sat sig for at ændre. Midlet er en gratis dæktryksalarm, som både giver vognmændene besparelser og kan forebygge alvorlige ulykker

- Kørsel med for lavt lufttryk øger rullemodstanden, og på årsplan koster det hurtigt flere tusinde kroner pr. enhed i dieselspild. Samtidig øges varmeudviklingen, og dækkene slides meget hurtigere. Karkasserne ødelægges, og risikoen for nedbrud øges markant, siger Lars Skov-Andersen, der er salgschef hos Euromaster.

Derfor introducerer Euromaster en nyhed, der gør det nemmere at undgå for lavt lufttryk. Det drejer sig om LED Dæktryks Alarm fra firmaet LoadMaster. Alarmen er udformet som en hætte til montering direkte på de enkelte dæks ventiler.

- Det er meget nemt. Man pumper dækket op til det anbefalede lufttryk, skruer alarmen på ventilen og spænder med den medfølgende nøgle. Alarmen kalibrerer automatisk og overvåger konstant dækkets lufttryk. Falder trykket mere end 0,6 bar, begynder en LED-diode at blinke og indikerer dermed, at det er tid til at pumpe dækket. Chaufføren slipper for at bruge en gammeldags dæktryksmåler og kan for eksempel holde øje med blinkende dioder, mens han tanker, siger direktør Søren Hannibal fra LoadMaster.

Gratis dæktryksalarmer i december

LoadMaster LED Dæktryks Alarm, der netop er introduceret, koster 145 kroner plus moms pr. stk. Til og med 23. december kan man endda få produktet helt gratis hos Euromaster.

- For lavt dæktryk er et stort problem i transportbranchen, og det vil vi gerne gøre noget ved. Derfor har vi indkøbt et ekstra stort parti dæktryksalarmer, så vi kan starte med at give alarmerne væk til de hurtige. I december sætter vi LoadMasters LED Dæktryks Alarm gratis på alle lastvognsdæk, der monteres i vores centre, siger salgschef Lars Skov-Andersen.

Euromaster er europæisk markedsleder inden for dæk og dækservice løsninger. I Danmark omfatter kæden 45 dækcentre samt servicevogne og erhvervskonsulenter over hele landet.



Undersøgelse: Mange lastvogne kører med for lavt dæktryk

Under den dækrazzia, som Rådet for Større Dæksikkerheds for et par måneder siden var med til at gennemføre, viste det sig, at 74 procent af de kontrollerede lastvogne havde for lidt luft i mindst ét trækakseldæk. Det betegner Rådet for Større Dæksikkerhed som et skræmmende højt tal.

- For lavt dæktryk på de trækkende aksler kan resultere i dødsulykker, når man totalt mister kontrollen over køretøjet. Og konsekvenserne er langt større på et tonstungt vogntog end på en personbil. siger Volker Nitz fra Rådet for Større Dæksikkerhed.

- Faktisk er det ofte dér, årsagen ligger, når lastbiler vælter eller kolliderer. Desværre er det normalt at ofre mere opmærksomhed på vinduesviskere og sædevarme end på det gummi, der holder bilen på vejen, siger Volker Nitz, der appellerer til, at man hyppigt tjekker dæktrykket.

- Ud over at undgå farlige situationer, der i værste fald kan udvikle sig til dødsulykker, er der jo også økonomiske og miljømæssige incitamenter. Man forebygger stilstand og kostbare havarier, og samtidig reduceres dækslitage og brændstofforbrug til glæde for både miljøet og pengepungen, siger han.

Nogle virksomheder overvåger dæktryk

Ifølge Lars Skov-Andersen, der er salgschef hos dækkæden Euromaster, har en del vognmænd allerede taget initiativ til at gøre noget ved problemet.

- Nogle af vores kunder har opsat kompressorer og lufttrykstavler, og nogle har sendt deres chauffører på dækkursus hos os. Et stort transportfirma er nået frem til, at de kan spare millioner med en gennemtænkt dækstrategi, og at korrekt lufttryk er blandt hjørnesteenene. Her har chaufførerne selv fået ansvar for at konstant at køre med det lufttryk, som giver den bedste kombination af lavt brændstofforbrug og lang dæklevetid. Firmaet giver endda en bonus til de chauffører, der kører allermost miljøvenligt, fortæller han.

Salgschefen forklarer, at 30 procent af køretøjets brændstofforbrug afgøres af dækkene.

- Kørsel med for lavt lufttryk øger rullemodstanden, og på årsplan koster det hurtigt flere tusinde kroner pr. enhed i dieselspild. Samtidig øges varmeudviklingen, og dækkene slides meget hurtigere. Karkasserne ødelægges, og risikoen for nedbrud øges markant, siger Lars Skov-Andersen, der er salgschef hos Euromaster.

Materiel



HMK Bilcon leverer tankbil til svenske OTAB

HMK Bilcon, der er en af de førende leverandører på det skandinaviske marked af køretøjer med lav egenvægt opbygget i aluminium, har leveret en fueltankbil til OTAB Oljetransport AB

- Jeg talte naturligvis også med andre leverandører, da jeg besluttede mig for at købe ny tankbil. Men HMK Bilcons salgsteam i Sverige og Danmark var meget lydhøre over for mine ønsker til specifikationerne og var desuden meget professionelle og konstruktive, siger Stefan Bremberg, der ejer OTAB Oljetransport.

OTAB Oljetransport har kontor i Strängnäs ved Mälaren mellem Eskilstuna og Södertälje syd for Stockholm. Virksomheden leverer olie for Swea Energi AB, der er en af Sveriges største leverandører på både privat- og erhvervsmarkedet.

Kunden: Produktion og leverance i top

- Både under selve produktionen og efterfølgende ved leverancen har alt fungeret helt upåklageligt. Når vi besøgte fabrikken under produktionen blev der lyttet til os og eventuelle justeringer blev indarbejdet i projektet. Men også efterfølgende har vi omgående fået svar eller hjælp, hvis vi havde behov for information og lignende. Så ikke alene er jeg som ejer meget tilfreds med tankbilen, men det er chaufførerne, der har den som daglig arbejdsplads, også, siger Stefan Bremberg.

Materiel

Tankbilen laster 18.000 liter brændstof i fire tankrum. For at reducere vægten er mellemvæggene mellem tankrummene opbygget i ét lag aluminium. Tankbilen har slangerum på begge side for at lette arbejdet for chaufførerne ved udrulning til højre og venstre.

- Set med mine øjne er der tre vigtige parametre, når man indkøber en ny tankbil. For det første, at alt bliver, som man har aftalt, og for det andet, at man som kunde kan foretage justeringer undervejs i produktionen. Endelig skal tankbilen leveres til aftalt tid. Det sidste er vigtigt i forhold til vores kunder, der regner med, at vi er til disposition. Det levede HMK Bilcon fuldt ud op til. Jeg vil af disse grunde vælge HMK Bilcon igen næste gang, vi skal købe ny tankbil, siger Stefan Bremberg.

Om HMK Bilcon

- HMK Bilcon er Skandinaviens førende leverandør af transportløsninger inden for produktområderne: Fuel Tank, Defense, Healthcare and Mobile solutions.
- HMK Bilcon er markedsledende leverandør af fueltankbiler på det skandinaviske marked. Især i Danmark og Norge er HMK Bilcon førende på dette felt. Men også det svenske marked er interessant for HMK Bilcon.
- Virksomheden er grundlagt i 1895 og har siden 1955 fokuseret på de nuværende forretningsområder.
- Virksomheden har ca. 100 medarbejdere.

Palfinger styrker organisationen

Søren Mouridsen, 39 år, er blevet ansat som service-tekniker hos Palfinger Danmark AS. Samtidig gennemfører virksomheden en mindre organisationsændring for løbende at kunne imødekomme kundernes krav om hurtig og kompetent service - og minimering af værkstedstimer

Søren Mouridsen starter på sin nye arbejdsplads 6. januar næste år. Hans hovedopgave bliver at understøtte Palfingers serviceværksteder over hele landet samtidig med, at han skal assistere på Palfingers lager i dagligdagen. Søren Mouridsen får derfor udgangspunkt fra hovedkontoret i Nr. Åby på Fyn.

I forbindelse med ansættelsen flyttes servicechef Jesper Mouridsen til salgsafdelingen, hvor han vil få ansvaret for teknisk salg og projekter. Jesper Mouridsen har fortsat det overordnede ansvar for service- afdelingen.

- Jeg er rigtig glad for at få Søren Mouridsen med i Palfinger-teamet. Han vil helt sikkert bidrage til den fortsatte positive udvikling, som Palfinger er inde i, siger administrerende direktør i Palfinger AS, Jens Kristoffersen.



Søren Mouridsen, der er uddannet mekaniker og videreuddannet til diagnose-tekniker inden for bilbranchen. starter hos Palfinger Danmark efter nytår.

Lastas leverer tanktrailere

De første fabriksnye tre-akslede tanktrailere fra Kel-Berg er leveret til Poul's Bremseservice i Radsted lidt uden for Sakskøbing på Lolland. De to nye trailere med tanke i rustfrit stål er leveret af Lastas i Hedensted og skal bruges til udlejning

Poul's Bremseservice blev etableret i 1995 af Poul Andresen. I dag driver han firmaet som et udlejningsfirma bestående af omkring 30 enheder - heriblandt de to nye tankvogne.

I 2013 oprettede Poul Andresen sammen med Martin Larsen selskabet "Poul's Bremseservice A/S".

Dette selskab

beskæftiger sig med klargøringer til syn af lastbiler samt trailer, tipsskader, og opbygninger af nye lastbiler og ombygninger af trailere.

Poul's Bremseservice A/S har syv medarbejdere.

De nye Kel-Berg trailere har en 36.000 liter rustfri syrefast tank. Selve traileren har længdevanger opsvejsede i I-profil, hvilket gør chassiset ekstra stabilt. Trailerne, der har en tilladt totalvægt på 40.000 kg, er leveret med tromlebremser og luftaffjedring. Første aksel er løftbar, mens tredje aksel er svingbar.

I tankene er der indsat skjulpeplader, som dæmper væskernes bevægelser under acceleration og opbremsning. Tanken er ATP-godkendt, så den må anvendes til transport af levnedsmidler. For at kunne komme sikkert op på toppen af tanktraileren, er der monteret en stige i for- og bagende. Toppen er der forberedt til sikkerhedsgelænder.

I bagenden er der et pumperum i rustfri stål med et 6 tommer bundudfald, pumperum er leveret uden tælleværk.



Thorsø Miljø & Biogasanlæg Amba får ny gylletrailer

Jørn Bolding A/S i Esbjerg har netop leveret en fabriksny fire-akslet Hobur gylletrailer til Thorsø Miljø & Biogasanlæg Amba i Thorsø. Tanken på traileren kan rumme omkring 40.500 liter

Tanken, der er fremstillet i rustfrit stål, er monteret på et rustfri chassis med med fire SAF Intradisc Plus Integral-aksler med skivebremses og luftaffjedring. Tredje og fjerde aksel er med styrbar efterløbsaksel.

Gylletrailereren er bygget op i biogas-udførsel og har fået monteret centrifugalpumpe samt Vogelsang pumpe. Chaufføren kan styre trailerens kranarm med funktioner fra dens Scanreco-fjernbetjening.

Hele kranen er bygget op i rustfrit stål.

Den fire-akslede gylletrailer er derudover leveret med ekstra udstyr, som blandt andet består af centralsmøreanlæg, værktøjskasse og LED-arbejdslys på kranen og på tanken.





**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 rengør og smører din kobling automatisk under kørslen, og som med påføring af smøremidlet i form af lyd oliefåge 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

Virksomheder

Tidligere lastbilchauffør blev iværksætter på fuld tid


Den tidligere lastbilchauffør, Brian Siig, har lanceret en landsdækkende vognmandsportal, der har 27 forskellige grene af vognmandsbranchen samlet under et tag - box2day.dk

Websiden box2day.dk, der skal åbne fuldt og helt mandag 6. januar næste år, tilbyder alle produkter og ydelser indenfor vognmandsbranchen og giver forbrugeren adgang til gennemsuelighed på markedet.

Forbrugeren kan være en privat person, virksomhed, eller offentlig institution, som nemt og enkelt kan gå ind på portalen box2day.dk og indhente tre tilbud fra en vognmand fra deres lokale område.

Web-siden box2day.dk har lavet en jobbase, hvor det er gratis for virksomhederne at skrive et stillingsopslag. Web-siden har også kontaktet 3F, så deres medlemmer fra transportområdet frit kan gå ind og søge i de stillingsopslag, der bliver lagt på.





Trailernyhederne er Danmarks første digitale månedsmagasin med fokus på påhængsvogne, sættevogne og opbygninger - og det, der følger med af tilbehør for at få det hele til at spille sammen.

I følge Danmarks Statistik findes der knap 12.000 påhængsvogne i Danmark og 35.200 sættevogne. Tallet dækker over både kærre, tank-trailere, køle- og gardintrailere - og meget mere.

Trailernyhederne udkommer 11 gange årligt og sendes elektronisk til godt 5.000 modtagere.

Får du endnu ikke Trailernyhederne på mail, kan du bestille magasinet **her**. Samme sted kan du også tilmelde dig nyhedsmail fra transportnyhederne.dk. Ugens transport og Magasinet Bus.

*Trailernyhederne 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*