

Ugens transport

Fredag 06. juni til torsdag 12. juni 2014 - nummer 17 - 3. årgang

Sværgodstrækkerne kan klare lidt af hvert

Læs mere på siderne 14 -22

Vestfyn Trak over 8.000

Læs mere side 27 - 31

**Transportjuristerne skriver
om en cabotagedom fra
Aarhus**

Læs mere side 13 - 15

**EU-Kommissionen lægger ny
CO2-strategi for transport-
området**

Læs mere side 7 og 8

**Scania er fortsat i krig
mod højresvingsulykker**

Læs mere side 32 - 33

Retten har talt cabotagespørgsmål

De danske cabotageregler fra efteråret 2013 holdt ikke i byretten i Aarhus. I denne udgave af Ugens transport skiver transportjuristerne om cabotagekørsel og om definitionen af en international transport.

Da de nuværende regler om cabotage-kørsel blev vedtaget af EU's politikere for omkring fem år siden, blev de kritiseret for at være uklare på en række punkter.

Det betyder, at domstole i Danmark og andre EU-lande kan komme til at spille en afgørende rolle for, hvordan EU-reglerne skal forstås.

I Danmark kan én byret - især den byret, der tager stilling til et nyt sagskompleks - mene ét, mens den næste kan komme frem til en anden konklusion.

Det næste led er en sag ved Landsretten - og til sidst ved Højesteret.

Ind i mellem kan de forskelle retsinstanser spørge EU-Domstolen til råds, hvis de mener, der er behov for at få forklaret reglerne.

Og det må der være, når jurister i ministerierne kan komme frem til én fortolkning, der bliver dømt ude af en domstol.

Det må der også være, når den danske transportminister melder ud, at han er klar til at tage en sag ved EU-Domstolen.

Det må der være, når flere landes transportministre vil arbejde for at få cabotagereglerne gjort klare og lettere at forstå - og kontrollere.

Om det så er EU-Domstolen, der skal ind og afgøre, hvordan cabotagereglerne skal forstås - eller om EU's transportministre kan blive enige om at gennemføre mere klare og lettere forståelige cabotageregler, der er lettere at kontrollere, må tiden vise.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør

*Ugens transport er udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Telefon: +45 2720 2531*

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på email:
ugenstransport@transportnyhederne.dk*

LASTAS HAR ET KÆMPE UDVALG...

KEL-BERG 3 AKS TIPKÆRRE 24 T - 3 VEJS TIP



KEL-BERG 5 AKS UDTRÆKSTRAILER



5 AKSET

KEL-BERG®

KEL-BERG 3 AKS KØLETRAILER



KEL-BERG 4 AKS TIPTRAILER



ECO TOP

KEL-BERG®

KEL-BERG 3 AKS HEJSELADSKÆRRE



KEL-BERG 3 AKS GARDINTRAILER



RING ELLER KIG FORBI - 
VI HAR ET GODT TILBUD OG KAFFE PÅ KANDEN!

 **LASTAS**

Kontakt vores salgsteam:



Anders Larsen
Mobil: +45 4018 2222



Jan Bertelsen
Mobil: +45 2228 1514



Ivan Kristensen
Mobil: +45 6039 1651



Jacob Jørgensen
Mobil: +45 6039 1667

Energivej 35 | DK-8722 Hedensted | Tlf.: + 45 7219 8000 | info@lastas.dk | www.lastas.dk

Tal fra Rigspolitiet:

Færre bliver taget for at udføre ulovlig cabotage-kørsel

Det er ifølge Rigspolitiets Nationale Færdselscenter højere bøder, skrappe regler og mere og bedre kontrol, der har bidraget ti at halvere antallet af overtrædelser af cabotagereglerne.

Dermed har regelændringerne og den voksende bevågenhed og indsats ifølge Rigspolitiet virket efter hensigten. Det synspunkt tilslutter DTL sig.

- Vi ser jo nu et svensk lovforslag, der lægger op til at anlægge samme kurs overfor ulovlig cabotage. Det gør de selvfølgelig, fordi de kan se den positive virkning i Danmark, siger Erik Østergaard.

Han peger på, at især de seneste transportministre har haft fokus på cabotage-spørgsmålet og de mange ulovligheder, og at DTL's, 3F's og vognmandsorganisation FDL's arbejde har givet pote.

- Det er til gavn for rigtig, rigtig mange vognmænd, siger Erik Østergaard og fortsætter:

- Nu kender vi endnu ikke resultatet af det svenske forskningsstudie af cabotage-kørslen i Danmark og de øvrige nordiske lande, som transportforskeren Henrik Sternberg arbejder på. Men jeg vil ikke blive overrasket, hvis vi kommer til at se store forskelle i antallet af sager i Danmark og Sverige, for vi er kommet rigtig langt i bekæmpelsen herhjemme, siger Erik Østergaard.

Han peger på, at for den vognmand eller chauffør, som kører ude på vejene, så er den såkaldte lovlige cabotage også et kæmpe problem, da der er tale om et transportmarked, hvor nogle biler og chauffører kører efter nogle spille-regler, mens andre kører efter nogle andre.

- Derfor siger vi også, fra DTLs side, at vi må have strammet og præciseret cabotagereglerne. Det er godt, at vi er ved at have dæmmet op for den ulovlige del. Nu skal vi tage fat om urimelighederne, der er indbygget i den såkaldt lovlige cabotagekørsel. Det drejer sig reelt om, at man kan køre 365 dages lovlige cabotagekørsel i Danmark for en brøkdel af lønnen med udenlandske chauffører, påpeger Erik Østergaard, der roser politiet for deres indsats og engagement i sagerne om ulovlig cabotage.

- Men tallene må ikke give anledning til, at man slækker på indsatsen. Hvis vi fortsat skal holde ulovlighederne nede, så skal kontrollen og sanktionerne hele tiden være helt på forkant, siger Erik Østergaard, der har noteret, at flere kandidater til EU-Parlamentet - og statsminister Helle Thorning-Schmidt (S) - i valgkampen sagde, at man ville kæmpe for at få ændret reglerne for cabotage og al den spekulation, der foregår i postkasseselskaber, vikarbureauer og andre konstruktioner.

For Erik Østergaard er der ingen tvivl om, at en række firmaer har systematiseret cabotagekørsel og andre udnyttelser af reglerne til en decideret forretningsmodel.

- Dét hører jeg politikerne sige, at de vil sætte en stopper for. Og dét har vi tænkt os at holde politikerne op på, siger han.

Magasinet Bus

Onsdag 28. maj til tirsdag 25. juni 2014 - nummer 5 - 2. årgang

Danish Coach Award-vinder:

Nytænkning præger turistbusselskab fra Herfølge

Læs mere side 20

Vi udgiver også Magasinet Bus

Hent det seneste nummer her:

*Historisk rejselyst:
Rutefirmaet*

31

*Taxi-selskab tager
mod sms-betaling*

Læs mere side 38

...ollektiv trafik

Læs mere side 8 - 10

*Passagerpuls
skal give
passagererne en samlet
stemme*

Læs mere side 6 og 7

*Opsagt chauffør skal
have løn af den nye ar-
bejdsgiver*

Læs mere side 14 og 15

*Ny privat busrute er på vej
op over Sjælland*

Læs mere side 12



V-politiker afviser yderligere liberalisering - så længe...

- Vi i Venstre vil ikke være med til yderligere liberalisering af cabotagereglerne, før lønningerne er i balance i EU. Det sagde Venstres folketingsmedlem Lars Christian Lilleholdt, der også er medlem af Transportudvalget, da han åbnede transportmessen Vestfyn Trækker

- Vi vil ikke se passivt til, at danske vognmænd bliver udkonkurreret af østeuropæiske vognmænd og chauffører, sagde han op opfordrede til, at man deltager i EU-Parlamentsvalget på søndag og sætter sit kryds på et parti, der arbejder for at sikre reglerne - og at reglerne bliver overholdt.

Ny rapport viser stort potentiale i grøn teknologi i transportsektoren

En række forsøg med grønne transportløsninger, som forligskredsen bag en grøn transportpolitik i 2009 afsatte midler til, er afsluttet. Blandt andet viser forsøg, at automatiske presenninger kan skære 10 procent af brændstofforbruget. En ny rapport fra Trafikstyrelsen beskriver forsøgene og det, der er kommet ud af dem.

Det gælder blandt andet Europas største el-bil forsøg, der afdækker, hvad der holder familier fra at købe en el-bil og hvad der skal til for at ændre det. Det gælder også et forsøg, der gik ud på at afdække, hvordan en buschauffør kan hjælpe med at spare CO2.

Rapporten behandler også et forsøgsprojekt om, hvordan aerodynamik kan gøre lastbiler mere energieffektive

Et af de større projekter som forsøgspuljen har igangsat er elbilprojektet "Test en elbil", som blev startet i 2010. Næsten 1600 testfamilier har hver især i en periode på tre måneder fået stillet en elbil til rådighed til brug i dagligdagen. Projektet er netop ved at blive afsluttet, og det har blandt andet vist sig, at elbilerne er meget driftssikre, og at de kan dække langt hovedparten af kørselsbehovet i private familier.

Også mere utraditionelle forsøg med alt fra lettere materialer til lastvognscontainere, biobrændstof til fly, bedre aerodynamik og miljøvenlig kørsel i kollektiv trafik er blevet undersøgt.

- Rapporten viser, at der er et potentiale for at nedbringe CO2 -udslippet fra transportsektoren ved innovativ tænkning og satsning på grøn teknologi. Samtidig viser forsøgene, at der er masser af lavt hængende frugter at hente for hele transportbranchen i bestræbelserne på at nedbringe CO2 -udslippet, siger transportminister Magnus Heunicke, som fremhæver et forsøg med en automatisk presenning til åbne lad på lastbiler.

- Det at en enkelt mand fra Spørring kan opfinde en automatisk presenning, der kan spare en lastbil for 10 procent brændstof, er jo et glimrende eksempel på, at der både er job og miljøgevinster at hente, hvis man er villig til at tænke nyt og har mod til at føre ideer ud i livet, siger Magnus Heunicke og fortsætter:

- Vi ser også, at en bus sparer mere end 5 procent brændstof ved miljørigtig kørsel, og at elbiler faktisk kan dække de fleste familiers kørselsbehov, selv med de nuværende muligheder for optankning og rækkevidde. Og det ser jo kun ud til at blive bedre efterhånden som teknologien udvikles.

Magnus Heunicke fremhæver, at projekterne har gjort transportbranchen klogere på, hvordan teknologi kan gøre transporten mere grøn.

- Den viden er der hårdt brug for. For transporten står i dag for cirka en tredjedel af den samlede CO2-udledning i Danmark, og det er nødvendigt tænke innovativt og belyse alle muligheder for, hvis vi skal nå vores ambitiøse klimamål, siger transportministeren.

Hidtil er der udmøntet 153 millioner kroner til 55 forsøgsprojekter - først og fremmest indenfor alternative drivmidler som el, gas og brint.

Interesserede kan hente rapporten **her**:

EU-Kommissionen fastsætter strategi for at mindske CO₂-udledninger fra lastbiler og busser

Lastbiler og busser vil komme til at bruge mindre brændstof og udlede mindre CO₂ med en ny strategi, som EU-Kommissionen vedtog tirsdag. Ifølge EU-Kommissionen vil udledningerne fra tunge køretøjer i 2030-2050 forblive tæt på det nuværende niveau, hvis man ikke gør noget. Det er baggrunden for den nye strategi

Lastbiler og busser står for omkring en fjerdedel af alle CO₂-udledninger fra vejtransport i EU. Hvis der ikke gøres noget, skønnes det, at udledningerne fra tunge køretøjer i 2030-2050 vil forblive tæt på det nuværende ubæredygtige niveau. Det vil EU-Kommissionen forhindre med den nye strategi, der blev vedtaget tirsdag.

- I dag tager vi næste skridt mod at mindske udledningerne fra vejtransport. Først indførte vi regler for biler og varevogne, og resultaterne ser vi nu. Der er færre udledninger, luftforureningen i byerne bliver mindre, og forbrugerne har adgang til mere innovative og brændstofeffektive køretøjer. Det er derfor vi i dag vender opmærksomheden mod lastbiler og busser. Strategien indeholder tiltag, som med tiden vil mindske CO₂-udledningerne fra denne type køretøjer, spare operatørerne penge og gøre EU mindre afhængig af olie, siger EU's klimakommissær Connie Hedegaard.

Fokus på kortsigtede tiltag

CO₂-udledninger fra nye biler og varevogne mindskes med de seneste EU-regler, men strategien, som vedtages i dag, er den første, som tager hånd om tunge køretøjer.

Strategien fokuserer på kortsigtede tiltag, som skal certificere, indberette og overvåge udledninger fra tunge køretøjer. EU-Kommissionen betegner det som et vigtigt første skridt i retning af at mindske udledningerne, da det hidtil har være besværligt at sammenligne tunge køretøjer, særligt på grund af de mange forskellige modeller og størrelser, som i høj grad tilpasses behovet på markedet og produceres i meget mindre mængder end biler og varevogne.



EU-Kommissionen har udviklet computersimuleringsværktøjet VECTO, som kan måle CO₂-udledninger fra nye køretøjer. Med støtte fra dette værktøj har EU-Kommissionen planer om at fremsætte lovforslag næste år, som vil kræve certificering, indberetning og overvågning af nye tunge køretøjer. Det skal bidrage til et mere åbent og konkurrencedygtigt marked og anvendelse af de mest energieffektive teknologier.

Andre mulige tiltag på mellemlang sigt

Når denne lovgivning er trådt i kraft, vil EU-Kommissionen muligvis overveje yderligere tiltag til at mindske CO₂-udledninger fra tunge køretøjer.

Den mest åbenlyse mulighed er at fastsætte obligatoriske grænser for den gennemsnitlige udledning af CO₂ fra ny-registrerede tunge køretøjer, som det allerede er tilfældet for biler og varevogne.

Andre muligheder kunne omfatte udvikling af en moderne infrastruktur, som støtter alternative brændstoffer til tunge køretøjer, smartere prissætning på brugen af infrastruktur, effektiv og sammenhængende anvendelse af beskatning af køretøjer i medlemslandene og andre markedsbaserede mekanismer.

EU-Kommissionen oplyser, at der vil blive gennemført en konsekvensanalyse for at finde de mest omkostningseffektive muligheder eller løsninger.

Undersøgelser, som er udført i forbindelse med forberedelsen af strategien, tyder på, at man med den seneste teknologi kan opnå omkostningseffektive nedbringelser af CO₂-udledninger fra nye lastbiler og busser på mindst 30 procent.

Udledninger fra tunge køretøjer udgør omkring en fjerdedel af udledningerne fra vejtransport og fem procent af EU's samlede udledninger af drivhusgasser.



Der arbejdes i dag med at bringe transportens udslip af CO₂ ned. Eksempelvis med el-veje til både lastbiler og busser.

Den konsekvensanalyse, som ligger bag strategien for tunge køretøjer, viser, at CO₂-udledninger fra transport med lastbiler og busser er vokset med ca. 36 procent mellem 1990 og 2010.

Prognoser baseret på en uændret politisk situation tyder på, at de samlede udledninger fra tunge køretøjer i EU vil forblive tæt på det nuværende niveau i 2030-2050 og dermed omkring 35 procent højere end i 1990. Det er i klar uoverensstemmelse med målene om at mindske udledninger af drivhusgasser fra transport med omkring 60 procent af niveauet i 1990 inden 2050, som fastsat i EU-Kommissionens transporthvidbog og køreplan fra 2011 om omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050.

Strategien sendes nu videre til EU-Parlamentet og EU's ministerråd, som opfordres til at vedtage den og hjælpe med at realisere de foreslåede tiltag.

Bilsalg steg igen

Der bliver fortsat solgt flere nye biler. Selvom stigningstaksten i maj blev knap så stor som i de forgående måneder, voksede bilsalget endnu engang. Salget steg med 1,4 procent i maj i år i forhold til maj sidste år. Dermed fortsætter udviklingen mod endnu et rekordår for bilsalget i Danmark

- Vi oplever igen i maj et meget positivt marked, der er præget af en kraftig efterspørgsel. Det er en markant og historisk bevægelse i retning af en udskiftning af bilparken. Samtidig er det bemærkelsesværdigt, at de mindste biler ikke længere egenrådigt dominerer salgslisterne. Derimod synes danskerne nu igen, at have fået appetit på de lidt større biler, siger administrerende direktør hos De Danske Bilimportører, Bent Mikkelsen.

Og ifølge De Danske Bilimportører er der tegn på, at den positive udvikling vil fortsætte hen over sommeren.

- Efterspørgslen er så kraftig, at vi forventer, at den positive udvikling vil fortsætte i de kommende måneder. Det understreges også af tilvalget af de lidt større biler, der er endnu en indikator for optimismen blandt forbrugerne, siger Bent Mikkelsen.

Varebiler tog et spring fremad

Salget af nye varebiler steg i maj til 2.421 nye biler. Det er en fremgang på 23,1 procent i forhold til maj sidste år, hvor der blev registreret 1.967 nye varebiler

- Det er en meget kraftig vækst, som varebilssalget undergår i disse måneder. Det er voldsomt og en positiv overraskelse, siger Bent Mikkelsen, der er administrerende direktør hos De Danske Bilimportører.

- Efter et par år med en stabilisering efter krisen ser vi nu for alvor at varebilssalget rykker og det er kraftig indikator på, at erhvervslivet tror på fremtiden og tør investere i det produktionsapparat, som varebilerne er en vital del af for rigtig mange små og mellemstore virksomheder, siger Bent Mikkelsen.

Lastbilerne kørte tilbage i maj

Indregistreringen af nye lastbiler faldt i maj med 19,7 procent i forhold til maj sidste år. Der blev indregistreret 253 nye lastbiler, hvilket er et fald fra 315 i maj sidste år

- Faldet i indregistreringen af nye lastbiler er bekymrende. Selvom dette marked er markant anderledes end vare- og personbiler, havde vi forventet en beskeden fremgang i 2014. Det regner vi stadig med bliver årets resultat, men det er klart, at udviklingen i maj er anledning til at holde nøje øje med udviklingen over de kommende måneder, siger Bent Mikkelsen, der er administrerende direktør hos De Danske Bilimportører.

Politiet kontrollerede dobbelt så mange udenlandske lastbiler

I 2012 standsede Rigspolitiets Færdselssektion sammen med politikredsene i alt 2.458 udenlandske lastbiler for at kontrollere for ulovlig cabotagekørsel

Året efter - i 2013 - kom antallet af kontrollerede udenlandske lastbiler op på 5.475.

Det fremgår af et svar på et spørgsmål om politiets kontrol af udenlandske lastbilers cabotagekørsel tidligere i år. Samtidig kunne Rigspolitiet konstatere et fald i antal sager om ulovlig cabotagekørsel fra 2012 til 2013.

Det tilskrives i vid udstrækning den øgede kontrol af udenlandske lastbiler.

Transportområdet bidrog positivt i april

Antallet af konkurser faldt generelt i løbet af april i år sammenlignet med april sidste år. Faldet var samlet på 35 konkurser. Transportområdet var med et fald på 2 konkurser med til at trække udviklingen den rigtige retning

Det viser den seneste konkursstatistik fra analyse- og datavirksomheden Experian.

Transportområdet gik fra 16 konkurser i april sidste år til 14 i april i år - et fald på 12,5 procent.

Ser man på den seneste 12 måneders periode fra maj 2013 til og med april i år var tendensen også faldende.

Her kunne transportområdet notere 231 konkurser mod 254 konkurser i den foregående 12 måneders periode fra maj 2012 til og med april 2013. Det svarer til et fald på 9,1 procent.

Lastbilbestanden voksede i maj

Selvom antallet af nyregistrerede lastbiler gik tilbage i maj, er lastbilbestanden vokset. Det skyldes at antallet af afmeldinger var mindre end det samlede antal registreringer - nyregistreringer og genregistreringer

Forskellen var et plus på 123 fra 41.400 ved begyndelsen af maj til 41.523 ved slutningen. Dermed lagde maj i år sig til den lille gruppe af måneder siden eftersommeren 2008, hvor bestanden af lastbiler har været voksende. Ser man på lastbilbestanden i forhold til maj sidste år, er der dog tale om en tilbagegang på 907 lastbiler fra 42.430 ved udgangen af maj sidste år til de nævnte 41.523 i maj i år. Det svarer til et fald på 2,1 procent.

Ny bro mellem Tyskland og Luxembourg er åbnet for trafik

Mandag indviede den tyske minister for trafik og digital infrastruktur, Alexander Dobrindt, en ny bro over floden Mosel, der deler Tyskland og Luxembourg. Ministeren fremhævede, at mobilitet er en forudsætning for økonomisk fremgang i regionerne på begge sider af Mosel

Behovet for en ny grænsebro over Mosel var opstået i takt med, at den eksisterende bro var nedslidt og manglede kapacitet og styrke til at kunne klare den stigende belastning fra trafikken - både fra persontransport og godstransport.

Den nye bro er en buebro i stål, der er fremstillet i Mertert. Den store udfordring var at få fragtet broen frem til stedet, hvor den skulle placeres. Broen er i alt 216 meter lang og delt i fire sektioner. Hoveddelen måler 114 meter.

På den nye bro er der indtil videre tilstrækkeligt med plads til både gående, cyklende og kørende trafik.

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 16 B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk

Retten har dømt i en cabotagesag

Transportjuristerne skriver om en cabotagesag, der har været for retten i Aarhus. Retten fandt, at transporten af en tom container fra Tyskland til Danmark var en international transport, der efter forordningen gav vognmanden adgang til at udføre op til tre cabotagekørsler i Danmark i tilslutning til transporten

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

Begrebet "cabotage" dækker ved landevejstransport over en national landevejstransport, der udføres med en lastbil, der ikke er indregistreret i det land, hvor den nationale transport udføres. Adgangen til, for vognmandsfirmaer hjemmehørende i EU, at udføre cabotagekørsel i de øvrige EU-lande er ikke fri, men reguleret af EU-retlige regler.

Disse cabotageregler er genstand for megen debat, og de er en politisk set varm kartoffel herhjemme. Dette ændrer sig formentligt ikke i den nærmeste fremtid. Der vil således i lang tid fremover være travlhed hos såvel anklagemyndigheden, som hos vognmændene og i sidste instans også hos domstolene i forhold til fortolkningen og forståelsen af cabotagereglerne.

I skrivende stund verserer der flere sager såvel ved byretterne som ved Vestre og Østre Landsret om forståelsen af cabotagereglerne. Cabotagereglerne fra EU er at finde i en forordning, der er umiddelbart anvendelig i Danmark. I forordningen angives, under hvilke betingelser og i hvilket omfang cabotagekørsel er tilladt.

I januar i år tog for eksempel Retten i Århus stilling til, hvad der skal forstås ved begrebet "international transport" i forordningens forstand, idet det er en forudsætning for at udføre lovlig cabotagekørsel, at cabotagekørslen sker i tilslutning til netop "en international transport".

Spørgsmålet opstod, fordi den i sagen anklagede vognmand fra et andet EU-land forud for cabotagekørslen i Danmark, hvor vognmanden blev stoppet i en kontrol, var kørt fra Tyskland og ind i Danmark med en tom container. Retten skulle derfor tage stilling til, om kørsel fra Tyskland til Danmark med en tom container udgør en "international transport".

En international transport defineres i forordningen som en

- a) kørsel med et læsset køretøj, som kører fra en medlemsstat til en anden, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
- b) kørsel med et læsset køretøj fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
- c) kørsel med et læsset køretøj mellem tredjelande med transit gennem en eller flere medlemsstaters område, eller
- d) kørsel uden last i forbindelse med de former for transport, der er nævnt i litra a), b) og c).

Det følger dermed af forordningens definition af "international transport", at en international transport kan foregå enten med et læsset eller tomt køretøj.

Transportjuristerne skriver

I den danske udgave af forordningen står, at retten til at udføre tre cabotagekørsler forudsætter, at disse er foretaget i tilslutning til en "international transport", efter at de "varer", der blev transporteret ved den indgående internationale transport er leveret.

Heraf fremgår, at der for lovlig cabotagekørsel kræves, at køretøjet ved den forudgående internationale transport skulle være lastet.

Dette rejser så spørgsmålet, om et trailerchassis med en tom container er et læsset køretøj.

Retten i Århus lagde ved afgørelsen af dette spørgsmål vægt på forståelsen af begrebet "varer" i den danske udgave af forordningen. Interessant var således, at dette begreb i den engelske affattelse af forordningen benævnes "goods", i den tyske benævnes "Güter" og i den svenske benævnes "godset". Men dækker begreberne "varer" og "goods/Güter/godset" så over præcis de samme genstande?

Retten lagde herved blandt andet vægt på, at EU-kommissionen har udtalt, at en international transport af tomme containere, hvis den sker som led i en kontrakt, kan anses som en international transport, der giver mulighed for cabotagekørsel efter aflæsning af disse. Retten lagde også vægt på, at EU-Kommissionen har udtalt, at en container udgør "a good" i forordningens forstand.

Retten fandt på den baggrund, at transporten af en tom container fra Tyskland til Danmark, som den anklagede vognmand havde udført forud for cabotagekørslen i Danmark, og som var sket på baggrund af en aftale om transport af containeren mod vederlag, var en international transport, der efter forordningen gav vognmanden adgang til at udføre op til tre cabotagekørsler i Danmark i tilslutning til transporten.

Det er i den forbindelse værd at bemærke, at den omtvistede cabotagekørsel blev udført før den 1. september 2013, hvor bekendtgørelsen om godskørsel første gang blev ændret. Som følge af denne ændring ansås tomme containere ikke for "varer til forbrug, salg eller forarbejdning" i forordningens forstand. Retten i Århus bemærkede imidlertid udtrykkeligt, at den pågældende ændring af bekendtgørelsen ikke kunne føre til et andet resultat i sagen.

Årsagen hertil var ikke den omstændighed, at den pågældende ændring af bekendtgørelsen først var trådt i kraft efter den omtvistede cabotagekørsel blev foretaget. Således havde anklagemyndigheden gjort gældende, at den pågældende bestemmelse i bekendtgørelsen blot var en præcisering af gældende ret. Årsagen var derfor, at indholdet af de EU-retlige cabotageregler ikke kan ændres i de enkelte lande. Følger det direkte af forordningen, at transport af en tom container fra Tyskland til Danmark på baggrund af en kommerciel aftale er en international transport, kan en dansk bekendtgørelse med andre ord ikke ændre herpå.



Transportjuristerne skriver

Retten i Århus' afgørelse har, udover den anførte EF-domstolsafgørelse og EU-Kommissionens udtalelser, også støtte i CMR-konventionen og dennes gods-begreb. CMR-konventionen, hvis originale tekst er affattet på engelsk og fransk, anvender, når der tales om begrebet gods, ordene "goods" og "marchandises", og i den danske CMR-lov er disse ord oversat til "gods". Hverken CMR-konventionen eller den danske CMR-lov definerer dog, hvad der nærmere skal forstås ved begrebet "gods".

Der er i både den juridiske teori og i national såvel som i fremmed retspraksis dog enighed om, at begrebet "gods" skal forstås meget bredt. Det omfatter i princippet enhver rørlig genstand, der har den egenskab, at den kan transporteres med et køretøj fra et sted til et andet.



På den baggrund er det også almindeligt antaget, at containere (og andet emballage) må anses som gods i CMR-reglernes forstand, såfremt emballagen tilhører afsender (eller en hvilken som helst tredjemand) og transporten af disse genstande foretages på baggrund af en aftale om transport af de pågældende genstande mod vederlag.

Der kan derfor næppe herske tvivl om, at den internationale transport af den tomme container fra Tyskland til Danmark, som den anklagede vognmand foretog på baggrund af en transportaftale mod vederlag, var underlagt CMR-reglerne.

Siden dommens afsigelse i januar 2014 er der som bekendt sket en udvikling i forhold til de danske regler på området.

I april 2014 udtalte den danske regering således, at bekendtgørelsen om godskørsel ville blive ændret, så kørsel med tomme containere og returemballage godt kunne give adgang til cabotagekørsel, hvis der vel at mærke var tale om en reel international transport i forordningens forstand. Denne varslede ændring af bekendtgørelsen trådte i kraft 23. maj i år.

§ 16 b i bekendtgørelse om godskørsel lyder siden 23. maj 2014 derfor som følger:

"16 b. En transport, der består af tomme containere og

returemballage (paller, blomsterbure eller lignende), er ikke en international transport som nævnt i artikel 8, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel, hvis der ikke er tale om en reel transport i forordningens forstand."

Denne ordlyd kan formentligt give anledning til nye sager om fortolkningen af, hvornår en transport er en "reel transport i forordningens forstand". For hvornår er en transport reel, og hvilke kriterier bliver afgørende? Dette vil kun tiden vise.

Sværgodstrækkerne kan klare lidt af hvert



Mercedes-Benz har sat gang i produktionen af Actros- og Arocs SLT sværgodstrækkere. I den anledning havde den tyske lastvognsproducent blandt andre inviteret transportnyhederne.dk på testkørsel af en række forskellige trækere til de lidt tungere og særlige transportopgaver, der vægtmæssigt kunne ligge flere gange over mere normale transporter. Det var en oplevelse ud over det sædvanlige at mærke, hvordan motorkræfterne blev overført til drivlinen via en turbo-retarder-kobling, der hverken vejer eller fylder ret meget, men som kunne forhindre et 170 ton tungt vogntog i at rulle baglæns, når man standsede op ad en stigning på 8-9 procent

Tekst og foto: Jesper Christensen transportnyhederne.dk i Münsingen, Tyskland

Testkørslen fandt sted på et udrangeret militært område uden for den tyske by Münsingen, hvor de svære transporter kunne "mishandles" på bedste vis af de inviterede transportjournalister.

Jeg tror ikke, at de reelt blev mishandlet, men det beskriver ganske godt, hvad vi som transportjournalister blev opfordret til.

Ude på betonvejen - Panzerring - hvor vi fik mulighed for at fornemme, hvad det vil sige at gøre en SLT sværgods-

Materiel

trækker med en tilkøbt blok vogn af de større med en samlet totalvægt på 170 ton, blev vi mødt af stigninger på 8-procent. Og det skal jo gå op, før det kan gå ned - eller omvendt. Så vi fik brug for alle kræfterne - og turbo-retarder-koblingens finesser, for at holde hastigheden på et passende niveau ned ad bakke, hvor turbo-retarder-koblingen fungerer som retarder. Sammen med motorbremsen har en SLT-sværgodstrækker en bremseeffekt på drivlinen på op til lidt under 1.000 hk. Motorbremsen alene yder en bremseeffekt på op til 646 hk. Og så har hjulbremserne ikke været i brug endnu.

Holder man en passende lav hastighed med et passende valg mellem gearkassens 16 muligheder, behøver man ikke at træde på bremsen. Motorbremse og retarder er nok.

Når det går op ad bakke, får et vogntog på 170 ton brug for alle trækkerens motorkræfter. Og de blev brugt under testkørslen på Panzerringstrasse. Under vejs blev vi udfordret af Mercedes-Benz' co-driver.

Prøv at stande nu, lød udfordringen, da det gik alermest opad.

Nølede blev vogntoget standset.

Sæt så i gang igen, lød det så.

Det gjorde vi. Bremsesystemet holdt bilen stille. Der ville gå nogle sekunder, før de slap, så foden blev flyttet over på speederen.

Giv lidt mere gas. Det gjorde vi, og så kunne vi fornemme, at motorens moment blev større og større - for til sidst at være stort nok til at kunne holde bilen stille - bremserne slap, og vi kørte igen fremad.

Det var en imponerende oplevelse, som vi fik mulighed for at prøve flere gange - også, hvor vogntoget blev provokeret til at rulle lidt tilbage. Så skulle man bare træde lidt hårdere på speederen.

Under vejs viste manden fra Mercedes-Benz, hvordan man kunne holde øje med bilens kølesystem. Det var tydeligt, at der var kølekapacitet nok. Temperaturen kom et par gange over 100 grader, men kom så hurtigt ned igen, når kølesystemet satte lidt mere kraft på.

Det skal så siges, at kølesystemet er noget større, end på et traditionelt 40 tons eller 60 tons vogntog. Det fylder godt op mellem sidespoilerne bag på førerhuset. Og det skal man ikke lave op på i form af eftermonterede skabe og lig-



Der er fem trin op til førerpladsen i Actros og Arocs SLT Sværgods-trækkerne. Fra førerpladsen er der et godt udsyn frem, til siderne og bagud via spejlene. Førerpladsen er velindrettet med godt placerede betjeningsknapper.

Materiel



Der er et godt udsyn i spejlene. Det fungerer.

nende, da det kan forstyrre luftgennemstrømningen og dermed forringe kølesystemets effekt.

Manøvreegenskaberne blev udfordret på pladsen

Efter testkørslen på Panzerringstrasse blev der mulighed for at udfordre sig selv og et vogntog - en fire-akslet Mercedes-Benz Arocs 4163 med 625 hk og et maksimalt drejningsmoment på 3.000 Nm - en sværgodstrækker tilsvarende den, vi testede ude på vejen.

Samlet havde vogntoget ti aksler - fire på trækkeren, to forrest på blokvognen og fire bagerst. Akslerne på blokvognen kunne styres manuelt via en fjernbetjening, som blev betjent af en af Mercedes-Benz mænd på pladsen, hvis pladsen blev for trang gennem forhindringerne på manøvrebanen. Det blev den selvfølgelig, så vi blev også udfordret i vores evner ud i håndtering af et vogntog gennem en "snoet vej" med høje afmærkninger langs siderne. Det gik fint.

I førerhuset er der et godt udsyn til siderne og fremad gennem ruderne - og bagud og tæt på fronten via spejlene. Der til kommer en god siddestilling i førerhuset kombineret med et effektivt og let betjent styretøj.

På manøvrebanen var der god tid. Og også her blev materiellet udfordret. Co-driveren her foreslog, at jeg trak håndbremsen - og så trykkede på speederen. Og hvorfor ikke. Med håndbremsen trukket rokkede vogntoget sig ikke en eneste millimeter - heller ikke, da motoromdrejningerne kom op på 1.500 - 1.600 hvor moment og effekt er størst.

Motortemperaturen rykkede sig heller ikke - måske et par grader, men det effektive kølesystem viste sine evner.

Co-driveren smilte og bemærkede, at havde man udfordret et vogntog med en almindelig kobling på samme måde, var vi blevet indhyllet i røg - og måske sendt hjem med en afbrændt kobling.

Her var der ikke den fjernest antydning af overophedning.

Jo, Mercedes-Benz imponerede os med sine sværgodstrækkere.

Læs også:

"Hemmeligheden" ligger i koblingen

Materiel



Manøvreringen bliver lidt lettere, når udsynet er godt. Og det er det i Mercedes-Benz' sværgodstrækkere.



*Der var ikke megen plads, så vi skulle have en hjælpende hånd fra en pladsmand med en fjernbetjening til blokvognens hydraulisk styrede aksler. Så er det godt at have et godt udsyn bagud.
(Foto: Finn Bjerremand, DTL)*



“Hemmeligheden” ligger i koblingen

SLT er betegnelsen for Mercedes-Benz' sværgodstrækkere. Forfra ligner de alle den andre Actros og Arocs. Men ved nærmere eftersyn ser man forskellene - det er for eksempel et veldimensioneret kølesystem, der er placeret mellem sidespoilerne bag førerhuset. Men den afgørende forskel rent drivlinemæssigt er bilernes turbo-retarder-kobling, der erstatter traditionelle converter-gearkasser

Tekst og foto: Jesper Christensen transportnyhederne.dk i Münsingen, Tyskland

Mercedes-Benz fremhævede under præsentationen af de nye Actros og Arocs SLT sværgodstrækkere, at ingeniører og andre involverede i udviklingsafdelingen havde haft særligt fokus på pålidelighed, chaufførkomfort, trækraft, manøvreegenskaber.

Chaufførkomforten er generelt den samme som i de kendte Actros- og Arocs-modeller, der har været på vejene i et årstid eller mere. Trækraften på op til 625 hk er også kendt, og det samme kan siges om manøvreegenskaberne.

Pålideligheden i SLT-modellerne må komme an på årenes prøve, men med den allerede gennemprøvede teknik i kombination med den afgørende turbo-retarder-kobling er der næppe nogen grund til at tvivle på pålideligheden heller.

Det er da også turbo-retarder-koblingen i kombination med et nytrimmet køleanlæg til motor og hydraulik, der markerer SLT-trækkerne som noget særligt.

Turbo-retarder-koblingen er produceret af Voith, som har mange års erfaring på området. Turbo-retarder-koblingen er udviklet og tilpasset SLT-modellerne, men er ellers et Voith-produkt, som alle andre har adgang til at indgå aftaler med Voith om.

Den nye kobling, der tager sig af tilkoblingen ved igangsætning og fungerer som retarder, når det går nedad bakke, er omkring 80 kg lettere og mindre i forhold til konventionelle konverteringernes i sværgodstrækkere. Det giver mere plads til andre formål på chassiset - eksempelvis køleanlægget til motor og hydraulik - og mere plads til luftgennemstrømning.

En co-driver fra Mercedes-Benz forklarede under testen i Münsingen, at det afgørende for at kunne anvende teknologien bag turbo-retarder-koblingen er nutidens effektive computerkraft, som i løbet af få splitsekunder kan styre motor, tilkobling, retarderfunktion med mere.



Kølesystemet til motor og hydraulik på både trækker og blokvogn er placeret bag på førerhuset mellem sidespoilerne. Her er tanken til hydraulikken også placeret.

Materiel

Turbo-retarder-koblings-systemet er helt klart en landvinding, da den kombinerer en tørkobling med en konvertergearkasses egenskaber, så trækkeren kan komme i gang uden at brænde koblingen af, selvom totalvægten er oppe på 250 ton. Igangsætningen sker ved hjælp af turbo-retarder-koblingen, mens skiftet mellem gearerne, når lastbilen er i gang, sker via en tørkobling.

En turbo-retarder-kobling fungerer ligesom en konvertergearkasse ved, at motorens kraft overføres til gearkassen og videre til kardan-aksel og trækjul gennem et hydraulisk system, hvor det er trykket i hydraulikken, der sørger for at overføre kraften fra motoren i stedet for en traditionel kobling. I en traditionel gearkasse bliver motorens omdrejninger overført via koblingsplader, der langsomt presses mod hinanden i takt med, at chaufføren slipper koblingen.

I takt med stigende totalvægt - og især når den kommer op over 150 ton - er det ganske mange kræfter, der skal overføres mellem koblingspladerne, når vogntoget skal sættes i gang - med risiko for, at koblingen brænder af.

Arocs og Arocs er chassishøjden og luftaffjedringen. Actros fåes med fuld luftaffjedring, mens Arocs, der har et endnu kraftigere chassis, er beregnet til mere krævende kørsel, leveres med stålfjedre og i enkelte udgaver med luftaffjedring på nogle af akslerne.

På førerhussiden har Actros de største GigaSpace-førerhuse, da chassiset er lavere. Derfor kan Arocs med sit højere chassis ikke fåes med de største førerhuse. Men der er også godt med plads i de lidt mindre BigSpace-førerhuse.



Der er forskel på førerhusene og affjedringen i Actros og Arocs SLT-modeller fra Mercedes-Benz. Men også mange ligheder. Begge sværgodstrækkere har 16 trins gearkasser og den omtalte turbo-retarder-kobling. De fåes med tre forskellige motorvarianter på henholdsvis 517, 578 og 625 hk. De har også begge et ekstra kraftigt træk indbygget i fronten.

Materiel



På testområdet i den lille sydtyske by, Münsingen, havde Mercedes-Benz stillet lidt gammelt materiel op for at understrege, at der altid havde været brug for sværgodstrækkere. De to ældre biler stod sammen med en af de SLT-modeller, der havde været brugt i forbindelse med udviklingen af de færdige trækkere.

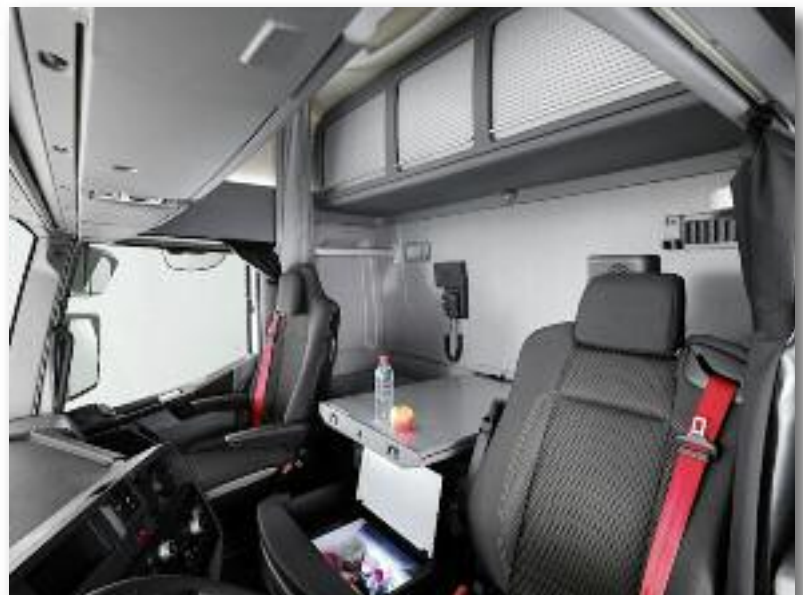
T-modellen fra Frankrig har fået bord og bestik - og flere skabe

Renault Trucks tilbyder nu en Maxispace Cab med endnu mere plads i førerhuset i T-serien, der blev lanceret for et år siden. Den nye førerhusindretning byder blandt andet på spisebord med tilhørende bestik til to

T-seriens High Sleeper Cab, som Renault Trucks introducerede i juni sidste år, giver med sine 2,5 meter bagest i førerhuset, fladt gulv uden motortunnel og en ståhøjde på godt 2 meter god plads til langturschauffører. For chauffører, der ønsker yderligere komfort, tilbyder Renault Trucks nu en Maxispace Cab med ekstra opbevaringsplads og komfort om bord.

Maxispace Cab har tre nye egenskaber
Først og fremmest tilbyder Maxispace Cab tre 36 cm høje opbevaringsrum i aluminium, der erstatter overkøjen.

Derudover er førerhuset indrettet med et bord på 81 gange 60 cm, der kommer frem ved tryk på en knap. Det kan foldes op mod førerhusets bagvæg for opbevaring efter brug og indeholder rumopdelt antivibrationsopbevaringsplads. Den ekstra opbevaringsplads indeholder i øvrigt både tallerkener og bestik til to personer. Dernæst er der også ekstra opbevaringsplads i en skuffe under førersædet.



Renault Trucks introducerer en ny Master

Serien af distributionsbiler fra Renault Trucks kører med en ny Master frem som en af de mest omfattende på markedet - hvis ikke den mest omfattende

Den nye Renault Master, der blev introduceret på Birmingham Commercial Vehicle Show sidst i april, har med nyt design, ny biturboteknologi, ESC som standard, og Eco-Mode for brændstoffsparer fået mange nye finesser.

Den nye biturboteknologi, der er koblet på 135 og 165 hk motorerne, gør det muligt at operere både ved høje og lave omdrejninger, samt enten som en lavtryks- eller højtryksturbomotor. Dermed udnytter motoren det maksimale trykladningspres i hele motorens arbejdsområde. For føreren betyder det større kørekomfort og øget ydeevne, mens det på driftsiden betyder et lavere brændstofforbrug og dermed mindre CO₂-udledning.

Kunder, der vælger den nye Renault Master, kan også spare brændstof ved at bruge Eco-tilstand, som er standard på biler med 135 hk og 165 hk motorer. Chaufføren kan optimere brændstofforbruget ved at trykke på en knap på instrumentbrættet.

Den nye Renault Master er også udstyret med Start & Stop system som standard på 135 hk og 165 hk versioner. Det sætter automatisk motoren på standby, når bilen holder stille for rødt lys og lignende. Motoren starter igen ved et tryk på speederen eller ved at sætte i første gear. Kombineret med biturboteknologi gør systemerne det muligt at spare op til 10 procent på brændstofforbruget.

Alle versioner af den nye Renault Master er udstyret med ESC retningsstabilitetskontrol som standard. For manøvre-dygtighed og optimal sikkerhed indeholder ESC også Hill Start Aid, der forhindrer bilen i at rulle tilbage, når den holder på en bakke og skal sætte i gang, assistance med nødbremsning (Emergency Break Assist), hjælp til bedre vejgreb (Extended Grip), en trailerstabilitetsfunktion (Trailer Swing Assist) samt en række andre funktioner.

På kombimodeller kan man også få dæktrykovervågningssystem - og for øget synlighed og derved maksimal sikkerhed kan den nye Master udstyres med et spejl på passagersolskærmen, der minimerer den blinde vinkel.

- Med den nye Renault Master, Renault Trucks D Cab 2,0, Renault Trucks D og Renault Trucks D wide er distributionsserien fra Renault Trucks et oplagt valg til alle former for distributionskørsel, siger Johan Selven, Nordic Director Commercial Trucks Renault.

- Med Renault Trucks' services såsom Start & Drive vedligeholdelseskontrakter, finansierings- og forsikringsløsninger



Materiel

og ikke mindst vores 24/7 service, der med integreringen i Volvo Group Trucks har givet os meget større servicenetværk i Danmark, er det helt sikkert, at den nye Renault Master, ligesom vores øvrige produktprogram, vil få en stærk position på markedet, siger han videre.

Renault Master har fået et nyt design ved hjælp af en ny front, ny kølergrill og det røde navneskilt på fører- og passagerdøren, der identificerer modellen.

Den nye Renault Master kommer i udgaver med totalvægte mellem 2,8 og 4,5 ton og vil kunne fås som kassevogn, enkelt chassis, kombi, bus, med mandskabskabine og platformschassis. Der vil være salgsstart i Danmark i uge 24 med levering til efteråret.



Hejseladskærren har tre aksler

Niels Hansen Transport i Hedensted har taget en tre-akslet Kel-Berg-kærre med hejselad i brug. Kærren er leveret af Lastas i Hedensted

Der er tale om en 24 ton tre-akslet kærre med længdevanger opsvejsset til I-profil i højstyrkestål med kraftige tværvanger og forstærkninger.

Kærren er leveret med tromlebremser, luftaffjedring, og er udstyret med EU-godkendte underkøringskofangere og med cyklistværn i aluminiumsprofiler på begge sider.

Kærrens Sawo-hejs er fjernbetjent med nødstop. Der er ingen betjeningspanel monteret på kærren, der har hydraulisk udtrækbar kofanger bagerst til kørsel med 6-6,8 meter kasser.



Familie- firmaet "Niels Hansen Transport" blev etableret i 1968 af Niels Hansen. I dag ejes firmaet af sønnen Lars Hansen og svigersønnen Brian Kjærsgaard. De har begge været med i familiefirmaet siden 1998.

Scania lancerer ny 450-motor med SCR

Den svenske lastbilproducent, der er en del af VW-koncernen sammen med tyske MAN, udvider nu sit motorprogram med en ny 450 hk motor, der lever op til Euro 6-normen udelukkende ved hjælp af SCR-teknik



Den nye SCR-udgave af Scantias 13-liters motor med 450 hk forventes at blive et stærkt alternativ for mange kunder - ikke mindst inden for internationale og langdistance-transporter - der sætter pris på et lavt brændstofforbrug

- Fremgangen for vores 13-liters 410 hk motor udelukkende med SCR-teknik har ansporet os til at gå videre ad det spor, som betyder mindre kompleksitet og et lavere brændstofforbrug siger Joel Granath, der er produktchef hos Scantias på lastbilsiden.

Scantias motoringeniører har formået at udvikle en motor, der lever op til Euro 6 normen udelukkende med SCR-teknik. Motoren kræver hverken variabel turbo eller EGR-system med køler..

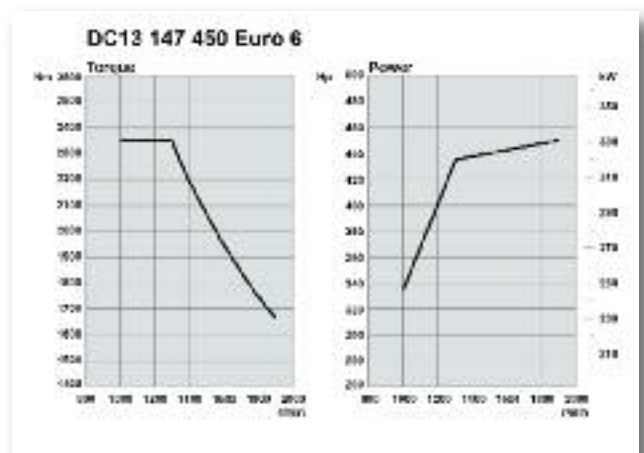
Ifølge Joel Granath vil den nye 450 hk SCR-motor kunne give en brændstofbesparelse på 1 procent sammenlignet med de hidtidige motorer med både EGR og SCR.

Den nye 450 hk SCR-motor bruger dog mere AdBlue. Hos Scania bruger rene SCR-motorer i snit 6 procent AdBlue i forhold til dieselforbruget. I motorer med både SCR og EGR er forholdet 3 procent.

Scania har flere løsninger med hensyn til AdBlue-tanke, der eksempelvis kan indbygges på indersiden af rammen.

Scania peger på, at kunder, der satser 100 procent på at køre på biodiesel, fortsat skal gå efter versionen af 450 hk motoren, der er særligt tilpasset biodiesel. I den version benyttes både SCR- og EGR-teknik til efterbehandling af udstødningsgassen fra motoren.

Scantias kunder har nu 18 Euro-6 motorvarianter at vælge mellem, så de dermed kan få tilpasset drivlinjen, så den yder optimalt i forhold til deres behov uanset hvor de kører og med hvilken opbygning.





Lastas:

Vi var glade for at møde så mange kunder

Lastas i Hedensted var en af de over 150 virksomheder, der var repræsenteret på messen Vestfyn Trækker, der blev afviklet i weekenden - første dag med kraftig regn som start og slut - men derefter med et passende messevejr. - Vi havde en god messe. Vi ik, hvad vi forventede, siger Anders K. Larsen fra Lastas

Han fremhæver den gode stemning, at så mange kunder lagde vejen forbi Lastas' orange udstillingstrailer og pladsen med lastbiler og trailere, og at gæsterne var seriøse kunder.

- Det er godt at komme ud og møde kunderne, siger han til transportnyhederne.dk.

Han lægger ikke skjul på, at han som udstiller var meget tilfreds med arrangementet i Ejby.

- Det var et godt arrangement, slår han fast.

Anders K. Larsen bemærker også, at han fornemmede en god stemning blandt de besøgende på Vestfyn Trækker.

- Og så glæder vi os til at komme til Sjælland til Transport Øst i sensommeren, siger han og fortsætter:

- Vi interesserer os altid for messer.



Vestfyn tiltrak 8.663 gæster

Samlet 8.663 besøgte i weekenden transportmessen Vestfyn Trækker 2014 i Ejby, hvor den nye Fiat Ducato løb med titlen som Årets Varebil, og Johnny Jensen kåret til Danmarks bedste kranfører

Vejrguderne tilsmilede årets største transportmesse, som ellers var ved at drukne i et regulært skybrud kort før åbningen. Det samlede besøgstal kom op på 8.663 besøgte messen, hvilket er det højeste tal i udstillingens historie - et hestehoved foran den hidtidige rekord på 8491 i 2010.

Ducato og Johnny blev danmarksmestre

Som vi tidligere har beskrevet, kårede Motorjournalisternes Klub Danmark (MKD) Fiat Ducato til Årets Varebil 2014. Med messearealet som udgangspunkt havde juryen testet 12 varevognsnyheder og fandt til sidst Fiat Ducato blandt finalisterne Citroën C4 Picasso, Mercedes Sprinter og to varianter af Ford Transit kåret til finalister.

Kranførere dystede

På SAWO's stand blev en anden danmarksmester fundet, da nordsjællænderen Johnny Jensen vandt den indledende runde af HIAB's jagt på verdens bedste kranfører. På blot to minutter og 43 sekunder gennemløb han forhindringsbanen - forbi de opstillede dunke, under en bom og ned i en tønde. Den 41-årige chauffør repræsenterer derfor Danmark, når den internationale vinder skal findes.

- Andre erfarne kranførere brugte fem til syv minutter. Især vanddunkene gav udfordringer. Men Johnny Jensen er tæt på HIAB's referencetid, 2.27, siger Vivian Knudsen, marketingansvarlig hos SAWO.

En af de 150 repræsenterede virksomheder, var Hydropac A7S fra Kolding, der havde sin egen stand.

- Vi synes bestemt, at Vestfyn Trækker har været en stor succes! Og vores mål er at udstille fremover igen, siger indehaver Jesper Frederiksen fra Hydropac A/S til transportnyhederne.dk.

Vognmandsorganisation havde taget vognmænd med til Vestfyn

- Det drejer sig om at få talt med både medlemmer og kommende medlemmer, siger Allan Andersen, der leder DTL Region Syd til transportnyhederne.dk som opfølgning på transportmessen Vestfyn Trækker i forrige weekend.

Han betegner Vestfyn Trækker som et rigtigt godt og hyggeligt sted med en god stemning, hvor man ikke er så højtidelig.

- Det rammer vores målgruppe, siger Allan Andersen videre.

På DTL's stand var der ud over repræsentanter fra DTL's organisation også aktive vognmænd fra Fyns Vognmandsforening, der hører til i DTL Region Syd sammen med Sydøstjyllands Vognmandsforening og Sønderjyllands Vognmandsforening.

Allan Andersen fremhæver, at det gav meget, at det var vognmænd, der talte med vognmænd på standen.

- Vi fik snakket med mange under messen, siger Allan Andersen, der understreger, at det ud over eksisterende medlemmer af DTL også var vognmænd uden for organisationerne.





PR-manager i Fiat Group Automobile Sales i Danmarks, Steffen Holm (tv), modtager her hædersbevisningen af næstformand i MKD, Carsten Teiner

Fiat Ducato blev kåret som Årets Varebil 2014

Som en af de første begivenheder på årets messe på Vestfyn trak næstformanden for Motorjournalisternes Klub Danmark den nye Fiat Ducato-kassevogn frem som Årets Varebil i Danmark 2014

Juryen bar Årets Varebil fremhævede blandt andet, at den nye Fiat Ducato har gennemgået en så omfattende opdatering, at der er tale om mere end et facelift. Fiat Ducato slog konkurrenterne på punkter som en konkurrencedygtig prissætning på basismodellen, forbedret sikkerhed og drivlinien.

Otte jurymedlemmer havde forud før messen prøvekørt de 12 udpegede kandidater. Fem bilmodeller - Citroën C4 Picasso Van og Grand Picasso Van, Fiat Ducato, Ford Transit Connect, Ford Transit og Mercedes Sprinter blev sendt videre i finalen.

Her vandt Fiat Ducato med 56 point foran Ford Transit 2 ton (45 point), Ford Transit Connect (44 point), Citroën C4 Picasso Van (30 point) og Mercedes Sprinter (25 point).

De 12 varebiler, der var blevet udpeget til at deltage i dysten om at blive kåret som Årets Varebil i Danmark var:

- Citroën C4 Picasso og C4 Grand Picasso
- Fiat Ducato
- Ford Transit Connect
- Ford Transit 2 ton
- Kia Carens Van
- Mercedes-Benz Sprinter
- Nissan Qashqai Van
- Opel Meriva 1,6 Van
- Suzuki S-Cross Van
- Toyota Sportsvan
- Toyota Auris Hybrid Touring Sportsvan
- Toyota Proace

Transportorganisation oplevede stor interesse

ITD var en af flere organisationer på landtransportområdet, der deltog i weekendens transportmesse i Ejby. Tilbagemeldingen fra ITD lyder på tilfredshed med at have været med. - Vi har talt med en masse vognmænd og branchefolk i en positiv stemning, siger ITD's kommunikationschef Nikolaj Stig Nielsen

Over for transportnyhederne.dk fremhæver han, at der er en klar vilje i branchen til sammenhold.

- Det bakker vi op om, og det giver en god dialog, siger han og fortsætter:

- Og så fik vi en god spandfuld sedler med hjem med navne på vognmænd, der er interesseret i at høre mere om medlemskab eller andre af vores services.



HURTIGST PÅ VEJEN IGEN!

VBG's ServicePartner står allerede klar til at hjælpe dig med at minimere dine stilstandsomkostninger, hvis uheldet eller en ulykke skulle ske. Skader kan repareres på vejen – takket være VBG's svejsede og komplet overfladebehandlede trækstangssystem, så er du i gang med at tjene penge indenfor et par timer igen.



The strong connection



Scania er stadig i krig mod højresvingsulykker

- Vi må desværre konstatere, at der på trods af diverse oplysningskampagner, ekstra spejle på lastbilerne og generel fokus på højresvingsulykker stadig sker ulykker mellem svingende lastbiler og ligeud-kørende cyklister, siger regionschef Henrik Mortensen fra Scania i Ishøj, der har taget initiativ til et forsøg med registrering og analyse af trafiksituationer fra normal trafik i Storkøbenhavn

- I stedet for at foreslå endnu en teknisk løsning, ny lovgivning eller flere oplysningskampagner griber vi problematikken an fra den modsatte side. Vi vil kortlægge nogle af de trafiksituationer, hvor risikoen for ulykker er størst, og når vi får et større kendskab til risikofaktorerne, vil vi kunne udvikle mere effektive løsninger, siger han videre.

Baggrunden for forsøget er, at det på trods af de seneste års ekstra fokus på højresvingsulykker går galt indimellem, når lastbilchauffører og cyklister krydser hinandens spor.

Hver gang, der sker en ulykke, dukker der forslag op om lovpligtig montering af ekstra udstyr på lastbilerne eller på cyklerne, nye lovbestemmelser eller flere oplysningskampagner.

Ulykkesstatistikken viser med al tydelighed, at ingen tilsyneladende har fundet de vises sten for at reducere risikoen for højresvingsulykker. Det prøver Scania i Danmark nu at råde bod på ved at sætte gang i et forsøg med registrering og analyse af trafiksituationer fra normal trafik i Storkøbenhavn

Kamera-lastbil

Scanias forsøg går ud på at udruste en lastbil med fire avancerede kameraer og lagre optagelserne på en harddisk i lastbilen med henblik på efterfølgende analyse. Kameraerne optager løbende alt, hvad der sker omkring lastbilen, og når eller hvis chaufføren oplever en kritisk situation, trykker han på en knap, der gemmer 15 sekunders optagelser før og efter aktiveringstidspunktet.

- Vi tror, at optagelserne af rigtige situationer i trafikken vil give os en større forståelse af, hvilke faktorer, der udløser de kritiske situationer, hvad der præcist sker i situationerne og - ikke mindst – hvordan vi bedst muligt reducerer risikoen for højresvingsulykker, siger Henrik Mortensen.

De fire kameraer på lastbilen er placeret, så de dækker 360 grader omkring lastbilens førerhus og forhjul. To kameraer er placeret lavt på førerhusets forreste hjørner og optager vandret bagud, mens to kameraer er placeret højt på fronten og optager lodret ned foran og til højre for lastbilen.

- Det er vigtigt for os at understrege, at vi ikke er ude på at pege fingre ad den ene eller anden part i trafikken men på en objektiv måde ønsker at blive klogere på de kritiske situationer og årsagerne til dem, understreger Henrik Mortensen.



Erfaren chauffør kører med seks vågne øjne - de fire er elektroniske

Det er den 51-årige lastbilchauffør Henning Verner Olsen, der i transportkredse i Hovedstaden er kendt som Baloo, som kører forsøgslastbilen med de fire kameraer, der skal optage trafiksituationer i København i de næste tre måneder som led i et forsøg, der skal forsøge at give et billede af de farlige situationer, der kan opstå omkring en lastbil

Henning Verner Olsen har kørt lastbil i godt 30 år, og efter en karriere med blandt andet eksportkørsel over det meste af Europa kører han nu primært med skibscontainere i Storkøbenhavn samt Tyskland og Sverige med udgangspunkt fra Københavns Frihavn.



- Jeg glæder mig til at komme i gang med forsøget, for vi skal have reduceret antallet af højresvingsulykker. Det er lige tragisk hver gang det sker, for der er mange ofre. Det går selvfølgelig mest ud over cyklisten og dennes familie, men det går også hårdt ud over chaufføren. Jeg har selv mærket på egen krop, hvor slemt det er at være involveret i sådan en ulykke og håber ikke, at det skal overgå for selv min værste fjende, siger Baloo - Henning Verner Olsen

Når lastbilchauffør Henning Verner Olsen - bedre kendt som Baloo - de næste tre måneder kører rundt i Storkøbenhavn med skibscontainere, vil fire kameraer på lastbilen løbende optage trafiksituationerne omkring lastbilen.

- Når jeg kører rundt i København og omegn oplever jeg jævnligt, at jeg som chauffør gør mit yderste

for at undgå de kritiske situationer, men at det kun er tilfældigheder, der forhindrer en ulykke. Jeg er overbevist om, at vi ved at optage og analysere disse situationer bliver bedre til at finde brugbare løsninger, understreger han.

Fakta om forsøget

- Scania R 500 forsøgs-lastbilen er stillet til rådighed af Bangsbo Auto A/S i Sorø
- Kameraleverandøren SET A/S i Aarhus har leveret de fire kameraer, der er monteret på lastbilen
- HVS Sikring i Ishøj har importeret og klargjort den avancerede harddisk, der lagrer optagelserne
- Scania i Ishøj står for montering af udstyret, koordinering samt opfølgning på forsøget
- Det er planen, at forsøgslastbilen i første omgang skal køre i normal trafik i tre måneder, hvorefter Scania vil præsentere de foreløbige resultater og konklusioner fra forsøget ved Ishøj Truck Show i slutningen af august



Administrerende direktør i I.M. Jensen & Bache, Michael Bache.

Lastvognsforhandler åbner i Kolding

I.M. Jensen & Bache A/S, der hidtil har haft hjemme i Padborg, har åbnet en ny afdeling på Venusvej i Koldings nordlige industriområde tæt på Motorvej E45. Det skal give professionelle kunder i Trekantområdet bedre muligheder for at bestille varevogne og lastbiler fra Iveco - og få deres køretøjet serviceret

Med etableringen på Venusvej i Kolding har I.M. Jensen & Bache A/S slået dørene op til 2.000 kvadratmeter udstilling og værksted til Iveco-kunder i Kolding. Med den nye repræsentation i Kolding vil man være i stand til at yde endnu bedre service til kunder i Trekantområdet.

- Mange af vores kunder kører over det meste af landet. Men de har hidtil savnet faciliteter, der ligger mere centralt i forhold til resten af Jylland samt på vej til og fra Fyn og Sjælland, siger Michael Bache, der er administrerende direktør, I.M. Jensen & Bache A/S, om baggrunden for beslutningen om at etablere sig i Kolding.

I.M. Jensen & Bache er en betydende spiller indenfor salg og service af varevogne samt mellemstore lastbiler på op til 15 ton. Men Michael Bache satser på at nå en større andel af markedet for store lastbiler i løbet af de kommende år.

- Vi fornemmer, at der for første gang i 5-6 år reelt er ved at komme gang i markedet igen. Med Kolding-afdelingen står vi endnu bedre rustet til at følge med efterspørgslen og det, der kunne ligne et begyndende økonomisk opsving, siger Michael Bache.

Kolding-afdelingen beskæftiger i første omgang otte ansatte og fører et bredt udsnit af Ivecos varevogne og lastbiler. Professionelle kunder kan også bestille standard-udstyrede eller tilpassede udgaver af det komplette sortiment samt få service af kompetente mekanikere med særlig kendskab til Ivecos produkter på det veludstyrede værksted.

GLS bygger nyt depot i Aalborg

GLS Denmark er i gang med at bygge et nyt depot i Aalborg. Når depotet står færdigt, vil Danmarks næststørste pakke-distributør kunne sortere op til 5.000 pakker i timen i det nye depot - det er dobbelt så mange som i de nuværende faciliteter



Det er planen at bygge en hal på ca. 2.600 kvadratmeter i Aalborg. Her skal der etableres i alt 63 læsseramper, og det nye depot vil kunne udvides efter behov.

- Pakkemængden er steget, og det var ikke muligt at udvide det gamle depot, siger Karsten Klitmøller, der er General Manager GLS Denmark.

- Med den forbedrede kapacitet kan vi fortsat tilbyde vores kunder den sædvanlige høje GLS-kvalitet, siger han og peger på, at ekspres- og pakkeforsendelserne desuden sikres med moderne scanningssystemer og fuld videoovervågning.

Gode forbindelser

Det nye depot ligger 100 meter fra det hidtidige depot i Aalborgs industriområde ved Nørresundby.

- Her har vi god forbindelse til motorvej E39 og E45, fremhæver Karsten Klitmøller og fortsætter:

- På grundlag af infrastrukturen, nærheden til vores kunder og vores medarbejders lokale tilknytning besluttede vi, at vores nordligste afdeling i Danmark fortsat skulle ligge lige dér, hvor vi allerede havde opnået gode resultater med den gamle.

Et stærkt netværk

Med sine seks depoter og den lokale hub i Kolding kan GLS Denmark tilbyde landsdækkende ekspres- og dag-til-dag pakkedistribution. Og med de store kapacitetsudvidelser forbereder GLS sig til stigende pakkemængder. Ifølge planen bliver det nye depot i Aalborg taget i drift i januar næste år. Alt i alt investerer GLS Denmark 45 millioner kroner i grund, byggeri og udstyr.

Jobgaranti-Prisen bliver uddelt på Folkemødet på Bornholm

Folkemødet i Allinge på Bornholm bliver i næste uge rammen om uddelingen af "Jobgaranti-Prisen". Det er TUC DEKRA-konceptet - Jobgarantien - der lægger navn til prisen

Spændingen om modtagerne af Jobgaranti-Prisen bliver udløst på TUC DEKRA's stand på havnen i Allinge på Folkemødets første dag - torsdag 12. juni. Her vil folketingsmedlem og tidligere minister Brian Mikkelsen (K) overrække prisen til de to ny modtagere.

Prisen uddeles to gange årligt og gives hver gang til to modtagere.

I motivationen for prisen står der:

"Et kommunalt jobcenter/forvaltning og en offentlig eller privat virksomhed, der gør "en ekstraordinær, bemærkelsesværdig og anerkendelsesværdig indsats for at bringe ledige i arbejde (primært inden for transportsektoren)"

Det særlige Jobgaranti-koncept har inden for de seneste par år flyttet godt 2.850 fra ledighedskøen til beskæftigelse i transportbranchen.

Direktør i TUC DEKRA A/S, Charlotte Gosch, ser frem til den kommende uddeling af Jobgaranti-Prisen.

- At uddele prisen giver os lejlighed til at påskønne gode samarbejdspartnere, der i det daglige kæmper for at gøre en forskel sammen med os. Uden engagerede jobcentre og virksomheder ville jobgarantien ikke kunne realiseres. Det er meget vigtigt for os, at en håndholdt og vedvarende indsats fører resultater med sig. Vi sætter en ære i at følge hver enkelt sag - hver enkelt ledige - helt til dørs for at leve op til den forsikring, der ligger i ordet Jobgaranti, siger Charlotte Gosch forud for næste uges uddeling af prisen.

Med prisen følger et værk af kunstneren Bettina Storm.

Om Jobgaranti-Prisen og TUC DEKRA

Prismodtagerne har hidtil været jobcentre i København og Herning kommune, busselskabet Nobina A/S og vognmandsfirmaet EEC-Vamdrup.

Jobgaranti-Prisen blev første gang uddelt på Folkemødet på Bornholm i 2013 og senest ved KL's JobCAMP i Horsens i efteråret.

TUC DEKRA er et landsdækkende skolesamarbejde, Danmarks største udbyder af uddannelser inden for transportsektoren, og uddanner og efteruddanner årligt ca. 35.000 chauffører.



Air Cargo News har kåret den bedste luftfragt-speditør

Den tyske transportkoncern, DBSchenker, er igen blevet anerkendt for sin høje servicekvalitet og store investeringer i luftfragtindustrien. Ved den prestigefyldte prisuddeling i anledning af Cargo Airline of the Year Awards blev koncernen Air Cargo News har kåret den bedste luftfragt-speditør

Den tyske transportkoncern, DBSchenker, er igen blevet anerkendt for sin høje servicekvalitet og store investeringer i luftfragtindustrien. Ved den prestigefyldte prisuddeling i anledning af Cargo Airline of the Year Awards blev koncernen igen i år kåret som den bedste luftfragtspeditør af Air Cargo News

Det var 31. gang, at denne konkurrence fandt sted, hvor fremragende serviceydelser inden for alle dele af luftfragtbranchen bliver hædret.

- Fortræffelig service, som også indebærer pålidelighed og bæredygtig adfærd, er kendetegnende for vores vindere. DB Schenker sætter som altid nye trends og initiativer på markeder over hele verden, sagde Nigel Tomkins, administrerende direktør for Air Cargo News, ved prisoverrækkelsen.

- I alle dele af verden bliver konkurrencen luftfragtspeditørerne imellem stadig hårdere. Derved stiger kvalitetsniveauet, selv under vanskelige økonomiske forhold, sagde han videre.

- Kvalitet og kundeservice har førstehedsrang for DB Schenker. Sammen med alle andre succeskriterier skal dette føre til tilfredse kunder. Vi er bærede og stolte over at blive anerkendt af Air Cargo News' læsere, som endnu engang har givet udtryk for deres tillid til os, sagde Heiner Murmann, medlem af direktionen for Schenker AG og ansvarlig for global luft- og søfragt ved prisoverrækkelsen.

- Vi ser dette som en forpligtelse til at fortsætte vores anstrengelser for at fokusere yderligere på vores kunders behov og levere en førsteklases service, sagde han.

Ombygget færge er klar til afgang



Det norske rederi, Fjord Line, der sejler mellem Hirtshals og en række havne på den norske syd- og vestkyst, har fået færgen »Bergensfjord« tilbage under nyt navn »Oslofjord«. Færgen, der tidligere var Fjord Lines eneste færge på ruterne mellem Danmark og Norge, skal indsættes på en nyoprettet rute over Oslofjorden mellem Sandefjord i Norge og Strömstad i Sverige med første afgang 20. juni

Færgen har været en tur på det finske værft STX i Raumo for at blive ombygget og moderniseret til at kunne sejle på den nye rute over det ydre af Oslofjorden i konkurrence med et andet norsk rederi, Color Line. Ombygningen har blandt andet betydet, at en stor del af kahytterne er blevet sløjfet og erstattet med fællesarealer til tax free-shopping, cafeteria og restaurant.

Efter leveringen i fredags skal alle rutiner indarbejdes og finpudses, så skib og besætning er klar til at sejle med passagerer og biler fredag 20. juni.

Efter planen skal færgen sejle to rundture dagligt. Turen over Oslofjorden tager omkring to en halv time.

Ombygningen af færgen, der efter ombygningen fremstår som et næsten nyt skib, beløber sig til omkring 250 millioner norske kroner.

Færgen »Oslofjord« blev bygget i 1993 på værftet Fosen og bar tidligere navnet »Bergen«. Den er 134 meter lang, 24 meter bred, og har en kapacitet på ca. 1.800 passagerer og 370 biler.

Horsens Havn håndterer energien til kraftvarmeværker i det midt- og vestjyske

I de seneste måneder har Horsens Havn været et hub, når det drejer sig om energien til kraftvarmeværker i Holstebro og Herning

Transport- og stevedorefirmaet Kloster A/S er begyndt at bruge havnen til at indskibe henholdsvis flis og affald i RDF-baller, som skal bruges i kraftvarmeværkerne i de to byer.

Flisen til Herning kommer fra blandt andet Baltikum. Der er ikke noget garanteret minimumsniveau, men reelt kan det blive op til 60.000 ton om året i de næste fem år.

Når det gælder det engelske affald, som skal videre til Holstebro, er aftalen lige nu knap så langvarig.

I første omgang er der aftale om små 30.000 ton, men Morten Kloster forventer, at mængden vil stige.

- I England og Skotland har de ikke den fjernvarme-struktur, vi har i Danmark, og det er da bedre at brænde affaldet miljørigtigt af end at grave det ned, siger Morten Kloster til nyhedsbrevet fra Horsens Havn.

Morten Kloster forventer, at markedet for affald til afbrænding vil vokse de kommende år, og her er Horsens Havn et godt bud som indskibningshavn - også til andre jyske destinationer.

- Beliggenheden er god og vilkårene er fornuftige, vurderer Mads Kloster.



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!

Ugens transport

Fredag 23. til torsdag 29. maj 2014 - nummer 16- 3. årgang

Dansk chauffør kører gods i Nordamerika. TSU vil gerne sende flere chauffører over Atlanten

Læs mere side 12

Tolerancen bliver større

Læs mere

**...agde
...erne
bagsiden.**

Læs mere på bagsiden

Vestfyn Trækker åbner fredag

Side 24 - 25

Fik du læst Ugens transport sidste gang?

Hent det seneste nummer her:

Mercedes-Benz har en maskulin bil med en særlig effektiv kobling

Læs reportagen fra Sydtyskland på side 22

