

# Ugens transport

Fredag 1. august til torsdag 7. august 2014 - nummer 20 - 3. årgang

## DAF har hele modelspekteret i Euro 6

Læs mere side 18 - 21



*Nye regler for totalvægte er på plads*

Læs mere side 9

*Tyskland oplever et stigende opsving*

Læs mere side 12

*Lastbilerne kørte frem i juni*

Læs mere side 14

*Dansk handelsflåde er større end nogensinde*

Læs mere side 31

*Virksomheder kan se frem til bedre og hurtigere betjening i kommunerne*

Læs mere side 4

*Vognmænd indfører trængselstillæg på containertransporter*

Læs mere side 8

# Udfordringerne venter

Sommerferien er ved at være forbi. Om en uges tid begynder skolerne, og arbejdsgivere og arbejdstagere kan se frem til en på mange måder forudsigelig periode med frem til sidst i november.

Før sommerferien og i sommerugerne har flere politikere og økonomer peget på, at der er et økonomisk opsving på vej.

Andre peger på, at opsvinget måske ikke bliver særligt stort - og slet ikke i samme omfang om 00'ernes.

De af os, der har en nogenlunde god hukommelse må kunne huske, at økonomer og politikere i 2009 vurderede, at den økonomiske krise nok kun ville vare et årstid eller to. Så ville udviklingen vende.

Andre var mere skeptiske. Der er faktisk gået fem år med lav eller ingen vækst, så udmeldingerne fra 2009 er blevet gjort til skamme.

Spørgsmålet er, hvad et stigende forbrug baserer sig på. Er der tale om nødvendige udskiftninger af nedslidte vaskemaskiner, computere eller tørretumblere og sofaer?

Eller er der tale om en udvikling, der baserer sig på mere end nødvendig vedligeholdelse?

Det kan være svært at afgøre. Nogle virksomheder har haft det ganske godt i kriseårene på baggrund af udvikling af nye produkter og løsninger.

Derfor er det nærliggende at pege på, at de kommende uger og måneder - som altid, når det gælder fremtiden - er fyldt med udfordringer.

Et bud på, hvordan man bedst klare udfordringerne, er, at man træffer sine beslutninger ud for viden frem for formodninger. Formodninger kan være underholdende, men uafprøvede formodninger holder sjældent.

Det er værd at tænke over, hvis det varme sommervejr breder sig til erhvervsklimaet.

I Ugens transport deler ud af den viden, som man hver dag kan finde på [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk)

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](mailto:ugenstransport@transportnyhederne.dk)*

# BESØG LASTAS KØBENHAVN

BESØG VORES HJEMMESIDE MED ET STORT UDVALG AF LASTBILER OG TRAILERE



## SJÆLLANDS STØRSTE LAGER



AF NYE KEL-BERG TRAILERE OG LASTBILER - KOM FORBI!



Kontakt vores salgsteam:

 **LASTAS**

**RING ELLER KIG FORBI**



Anders Larsen  
Mobil: +45 4018 2222



Jacob Jørgensen  
Mobil: +45 6039 1667

Ventrupparken 10 | DK-2670 Greve | Tlf.: + 45 7219 8080 | [info@lastas.dk](mailto:info@lastas.dk) | [www.lastas.dk](http://www.lastas.dk)

# Virksomheder kan se frem til bedre og hurtigere betjening i kommunerne

Det skal være slut med, at de danske virksomheder bruger unødigt tid og kræfter på at finde den rette til at tage sig af deres henvendelse på de danske kommunkontorer. Regeringen og KL er enige om, at kommunerne systematisk skal etablere erhvervsindgange, der sikrer, at alle henvendelser fra virksomheder lander på rette sted, så virksomhederne har en nem indgang og kontakt til kommunen

Målet er, at det skal være lettere at drive virksomheder i Danmark - til gavn for virksomhederne, væksten og arbejdsmarkedet.

- Ingen ved bedre end virksomhederne, hvor de administrative byrder er til størst gene. Derfor er jeg også glad for, at vi igen kan melde tilbage, at vi har mulighed for at gennemføre størstedelen af Virksomhedsforums forslag. Det er vigtigt. Det er medvirkende til, at det bliver endnu lettere at drive virksomhed i Danmark, siger erhvervs- og vækstminister Henrik Sass Larsen (S).

### **Regeringens Virksomhedsforum har fået 251 forslag igennem**

I alt gennemfører SR-Regeringen indtil videre 251 forslag, som Virksomhedsforum for enklere regler har stillet siden 2012.

Virksomhedsforum for enklere regler blev nedsat af den daværende S-R-SF-Regeringen for at sikre enklere løsninger i tæt dialog med erhvervslivet. Virksomhedsforum udpeger områder, hvor virksomheder oplever de største byrder og kommer med forslag til forenklinger. Forenklinger kan for eksempel være regler, der bliver ændret, nye processer eller kortere sagsbehandlingstider.

Medlemmerne i Virksomhedsforum for enklere regler kommer fra både erhvervsorganisationer, arbejdstagerorganisationer og virksomheder, eller er eksperter med viden om forenkling. Formand er Michael Ring, som til daglig er administrerende direktør for Stelton A/S.

Den lettere indgang for virksomhederne i kommunerne er ét af 31 nye forslag fra Virksomhedsforum for enklere regler, som regeringen har besluttet at gennemføre helt eller delvist.

Fire forslag gennemføres ikke, mens fire forslag fortsat behandles. En række af forslagene besvarer regeringen sammen med KL.

Regeringens svar på de nye forslag kan ses på [www.enklereregler.dk](http://www.enklereregler.dk)

## Virksomhedsforum for enklere regler foreslår ét ministerium på transportområdet

Transportområdet er i dag opdelt på flere forskellige ministerier. For eksempel hører Færdselsloven under Justitsministeriet, mens Godskørselsloven hører under Transportministeriet. Det skaber en række uhensigtsmæssigheder, såsom silotænkning samt manglende helhedstænkning, koordinering og effektivitet. Regeringens Virksomhedsforum Enklere Regler foreslår, at ét ministerium skal være ansvarlig for transporterhvervet med særligt fokus på at sikre de erhvervspolitiske og -økonomiske interesser

Konkret foreslås, at Transportministeriet skal være "key account manager" for i princippet alle de politikområder, der berører landtransport. Der bør ifølge Virksomhedsforum Enklere Regler i langt større omfang ske en koordination mellem myndighederne, og der bør tilstræbes en "One-stop-shopping-funktion", hvor transportvirksomhederne og deres repræsentanter kan henvende sig.

Set fra erhvervslivet er den nuværende opdelingen uhensigtsmæssig, idet den skaber administrative byrder, som begrænser virksomhedernes produktivitet og konkurrenceevne. Det skal ikke være virksomhedernes opgave at navigere mellem myndighederne, men derimod myndighederne selv, der skal sikre den nødvendige interne koordination, så den offentlige forvaltning fremstår som en velkoordineret enhed og ikke en række adskilte siloer.

Endelig har opdelingen som konsekvens, at kulturen for gebyropkrævning er vidt forskellig mellem ministerområderne - herunder både i forhold til oprettelses- og årlige gebyrer samt skattefinansierede ydelser.

Som illustration af problemstillingen har Virksomhedsforum Enklere Regler sat en oversigt over de mange forskellige myndigheder, der på nuværende tidspunkt er involveret i registrering af vognmandsvirksomheder.

Myndighed / Ydelse:

Trafikstyrelsen / Vognmandstilladelse

Erhvervsstyrelsen / CVR register

SKAT / Motorregisteret for køretøjer

Fødevarestyrelsen / Register over fødevaretransportører

Erhvervsstyrelsen / Næringsbasen fødevaretransportører

Fødevarestyrelsen / Transport af animalske biprodukter

Plantedirektoratet / Foderstoftransportører

Lægemiddelstyrelsen / Transport af visse helsekostprodukter, naturmedicin og lægemidler

Miljøstyrelsen / Affaldstransportør

Miljøstyrelsen / Affaldsindsamler

Beredskabsstyrelsen / ADR – sikkerhedsrådgiver

Trafikstyrelsen / Sikkerhedsgodkendelse af transportører, der indleverer fragt til transport med fly

Fødevarestyrelsen / Register over transportører af døde dyr (samme forordning som transport af animalske biprodukter)

Forslaget fra Virksomhedsforum Enklere Regler er under behandling.

## Redegørelse:

# Der er tegn på bedring i kreditsituationen i Danmark

Erhvervs- og Vækstministeriets halvårige redegørelse om udviklingen i kreditmulighederne i Danmark, der blev offentliggjort mandag i denne uger, viser, at det er blevet lidt lettere at få kredit i Danmark. Rapporten viser også, at der er store forskelle på, hvor let det er alt afhængig hvem man er

Ifølge redegørelsen er det særligt de mindre virksomheder, der fortsat svært ved at finde finansiering, selv om situationen på det danske lånemarked er forbedret over det sidste år. Derfor er der fortsat behov for at styrke markedet for risikovillig låne- og egenkapital til små- og mellemstore virksomheder.

- Der er små tegn på bedring i kreditsituationen i Danmark i starten af 2014, især for store virksomheder. Redegørelsen viser dog, at små- og mellemstore virksomheder stadig oplever, at det kan være svært at låne penge, siger erhvervs- og vækstminister Henrik Sass Larsen (S).

Han fremhæver, at SR-Regeringen derfor har taget en række initiativer, der skal hjælpe de virksomheder, der har svært ved at finde finansiering i bankerne.

- Senest med vækststudspillet fra maj i år, hvor vi lancerede en række initiativer, der styrker små- og mellemstore virksomheders adgang til risikovillig låne- og egenkapital, siger han.

### Hovedresultater i redegørelsen:

- Udviklingen i det samlede udlån til erhvervsvirksomheder var i marts 2014 positivt for ottende måned i træk. Det samlede erhvervsudlån er steget 34 milliarder kroner over det seneste år
- Virksomhederne oplever generelt lidt færre finansielle begrænsninger. Mindre virksomheder er i langt højere grad end større virksomheder begrænset af finansieringsvanskeligheder
- Pengeinstitutternes renteniveau på nyudlån er fortsat meget lavt, idet der dog er væsentlige forskelle mellem renterne på små og store nyudlån. Det lave renteniveau kan blandt andet skyldes, at det primært er virksomheder med gode nøgletal, der får godkendt deres låneansøgninger i dag.

## Vognmandsorganisation om kreditforhold:

# Det er sværere jo længere vest på, man kommer

Erhvervs- og Vækstministeriets halvårige redegørelse om udviklingen i kreditmulighederne i Danmark blev offentliggjort i mandags. Den viser tegn på bedring med hensyn til at få kredit. Men der er store forskelle på, hvem man er - og hvad man kan få. Hos vognmandsorganisationen DTL's regionskontor Midt/Nord og hos de københavnske vognmænd har man svært ved at se bedringen

Leder af DTL-Danske Vognmænds kontor Region Hovedstaden og direktør i Københavns Vognmandsdrag Anders Due kan nikke genkendende til situationen. Han bekræfter, at virksomhederne generelt kan have svært ved at få lån.

# Transportrammer

- Før 2007 kunne man låne, det kan man ikke nu. Det er et mønster, som har gjort sig gældende faktisk siden finanskrisen, siger Anders Due, der dog fornemmer dog, at nogle vognmandsvirksomheder på nuværende tidspunkt af året mærker en sæsonmæssig forbedring på efterspørgselssiden, men at det ikke modsvares af en øget udlånslyst fra pengeinstitutternes side.

Leder af DTL-Danske Vognmænds kontor Midt/Nord i Viborg, forhenværende vognmand Kim Tatt Jakobsen, melder om, at det ikke bliver bedre, jo længere vestpå man drager.

- Vi hører af og til om, at vognmændene kan have problemer med at opnå kredit både til driften og til investeringer, og at virksomhederne bliver presset af kunderne på kredittiderne, som gør det svært for vognmandsvirksomhederne at finansiere sig selv, siger han.

Kim Tatt bekræfter også, at det efter en længere periode generelt ikke er blevet lettere i de seneste par år.

- Problemet varierer dog lidt, afhængig af virksomhedens bank og geografi og fra firma til firma. Der er ikke noget endtydigt mønster, vurderer han.

## Udviklingen bremses

Af SR-Regeringens redegørelse fremgår, at mindre virksomheder i langt højere grad end større virksomheder er begrænset af finansieringsvanskeligheder. Renteniveauet på nyudlån er fortsat meget lavt, idet der dog er væsentlige forskelle mellem renterne på små og store nyudlån. Det lave renteniveau kan blandt andet skyldes, at det primært er virksomheder med gode nøgletal, der får godkendt deres låneansøgninger i dag, hedder det i redegørelsen.

Økonom i DTL-Danske Vognmænd, Morten Pernø, oplyser, at omkring 10 procent af de adspurgte transportvirksomheder i konjunkturbarometrene hos Danmarks Statistik oplever finansiering som en decideret produktionsbegrænsning, som hæmmer deres aktiviteter i markedet.

- Der har været en bedring, siden det antal på samme årstid i 2011 var oppe over 30 procent, men det er fortsat noget, der bremser udviklingen i transportsektoren, siger han.

Morten Pernø kan desuden berette, at DTL-Danske Vognmænd har kendskab til en virksomhed, som direkte er blevet lukket som følge af bankens manglende lyst til at låne ud på trods af, at regnskabet så fornuftigt ud.

Morten Pernø slår samtidig fast, at det ikke kun er finansiering til at holde skindet på næsen, som nogle vognmænd dør med. Lige så ofte er det vognmænd, der ønsker at konsolidere sig eller ekspandere, der møder lukkede pengekasser.

Interesserede kan læse redegørelsen her:

## Vognmænd indfører trængselstillæg på containertransporter

Stigende aktivitet på containerområdet betyder ifølge Danske Speditører, at vognmændene nu indfører en "trængselsafgift" på containerkørsel. Baggrunden er øget trængsel og dermed længere transporttider til og fra de danske og tyske containerhavne

Ud over trængsel i havnene, bliver containertransporterne også forsinket af omfattende vejarbejder. Vognmændene har hidtil indregnet omkostninger i forbindelse med forsinkelser på grund af trængsel med mere i de priser, de har givet i forbindelse med transporterne.

Men vognmændene henviser ifølge Danske Speditører til, at de på grund af øget konkurrence i markedet ikke længere har mulighed for at indregne forsinkelser på grund af trængsel i deres priser og derfor indfører de det nye tillæg.

Danske Speditører oplyser, at tillægget indføres fra 1. juli 2014. Danske Speditører peger på, at tillægget vil udgøre en ny meromkostning, som kan faktureres videre til kunden. Det er op til den enkelte speditørsvirksomhed at afgøre, hvorledes man vil behandle den nye omkostning.

## Rapport om cabotagekørsel udløste hård debat på politisk møde på Gotland

Den svenske forsker bag en undersøgelse af cabotage-kørslen i Norden, Henrik Sternberg, har præsenteret sit arbejde under den politiske uge - Almedalen på Gotland - som Folkemødet på Bornholm er en dansk kopi af. Henri Sternbergs præsentation udløste ifølge svenske trailer.se en heftig debat mellem en politiker fra regeringspartiet Moderaterne og oppositionspartiet Socialdemokraterne

- Jeg vil ikke sidde og se på, at svenske vognmandsvirksomheder flages ud på samme måde som svenske rederier, sagde Ingick Anders Ygeman, der er socialdemokratisk politiker og medlem af den svenske Riksdag og transportudvalg.

Ingick Andres Ygeman kritiserede kraftigt det eksisterende system og den siddende borgerlige regering, som efter hans opfattelse ikke havde haft succes med at gøre noget ved de problemer, som har ramt den svenske vognmandsbranche.

Hans politiske modstander, Sten Bergheden, der er Moderaternas talsperson i transportspørgsmål, mente at den vigtigste indsats for at komme til rette med problematikken er politiets indsats på området. Han pegede på, at reglerne skal efterleves bedre, og at det svenske politi skal uddannes for at forstå, hvordan de skal udrede de oplysninger, der skal forefindes i lastbilerne. Under debatten sagde vognmand Trygve Bengtson fra Trygve Bengtsons Åkeri AB ifølge trailer.se, at han næsten hver dag kører forbi og DSV's anlæg, som efter hans opfattelse nærmest ligner en flygtningelejr.

- Jeg er en af de sidste, der har svenske chauffører langs E22, konstaterede han.



# Transportrammer



## Nye regler for totalvægte er på plads

Organisationen DTL - Danske Vognmænd - oplyser, at de nye regler for akseltryk er faldet på plads. Organisationen oplyser også, at der er relevante ændringer for tre-akslede kærre, der allerede er i brug

DTL' konsulent Finn Bjerremand Andersen betegner ændringerne som glædeligt nyt for ejere af tre-akslede kærre, der allerede er i brug. Generelt vil de nye regler for totalvægte have betydet, at en række kærre, der i dag er i brug, skulle bygges om, hvis de skulle udnytte de nye vægtgrænser. Men ejerne af kærrene kan søge om dispensation.

På DTL's web-side forklarer Finn Bjerremand Andersen mere detaljeret om de nye regler for totalvægte.

Interesserede kan læse mere [her](#):

## *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

## Sydjysk transportvirksomhed viser årsresultat med øget overskud og omsætning

Transportvirksomheden Niels Pagh Logistics A/S i Vejen øgede i 2013 både omsætning og indtjening - og venter yderligere fremgang det kommende regnskabsår. Ledelsen peger på, at flere tiltag har sikret både kvalitet og konkurrencekraft på et trængt marked

Bruttofortjenesten i koncernen blev på 17,1 millioner kroner mod 12,3 millioner kroner året før, og i moderselskabet 8,2 millioner kroner mod 5,3 millioner kroner året før. Resultatet efter skat blev på 675.000 kroner mod et negativt resultat på 1,2 millioner kroner året før. Ledelsen anser udviklingen i årets resultat som tilfredsstillende.

Stigningen i bruttoresultat skyldes primært stigning i omsætningen. Niels Pagh Logistics A/S forventer et fortsat forbedret positivt resultat for 2014. Egenkapitalen er øget fra 1,8 millioner kroner til nu 2,9 millioner kroner – eller med 56,5 procent. Og samtidig er soliditetsgraden i koncernen øget fra 5,1 til nu 6,4 og i moderselskabet fra 5,8 til nu 7,9.



Koncernen og moderselskabet Niels Pagh Logistics A/S har som hovedaktivitet at drive speditions- og vognmandsvirksomhed, primært til kunder i Danmark og Spanien. På koncernbasis beskæftiger selskabet 167 medarbejdere, og heraf 12 i moderselskabet. Niels Pagh Logistics A/S vil i 2014 rette fokus mod omkostningstilpasning samt en øget salgsindsats for at fortsætte den positive udvikling i omsætningen.

-Vi har haft transportopgaver mellem Danmark og Spanien som en niche i branchen siden etableringen for 14 år siden. Trods den generelle krise i Europa og på markedet, er det lykkedes at fastholde volumen og omsætning, siger administrerende direktør Flemming Jørgensen og fortsætter:

- Markedet er meget konkurrencepræget, hvorfor vi har konstant fokus på driftsoptimering. Samtidig oplever vi nu, at der er fremdrift i flere EU-lande – og at Spanien er i "stille vækst" med en fornuftig udvikling. Som stabil og seriøs vognmandsforretning har vi derfor en klippefast tro på fremtiden.

Niels Pagh Logistics A/S er meget miljøbevidst. Alle chauffører er uddannet i miljøvenlig og sikker kørsel, og gevinsten er dels en brændstof-besparelse på over 5 procent, dels lavere CO2 udslip. Alle biler er udstyret med energisparende dæk, og alle trækere har indbygget hastigheds-begrænsere, så tophastigheden er 85 km/time.

Niels Pagh Logistics A/S blev etableret i år 2000 af Flemming Jørgensen og Michael Pagh. Historien kan føres tilbage til 1960, da chauffør Niels Pagh etablerede vognmandsfirmen i Vejle. Vognparken består i dag af ca. 60 kørende enheder og ca. 100 trailere, der hovedsagelig arbejder med rundture til Den Iberiske Halvø.

## Transportministeren svarer på spørgsmål om Post Danmark, SAS og udenlandske chauffører

Transportminister Magnus Heunicke arbejder på at sikre, at både myndigheder og transportkøbende virksomheder kan følge op på, at transportleverandørerne lever på til de krav, der er stillet i de indgående kontrakter

Spørgsmålet er blevet aktuelt efter, at TV2 i pinsen omtalte, at Post Danmark og SAS brugte en transportvirksomhed, der havde ansat østeuropæiske chauffører til at køre i danske lastbiler med danske nummerplader.

Transportvirksomheden, der blev nævnt, er Kim Johansen Transport Group i Greve. Virksomheden har tidligere været tiltalt for at benytte udenlandske chauffører, der ikke var ansat i virksomheden, til kørsel i virksomhedens lastbiler i Danmark. Kim Johansen Transport Group blev imidlertid i 2007 ved Retten i Roskilde frifundet for overtrædelse af godskørselsloven.

Ifølge et svar på et spørgsmål om Post Danmark og SAS' kontrakt med Kim Johansen transport Group fra Enhedslistens transportordfører Henning Hyllested til transportminister Magnus Heunicke fremgår det, at der i øjeblikket verserer en ny sag for domstolene om et tilsvarende forhold.

### Transportministeren fremhæver reglerne

I samme svar forklarer Magnus Heunicke, at der i godskørselsloven er krav om, at:

Godskørsel for fremmed regning kun må udføres af tilladelsesindehaveren eller en chauffør ansat hos denne, af en chauffør lånt af en anden dansk tilladelsesindehaver eller af en chauffør ansat hos en chaufførvikarvirksomhed, der er godkendt af Trafikstyrelsen.

En vognmandsvirksomhed etableret i Danmark skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. I henhold til gældende praksis skal en chaufførvikarvirksomhed fra et andet EU-land ved kørsel på danske lastbiler på danske område aflønne chaufførvikarerne på niveau med gældende danske kollektive overenskomster for chauffører.

### Henning Hyllesteds spørgsmål lød:

"Mener transportministeren, at den kørsel, som Postdanmark og SAS Cargo lader udføre af vognmand Kim Johansen i dansk indregistrerede lastbiler til lønninger langt under det danske overenskomstniveau, er i overensstemmelse med den danske godskørselslov, og hvad har ministeren i givet fald gjort for at sikre loven overholdt?"

### Magnus Heunicke svarede:

Jeg kan oplyse, at der i godskørselsloven er krav om, at godskørsel for fremmed regning kun må udføres af tilladelsesindehaveren eller en chauffør ansat hos denne, af en chauffør lånt af en anden dansk tilladelsesindehaver eller af en chauffør ansat hos en chaufførvikarvirksomhed, der er godkendt af Trafikstyrelsen.

En vognmandsvirksomhed etableret i Danmark skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. I henhold til gældende praksis skal en chaufførvikarvirksom-

hed fra et andet EU-land ved kørsel på danske lastbiler på danske område aflønne chaufførvikarerne på niveau med gældende danske kollektive overenskomster for chauffører.

Hvad angår den omhandlede vognmandsvirksomhed, har Trafikstyrelsen oplyst over for mig, at virksomheden tidligere har været tiltalt for at anvende udenlandske chauffører, der ikke var ansat i virksomheden, til kørsel på virksomhedens lastbiler i Danmark. Selskabet blev imidlertid i 2007 ved Retten i Roskilde frifundet for overtrædelse af godskørselsloven.

Der verserer en ny sag for domstolene om et tilsvarende forhold, og indtil denne sag er afgjort, har styrelsen ikke mulighed for at gribe ind over for virksomhedens anvendelse af udenlandske chauffører på danske lastbiler i Danmark, som Trafikstyrelsen anser for at være i strid med godskørselsloven.

Jeg arbejder på, at der så vidt muligt sikres muligheder for at afhjælpe både myndighedernes kontrol på området og den enkelte transportindkøbende virksomheds mulighed for at følge op på, at kravene i deres kontrakter nu også bliver opfyldt.

---

## Tyskland oplever et stigende opsving

Den tyske økonomi voksede med 0,8 procent i første kvartal 2014. Dermed er væksten større end den har været i tre år. Væksten skyldes primært den indenlandske efterspørgsel i Tyskland. Den faldende arbejdsløshed og den lave inflation bidrager yderligere til billedet af en tysk økonomi, som er ved at lægge kriseårene bag sig

Vurderingen stammer fra Udenrigsministeriets seneste rapport om det tyske erhvervsklima, der løbende udarbejdes af den danske ambassade i Berlin for Femern A/S.

Nordtyskland er med til at bidrage til væksten. Stemningen i Nordtysklands erhvervsklima er overvejende positiv. I den seneste måling foretaget af det tyske Handels- og industrisammenslutning i Slesvig-Holstein (IHK) beskriver 90,5 procent af de adspurgte virksomheder deres nuværende situation som god eller tilfredsstillende, mens kun 9,5 procent betegner den som dårlig.

Optimismen er særligt udbredt i industrien, byggeriet, finans- og transportsektoren. Arbejdsløsheden er i de seneste år faldet fra 7,3 procent i marts 2013 til 6,9 procent i april 2014. Det er det laveste niveau i 20 år for en april måned i Slesvig-Holstein.

Tyskland er Danmarks vigtigste eksportmarked, og udviklingen i den tyske økonomi er vigtig for væksten i Danmark. I 2013 eksporterede danske virksomheder for 103 milliarder kroner til Tyskland, hvilket var en ny rekord. Danmark og de øvrige nordiske lande er især vigtige samhandelspartnere for det nordtyske område.

- Den kommende Femern-tunnel mellem Danmark og Tyskland vil yderligere styrke samhandlen mellem Danmark og Tyskland, og understøtte grundlaget for en stærk og konkurrencedygtig region i denne del af Europa. Femernprojektet vil skabe flere arbejdspladser - både i anlægsfasen og når forbindelsen åbner, siger Claus F. Baunkjær, administrerende direktør, Femern A/S.

Det tyske Transportministerium har netop fremlagt et udkast til en ny landsprognose, som viser, at godstrafikken over landegrænserne stiger med mere end 2 procent om året i de kommende år.

## Skibsfarten sejlede over 200 milliarder kroner ind i valuta

Danmarks Rederiforening har offentliggjort en statistik om dansk søfart. Statistikken viser, at danske rederier i 2013 sejlede 201 milliarder kroner ind i valuta. I forhold til 1996 er der tale om en femdobling

Det er den største valutaindsejling, som rederierne hidtil har præsteret. I forhold til sidste år, er det en fremgang på 6 milliarder kroner, mens det i forhold til 2008 - det år, da krisen ramte - er 11 milliarder kroner mere.

Ser man 17 år tilbage til 1996, var de danske rederiers valutaindtjening på 40 milliarder kroner. Den gang var dollarkursen 5,82, mens den i 2013 var 5,62. I løbet af perioden har dollarkursen svinget mellem 5,14 i 2008 som det laveste og 7,89 i 2002 som det højeste.

I 2002 var valutaindsejlingen på 90 milliarder kroner.

---

## Juni i år markerer sig med et positivt fald

Der har i juni måned i år været 239 konkurser. Sammenlignet med juni sidste år, hvor der var 432 konkurser, svarer det til et fald på 44,7 procent. Det er kun Nordjylland og Midt- og Vestjylland, som har vist en stigning i antallet af konkurser i juni. Alle øvrige områder viser fald eller ingen ændring i forhold til juni sidste år, hvor Lolland-Falster og Sjælland markerer sig med de største relative fald

Hvis man ser på de seneste 12 måneder, har der været et fald på 18,8 procent sammenlignet med samme periode et år tidligere. Alle områder viser nedgang i antallet af konkurser med undtagelse af Bornholm, som har haft et uændret antal konkurser. Hovedstaden og Nordjylland er de områder som viser det laveste relative fald i antallet af konkurser sammenlignet med samme periode et år tidligere. Lolland-Falster og Sydjylland har over det seneste år haft de største relative fald i antallet af konkurser.

---

## Transportområdet trak ned i juni

Data- og analysevirksomheden Experian har offentliggjort sin konkursstatistik for juni. Den viser et faldende antal konkurser, hvor transportområdet er med til at trække konkursniveauet ned

I juni er 10 virksomheder på transportområdet taget under konkursbehandling. Det er 14 færre end i juni sidste år, hvilket svarer til et fald på 58,3 procent. Ser man på den 12-måneders periode, der startede med juli sidste år og sluttede med juni i år, gik der 207 virksomheder på transportområdet konkurs. Det er et fald på 21,6 procent i forhold til den foregående 12 måneders periode, hvor 264 virksomheder på transportområdet gik konkurs.

Det samlede antal konkurser i den seneste 12 måneders periode endte på 4.514, hvilket er et fald på 18,8 procent i forhold til den foregående 12 måneders periode, hvor antallet af konkurser endte på 5.558.



## Lastbilerne kørte frem i juni

Indregistreringen af nye lastbiler steg i juni knap 36 procent i forhold til juni sidste år. Der blev indregistreret 314 nye lastbiler i juni i år mod 231 i juni 2013

- Procenterne bliver ofte meget høje, da det er relativt små tal vi sammenligner med, men når det er sagt, så er det overordentligt positivt, at markedet nu går frem og begynder at vise tegn på den forsigtige vækst, som vi overordnet forventer 2014 vil byde på, siger Gunni Mikkelsen, der er administrerende direktør i de Danske Bilimportører.

Selvom antallet af nyregistrerede lastbiler kørte frem i juni i år, er der set over årets første seks måneder tale om en tilbagegang fra 1.637 i første halvår 2013 til 1.548 i første halvår i år.

## Varebiler fortsatte fremgangen

Salget af nye varebiler steg i juni til 2.456 nye biler. Det er en fremgang på 16 procent i forhold til juni sidste år

- Varebilssalget fortsætter med at være den helt store og positive overraskelse i 2014. En markant efterspørgsel blandt virksomhederne har løftet salget et godt stykke over, hvad vi havde forventet og sender samtidig meget positive signaler omkring investeringslysten i erhvervslivet, siger Gunni Mikkelsen, der er administrerende direktør i de Danske Bilimportører.

## Transportorganisation: Dansk transportmarked er tæt på kapacitetsgrænse

Seneste opgørelse over lastbiltrafikken over den danske grænse viser ifølge transportorganisationen ITD's vurdering tegn på begyndende kapacitets-mangel på det danske marked for vejtransport

Transportorganisationen ITD har talt lastbiler over grænserne en uge i andet kvartal i år.

Tællingen viser, at der i den pågældende uge i snit passerede 5.271 lastbiler over grænserne i andet kvartal. Det er det højeste antal, der er registreret i tællingernes 11-årige historie, og det er en stigning på 1,6 procent forhold til samme kvartal året før.

- Det er et utvetydigt signal om, at der er god gang i dansk samhandel og økonomi, siger ITD's erhvervspolitiske chef Poul Bruun, der peger på, at for de danske indenrigsvognmænd er konsekvensen travlhed med at videredistribuerer og opsamle de store godsmængder til og fra butikker, industri og lagre i det ganske land,

Den mindre gode nyhed er, at det er udenlandske transportvirksomheder, der løber med væksten i de internationale kørsler ud og ind af Danmark. 19 procent af de lastbiler, der passerer de danske grænser, er danske. Sidste år i samme kvartal var andelen 23 procent. I den sydgående godstrafik ud og ind af Danmark er det 14 procent af lastbilerne, der er danske mod 19 procent i samme kvartal sidste år. Det tolker ITD som et tegn på, at de danske vognmænd er ved at nå loftet for tilgængelig kapacitet.

- Vi hører p.t. om en meget stor travlhed på indenrigsmarkedet, og der er noget, der tyder på, at mange vælger at holde de danske lastbiler hjemme i Danmark for at sikre kapacitet til de nationale kørsler. I stedet er det især de østeuropæiske biler, der overtager den internationale godstrafik ind og ud af landet, siger Poul Bruun.

### Mindre andel af danskejede biler

Også andelen af danskejede lastbiler med udenlandsk nummerplade er faldende i grænsetrafikken. 31,6 procent af de udenlandske lastbiler, der passerede den sønderjyske grænse i optællingsugen, var ejet af en dansk transportvirksomhed. I samme kvartal sidste år var andelen 35,7 procent. Det er særligt den stigende mængde af østeuropæiske lastbiler, som i mindre grad har dansk ejerskab.

- At det ikke er danskejede biler, der står for den aktuelle vækst i eksportkørslerne, er endnu et tegn på, at erhvervet oplever et akut behov for ekstracapacitet. Det tyder på, at de danske transportvirksomheder ikke har flere ledige biler at tage af i deres egen flåde, siger Poul Bruun.

Af den samlede grænsetrafik har østeuropæiske biler tilsammen en andel på 30,5 procent. Tyskland er fortsat den klart førende enkeltnation med en andel på 31,7 procent af al grænsetrafikken.

### Om ITD's tællinger

ITD's grænsetællinger valideres løbende i forhold til de tyske opgørelser over indbetalt vejskat (Maut) og regnes for den mest valide statistik over den internationale lastbiltrafik i Danmark. ITD understreger, at grænsetællingerne ikke beskriver udviklingen i den såkaldte cabotagekørsel. Det anslås, at under fem procent af de danske indenrigstransporter med lastbil udføres af udenlandske biler som cabotage.

## Renault Trucks har sat D Access på det danske program

Renault Trucks' D Access er - som vi her på transportnyhederne.dk tidligere har oplyst - tilgængelig på det danske marked. Med det lave førerhus med lav indstigning og store vinduer er den særlig ideel til bykørsel - eksempelvis nærdistribution og dagrenovationskørsel

Med en førerhusbredde på 2,29 meter for alle konfigurationer er D Access den smalleste på markedet. Med en højde på 435 mm til første trin er der nem adgang til førerhuset, hvor dørene kan åbnes 80 grader. Der er mulighed for en "busdør" i passagersiden for endnu nemmere adgang til det ergonomiske førerhus, der har fladt gulv.

Det flade gulv i førerhuset og en ståhøjde på to meter. Ligesom de andre køretøjer i distributionsserien er førerhuset udstyret med nye førersæder og mulighed for tre passagersæder.

Chaufførerne kan nyde godt af et udsyn fra førerhuset på 220 grader, hvilket gør det langt lettere og mere sikkert at manøvrere rundt i byområder. En anden forbedring af manøvreedygtigheden er, at den har en venderadius på kun 6,60 meter.

Renault Trucks D Access er udstyret med Euro 6 DTI 8 motor med 280 eller 320 hk. Gearkassen er en automatisk Allison 3000, som er særligt tilpasset bykørsel, så den automatisk skifter til neutral gear via håndbremsen. Ligesom den øvrige Euro 6 serie fra Renault Trucks, kan D Access leveres i en række forskellige udførelser. Med mulighed for 7 kraftudtag er opbygningen nem. Ydermere har D Access en chassisevægt på 5.890 kg, 16 forskellige akselafstande samt mulighed for opbygningslængde fra 3,25 til 8,78 meter.



Interesserede kan læse mere om D Access, som vi havde en test af i Ugens transport 19 - 2014.

Hent dit eget eksemplar af Ugens transport 19 - 2014 [her](#):







## Midtjysk vognmand tipper med traileren

Lastas i Hedensted har leveret en ny fire-akslet Kel-Berg rundtiptrailer til Givskud Vognmandsforretning. Der er tale om en tiptrailer med en rund kasse, der rummer 32 kubikmeter.

Traileren, der har en totalvægt på 48.000 kg, er leveret med tromlebremser og luftaffjedring. Første aksel er løftbar og fjerde aksel er selvstyrende. Kassens sider og bund er fremstillet af rullet svøb på en 7 mm ekstra slidstærk alu-plade. Bunden er forstærket med en ekstra 7 mm plade og beklædt med en 4 mm Hardox-450 bundplade i fuld længde monteret oven på alu-bundpladen.

Bagklappen er af 40 mm kraftige og tophængte alu-profiler. Tophængslerne er flyttet 180 mm frem for at få 10 procent større åbning ved aflæsning. Skuffen, der er udbygget og tilpasset til at arbejde sammen med asfaltmaskiner, har pneumatisk åbne- og lukkesystem.



Kassen er isoleret med 100 mm isolering og beklædt med en spejlblank og rustfri stålplade. På toppen er monteret en kraftig rullepresenning med rør.

Givskud Vognmandsforretning er et gammelt familiefirma, der startede i 1947 med både lastvogne og taxa kørsel af Eli Madsen. I 1987 overtog anden generation - sønnerne Peder og Ole Madsen - virksomheden og drev den sammen frem til 2009, hvor Peder Madsen gik på pension, hvorefter Ole Madsen fortsatte som ejer. Givskud Vognmandsforretning har i dag 10 lastbiler.

# Materiel

*Et nydelig vogntog på vejen. Med nyt chassis, ny drivlinie og meget nyt både udvendig og indvendig i førerhuset. "The best XF ever" siger fabrikken - og jeg er tilbøjelig til at være enig.*



## DAF har hele modelspekteret i Euro 6

# Materiel

*LF-serien nyder også godt af nyt chassis med lettere elementer som både giver gode køreegenskaber og en god nyttelast. LF Aerobody, der leveres færdig fra fabrikken, sænker med mindre luftmodstand brændstofforbruget med fra 4 til 8 procent. Læg mærke til de dybe trin, som gør det lettere og gå ud og ind af førerhuset.*



Efter en prøvekørsel i Ardenene tegner der sig et ganske klart indtryk: DAF er en meget god lastbil at køre. Med nye Euro 6-motorer, forbedringer i styresystem, aksler og andre væsentlige elementer, er den bedre end nogen sinde før

Af Bjørn-Erik Eriksen

Der er sjældent nogen fiksfakserier med hollandske DAF. De er ikke de første til at præsentere nye systemer, men når de gør det, er det altid ordentligt, og bilerne er ganske enkelt gode at køre. Trækkerne er blevet prøvekørt tidligere, så denne gang var det i hovedsageligt forvogne med diverse opbygninger til både distribution, langtransport og anlæg, som blev testet. Her har man et stort udvalg af førerhuse og et utal af akselkombinationer. Fælles for alle er, at hjulafstanden er gjort bredere for bedre lufttilførsel til Euro 6-motorene. Dette giver også bedre stabilitet og mindre svingradius. Nye lettere bagaksler er produceret og opvejer meget af vægten af de tungere motorer i Euro 6-serien.

## **LF er til distributionsopgaver**

I segmentet 7,5 til 19 ton udfylder DAF's LF-modeller de fleste områder inden for distribution. Nu tilbyder man også en anlægsudgave for 19 ton totalvægt.

Trækkeren i LF-klassen leveres med 13 ton totalvægt. Det første man lægger mærke til under kørslen i den nye LF er, hvor let den er at manøvrere.

Trange gader og mange rundkørsler bliver forceret med lethed. Førerhuset er tilpasset de større modeller, så man genkender en DAF uanset, hvilken model det er tale om.

Let adgang til førerpladsen et must, når der er tale om distribution. Her virker trinnene svært godt placeret. Til LF kan man vælge mellem tre 4,5 liters motorer på 152, 184 og 213 hk og drejningsmoment på 580, 700 og 760 Nm mellem 1100 til 2000 o/min.

Den større 6,7 liters motor leveres i fire effektudgaver effekter fra 223 til 314 hk og med et maksimalt drejningsmoment på 850 til 1100 Nm.

DAF har anstrengt sig for at gøre køretøjerne så opbyggervenlige som muligt. Men man kan også få enkelte modeller færdigt opbyggede fra fabrikken. Specielt den Paccar-udviklede LF Aerobody kan være interessant for dem, som kører langt med en mindre lastbil. Aerobody'en produceres hos Leyland Trucks i England, har 12 ton totalvægt og leveres med indvendige kasse mål på 6,75 eller 7,05 meter. Det giver plads til 16 eller 17 europaller.

# Materiel



8x4 er en populær anlægsbil i Danmark. Den leveres i både CF-version som her og i XF-version. Der er lagt særlig vægt på lavt tyngdepunkt og lav egenvægt. Tandemboggien har vægtoverføring til bagerste aksel som giver en forskel på 270 mm til den forreste for bedre greb og stabilitet, når man kører off-road. Et særligt trin i bagkant af døren giver lettere adgang fra førersædet til stigen på dumperkassen, når man skal inspisere lasten. Til AS Tronic kan man få et særligt program for off-road-kørsel.

For bygge- og anlægssektoren er LF Construction et nyt bekendtskab, hvor der det er gjort meget for fremkommeligheden i grusgraven. Klaringsvinkel foran er på 25 grader og bakkeklaringen er 32 cm. Under førerhuset er det placeret en 3 mm tyk stålplade for at beskytte kølesystem med mere.

## CF byder på flest valg

Den nye CF-serien byder på flest valg, når det gælder specifikation af motoreffekter, akselkombinationer, førerhusudførelser og opbygninger. Motorudvalget går fra PX-7 på 6,7 liter via MX-11 på 10,8 liter til MX-13 på 12,9 liter, og effekter fra 223 hk til 510 hk. Mange transportører, som udfører tung bygge- og anlægskørsel i Norden vil måske spørge, om en effekt på 510 hk vil være nok. Med et maksimalt drejningsmoment på 2.500 Nm fra 1000 til 1425 o/min kan jeg garantere, at det rækker for for alle fleste.

En af hovedgrundene for de gode præstationer i de nye Euro 6-motorer - både for ydelse og forbrug - er luftstrømmen. Med en ny Y-form på rammen bliver luftstrømmen optimal.

Både tre-akslede og fire-akslede køretøjer har løsninger med styrbare efterløbsaksler og/eller pusheraksler. Fra CF-serien vil man kunne finde en kombination, der passer ens krav til fulde. Fra fabrikken kan DAF levere vekselladsopbygninger eller såkaldt BDF-løsninger med ramme, som passer til længder fra 7150 mm til 7450 mm og en frastillingshøjde på 1320 mm. Med ny luftafjedring er justeringshøjden 280 mm i forenden af opbygningen og 285 mm i bagenden.

## XF er et samspil

Til test af topmodellen XF stillede DAF op med et nydeligt vogn-tog med en tre-akslet

*Man sidder godt i DAF XF. Udsigten er god med plads mellem spejlene, som begrænser den blinde vinkel. Til og med for XF-serien tilbyder DAF manuel gearkasse for dem, som ønsker det.*



# Materiel

*Instrumenterne er tydelige, og man får hurtigt den informationen, man ønsker. Alle modellerne er udstyret med chaufførinformation om kørslen. Prosentandelen for økonomisk kørsel bør ligge noget højere, end i dette tilfælde.*



6x2 forvogn og en to-akslet anhænger. Den var en sand fornøjelse at køre både på motorvejen og gennem små landsbyer og smalle snoede landeveje. Super Space Cab har det, som skal til, for at man skal føle sig godt til pas. Førerhuset har fuld luftaffjedring, men forakselen har parabolffjedre, mens bagakselne er luftaffjedring med fire bælg på hver aksel. Indvendig er interiør og instrumentbord helt nyt med gearvalg og display med al den information, som man har behov for.

Som option man man også få besked om lufttrykket på alle hjul foran og bag. DAF har benyttet gearsystemet AS Tronic fra ZF i mange år. For at få en optimal tilpasning til de nye Euro 6 motorer har de udviklet dataprogrammet, som styrer gearsystemet maksimalt. Mange sammenligner gearsystemer med Volvos I-Shift og PowerShift til Mercedes-Benz. Under testkørslen i Ardennerne var AS Tronic efter min opfattelse helt på højde med de systemer. Samspillet mellem motor og gear gik blødt og så hurtigt, at man knapt mærkede det.

Med ACC-styring på multifunktionsrattet, og alle de nyeste sikkerhedssystemer på plads, kan man ikke ha det bedre.

*Lydniveauet i den nye LH-hytte er betydeligt lavere end tidligere. Nyt instrumentbord og multifunktionsrat gør den til en moderne distributionsbil. Man får selvfølgelig automatiseret gearkasse, men DAF holder fremdeles fast på at levere manuelle gearkasser til de fleste modeller. De har til og med taget en ny 9 trins manuel gearkasse frem til denne model.*



# Materiel



# Stor kran kræver kun lidt plads

Aalborg Vognmandsforretning har som den første danske transportvirksomhed taget en Palfinger PK 200.002L-SH i brug. Kranens lange rækkevidde og styrke har allerede sit værd i det nordjyske. - Vi er meget tilfredse med den nye kran fra Palfinger. På grund af dens styrke og rækkevidde giver den os nogle helt nye muligheder, og den er et kærkomment supplement til vores øvrige kran-materiel, siger administrerende direktør for Aalborg Vognmandsforretning, AVAS, Jan Kjelgaard

Han forklarer, at efterspørgslen efter at kunne løfte stadig tungere materiel højere og højere op og længere og længere ud, er stigende. Derfor er der god brug for den nye kran i virksomheden.

Den nye PK 200.002L-SH, der er opbygget hos Stiholt Hydraulic A/S på et Scania R 490 Euro 6 chassis, er den hidtil kraftigste lastbilkrans fra østrigske Palfinger, som er verdens største producent af kraner.

PK 200.002L-SH har en løftekapacitet på over 150 tm, en rækkevidde på 25,6 meter og er udstyret med otte hydrauliske udskud. Med den nyudviklede Fly-jib PJ 300 L har kranen en hydraulisk rækkevidde på over 45 meter.

En af styrkerne ved den nye kran er, at den kan bruges på steder, hvor det er trangt med plads. Kranens elektroniske system sørger for 100 procent overvågning af kranarm og støtteben via elektroniske målesystemer.

Kranens kvaliteter kom blandt andet til udtryk, da Aalborg Vognmandsforretning fik til opgave at assistere ved en renovering af lejligheder i Møllegade i Aalborg centrum, hvor der som billederne viser, ikke var megen plads.



Aalborg Vognmandsforretning A/S har base i Nørresundby, beskæftiger 55 medarbejdere, og hovedaktiviteterne består af krankørsel, entreprenørkørsel og kørsel med asfalt. Virksomheden 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.

## To stykker jysk motorvej skal bindes sammen

Vejdirektoratet begyndte mandag på arbejdet med at forbinde det nye stykke motorvej mellem Låsby og Hårup øst for Silkeborg med det eksisterende stykke af Herningmotorvejen. Det betyder, at trafikken bliver lagt om på Rute 15 mellem Aarhus, Låsby og Silkeborg



Arbejdet med at forbinde det nye stykke motorvej fra Låsby og vest på betyder, at de fire spor på det første stykke af hovedvejen fra Låsby mod Silkeborg er reduceret til to spor. Samtidig skal de to vestvendte tilslutningsramper ved Hammelvej bygges om. Derfor spærres de - en ad gangen - i løbet af de næste tre måneder.

Trafikanterne på motorvejen fra Aarhus vil før tilslutningsanlægget ved Låsby opleve, at den maksimalt tilladte hastighed sænkes gradvist fra 130 km/t til 70 km/t. Lige før broen, der fører Hammelvej over motorvejen, bliver trafikken samlet i to spor, ét i hver retning, og sådan foregår resten af turen til Silkeborg.

- Trafikanterne er jo vant til kun at køre i ét spor og med højest 70 km/t på det meste af strækningen mellem Låsby og Silkeborg. I de næste tre måneder er det punkt, hvor det sker, flyttet et par kilometer længere østpå. Vi håber, at trafikanterne på strækningen vil have tålmodighed med os lidt endnu og til gengæld glæde sig til, at den nye motorvej mellem Låsby og Hårup åbner, siger projektchef i Vejdirektoratet Carsten Sandgaard.

Vejdirektoratet forventer at åbne motorvejen mellem Låsby og Hårup i slutningen af 2014.

### Ramper lukker på skift

Tilkørselsrampen i tilslutningsanlægget ved Låsby er lukket fra mandag 28. juli, fordi rampen skal forlænges. Det betyder, at trafikanter, der kører på Hammelvej, ikke kan komme den vej ned på Hovedvejen mod Silkeborg. De skal i stedet køre gennem Låsby.

Når arbejdet her er færdigt, formentlig i slutningen af september, åbner rampen igen. Samtidig lukker frakørselsrampen, så trafikanterne på hovedvejen fra Silkeborg ikke kan køre op på Hammelvej her. De skal også køre gennem Låsby i stedet for.

- Det kommer til at betyde øget trafik gennem Låsby i perioden, men vi gør alt for at holde hastigheden på den gennemkørende trafik nede og sikkerheden høj for de lokale og især de bløde trafikanter i Låsby. Vi etablerer blandt andet chikaner for at sænke hastigheden på biltrafikken på Gl. Silkeborgvej gennem Låsby og anlægger en helle til støtte for de bløde trafikanter, der skal krydse vejen, siger Carsten Sandgaard.

Frakørselsrampen vil være lukket frem til november.



## Bizzerne er på vej ud i Europa

Det Sund & Bælt ejede selskab BroBizz A/S har afsluttet en ISO 9001-certificeringsproces, som betyder, at selskabet kan komme i betragtning som udsteder af betalingsløsninger for kørsel på alle betalingsveje i EU

ISO 9001-certificeringen, der blev auditeret og godkendt af Lloyds, er en garanti for selskabets kunder og samarbejdspartnere for, at selskabet er i stand til at yde en høj kvalitet i sine services.

Certificeringen er samtidig et krav, som skal være opfyldt af de selskaber, der opkræver afgifter for kørsel på betalingsveje med mere i hele EU.

BroBizz A/S er dermed klar til, sammen med syv andre europæiske lande, at arbejde videre med udvikling af Regional European Electronic Toll Services (REETS). I en kommende fase skal lokale systemer til opkrævning af afgifter for kørsel på betalingsveje med mere i Europa implementeres i en fælles løsning, som omfatter registrering, fakturering og betaling for anvendelse af brugerbetalt infrastruktur.

Det betyder, at BroBizz A/S sammen med andre udstedere af OBE'ere (On Board Units som for eksempel BroBizz) skal forhandle ensartede betingelser med ejerne af betalingsveje, broer og tunneler i Europa.

De forhandlinger skal suppleres med fuldskala pilotforsøg på udvalgte europæiske betalingsanlæg. Forsøgene skal vise, hvorvidt alle aktørers systemer kan arbejde sammen.

Der er endnu ikke fastsat et tidspunkt for, hvornår et fælles europæisk system for opkrævning af kørsel på betalingsveje sættes i kraft.

## Transportvirksomheder

### Lastbilforhandler skifter salgschef

Nyscan A/S, der forhandler Scania-lastbiler på Sjælland, har fået ny salgschef efter, at Cliff Hofman er fratrukket sin stilling

Nyscan oplyser, at Cliff Hofman vil være til rådighed for Nyscan i forbindelse med afklaring af igangværende salgssager med videre.

I forbindelse med Cliff Hofman's farvel har Nyscan's ledelse besluttet at sammenlægge salgsafdelingerne for henholdsvis lastbiler og serviceaftaler samt udnævne Michael Rasmussen til salgschef med det samlede ansvar for den daglige drift af disse afdelinger.

Kasper Rasmussen udnævnes samtidig til ny servicechef og overtager dermed Michael Rasmussen's nuværende ansvarsområder - den samlede daglige værkstedsdrift i Nyscan.

## Dachser fortsætter sin kraftige vækst i Danmark

Den tyske familieejede transport- og logistikkoncern, Dachser, sætter for femte år i træk rekord på omsætning og medarbejderantal i Danmark. Det viser det danske årsregnskab og nordiske koncernregnskab for 2013. Hermed fortsætter Dachser med at tage markedsandele fra de større spillere i transport- og logistikbranchen

Den fortsatte vækst hos Dachser sker i kølvandet på offensive investeringer i højteknologi, nye bygninger, større distributionsnetværk og en fokuseret indsats på miljøområdet. Investeringerne har rustet Dachser til hårdere markedsvilkår og en voksende konkurrence på såvel det danske, nordiske som på det europæiske marked.

- Vores indsats bærer for femte år i træk frugt ved fortsat stigende omsætning og øget medarbejderantal. Især i Danmark kommer vi godt ud af 2013 med et overskud før skat på knap 12,3 millioner kroner, hvilket er en stigning på 416 procent i forhold til året før, siger Finn Skovbo Pedersen, Managing Director, Dachser Nordic.

Den positive effekt i Danmark er afledt af investeringer i nye moderne distributionsterminaler på 7.100 kvadratmeter i Hvidovre i 2010 og på 7.500 kvadratmeter i Kolding i 2008. Investeringer, der samlet set løber op i 250 millioner kroner. Hertil kommer et stærkt fokus på brugervenlig højteknologi til kunderne og en massiv indsats på miljøområdet.

Også Dachseres andre internationale investeringer er modtaget positivt af kunderne i Danmark. Senest med åbning af egen filial i Finland og fortsat udbygning af koncernens europæiske og interkontinentale rutenet via flere opkøb i 2013.

De positive tal i Dachseres nordiske koncernregnskab ser således ud:



	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Nettoomsætning</b>	829 mio. kr	805 mio. kr	737 mio. kr	660 mio. kr	592 mio. kr
<b>Medarbejderantal i Norden</b>	370	341	327	318	301
<b>Medarbejderantal i Danmark</b>	204	202	201	195	182



## Tysk transportkoncern har øget antallet af medarbejdere

Dacher-koncernen, der for femte år i træk er vokset i Danmark med hensyn til omsætning og resultater, har i samme periode ansat flere medarbejdere

Ud over positive tal med hensyn til omsætning og resultater, viser årsregnskaberne fra den danske del af koncernen, at der for femte år i træk også er blevet flere medarbejdere i Danmark og resten af Norden

Det danske hovedkontor tegner sig for hovedparten af medarbejderne.

- Forudsætningen for den succesfulde udvikling hos Dachser er en fælles indsats, hvor alle medarbejdere hver dag bidrager dedikeret og positivt i en tid med svære markedsvilkår. Hos Dachser har vi en stærk virksomhedskultur, fordi vi er familieejede. Som ledelse giver det os mulighed for at tænke og investere mere langsigtet, end det ofte er tilfæl-

# Transportvirksomheder

det i en børsnoteret virksomhed. Vi arbejder målrettet på at gøre Dachser til et attraktivt og sympatisk sted at arbejde. Vi påtager os ansvar for bæredygtighed og for nøje udvalgte sociale projekter verden over. Eksempelvis er vi med til at bygge skoler mm. i Indien, siger Dachser Nordics Managing Director Finn Skovbo Pedersen.

## Internationalisering skaber vækst

Samlet set afslutter den internationale Dachser-koncern med hovedkontor i Kempten i Tyskland også regnskabsåret 2013 med en rekordhøj samlet omsætning og medarbejderantal. Med et stærkt andet halvår og en vellykket integration af de to spanske virksomheder, Azkar og Transunion, øgede Dachser-koncernen sin bruttoomsætning med 13,2 procent til 4,99 milliarder euro. Dachser har også nået en ny dimension af internationalisering, når det gælder antallet af medarbejdere, faciliteter og forsendelser.

## Tal om Dachser-koncernen i 2013

- 13,2 procent stigning i bruttoomsætning til 4,99 milliarder euro
- 24.900 medarbejdere - 3.250 flere end sidste år
- 471 faciliteter i 42 lande.
- 69,6 millioner forsendelser (en stigning på 37,5 procent).
- 119 millioner euro investeret i materielle anlægsaktiver.

## Luftige forbindelser

# Flyselskab skruer op for luftfragten

Emirates SkyCargo har besluttet at øge antallet af ugentlige fragtflyvninger via Københavns Lufthavn fra 8 til 10. Med beslutningen vil lufthavnen styrke sin position som et skandinavisk centrum for luftfragt

Emirates satsning på Danmark betyder, at Københavns Lufthavn med 10 ugentlige flyvninger nu er selskabets næststørste fragtknudepunkt i Europa efter storlufthavnen i Frankfurt.

- Det vil ikke nødvendigvis betyde meget mere dansk luftfragt. Men det giver en masse ekstra aktivitet i lufthavnen. Og så er det også en kontant kvittering for, at CPH ude i verden regnes for at være både effektiv og konkurrencedygtig på prisen, siger ruteudviklingschef i CPH, Ole Wieth Christensen.

Baggrunden for, at Emirates SkyCargo har valgt at øge flyvningerne via Københavns Lufthavn er blandt andet afstanden fra Dubai til Nord- og Sydamerika. Afstanden er så stor, at flyselskabet Emirates voksende flåde af fragtfly har brug for et sted at mellemlande - og her ligger København direkte på ruten mellem USA og Mellemøsten.

Emirates hurtigtvoksende SkyCargo har fået etableret et verdensomspændende netværk. Her er de ruter, der går via København:

- Dubai-AMS-CPH-Dubai: to ugentlige
- Dubai-CPH-Chicago-CPH-Dubai: to ugentlige
- Dubai-Mexico-Houston-CPH-Dubai: to ugentlig

# Luftige forbindelser



- Dubai-Mexico-Atlanta-CPH-Dubai: en ugentlig
- Dubai-Zaragoza-Mexico-Los Angeles-CPH-Dubai: en ugentlig
- Dubai-Frankfurt-Atlanta-CPH-Dubai: en ugentlig
- Dubai-Frankfurt-Zaragoza-Mexico-Houston-CPH-Dubai: en ugentlig

I Dubai har Emirates SkyCargo åbnet første del af selskabets store nye fragtanlæg. Her er der kapacitet til mere end 700.000 tons fragt årligt.

Senere i år åbnes yderligere et fragtanlæg, der vil kunne håndtere omkring 1 million tons fragt årligt via Al Maktoum International Airport.

Dubai World Central (DWC) er Emirates nye fragtanlæg.

Emirates SkyCargo har i dag 12 fragtfly, 10 Boeing 777 og to Boeing 747-400.

Der flyves mellem 50 destinationer i hele verden, heriblandt København.

## Konstant vækst i luftfragten

Luftfragten i København er vokset gennem de senere år. I 2013 blev der fragtet 360.990 ton. Dermed er lufthavnen Skandinaviens største fragtknudepunkt, og det 12. største i Europa. Udover Emirates flyver også China Cargo, Singapore Airlines, Korean Air Cargo samt FedEx og DHL via Københavns Lufthavn.

Danmarks Rederiforening:

## Vækstplanen er et skridt mod at sikre maritim offshore-vækst

Vækstplan 2014, som SR-Regeringen onsdag indgik med et bredt flertal, er efter Danmarks Rederiforenings vurdering et første skridt mod at sikre Danmark en andel i den kommende vækst i de maritime aktiviteter relateret til offshore. Rederiforeningen er uforstående over for, at vækstplanen mangler fokus på søfolk og bore-rigge/boreskibe

Danmark har et meget stort vækst- og beskæftigelsespotentiale inden for de maritime aktiviteter relateret til offshore - et område som i dag beskæftiger op mod 20.000 personer og omsætter for anslået 10 milliarder kroner årligt.

Danmarks Rederiforening fremhæver i forbindelse med vækstplanen, at hvis danske virksomheder for alvor skal få del i de kommende vækstmuligheder inden for opsætning og servicering af et stigende antal havvindmøller samt inden for søgning efter og udvinding af energi til havs, er det nødvendigt at sikre konkurrencedygtige rammevilkår.

Derfor betegner Rederiforeningen det som et godt skridt, at SR-Regeringen sammen med et bredt flertal af Folketinget i Vækstplan 2014 har aftalt at styrke rammevilkårene for offshore-skibe ved at justere tonnageskatteordningen, så også maritime aktiviteter relateret til offshore bliver inkluderet i ordningen.

Men hvis det fulde beskæftigelsespotentiale skal forløses, mangler planen ifølge Danmarks Rederiforening at inkludere nettoløn til søfarende på offshore-området, som påpeget i regeringens maritime vækstplan fra december 2012.

Det vil Danmarks Rederiforening fortsat arbejde for. Samtidig bør tonnageskatte-reglerne efter foreningens opfattelse omlægges for boreskibe/mobile rigge.

- Offshore rummer et kolossalt maritimt vækst-potentiale for Danmark, men det er afgørende at sikre rammevilkår, der gør danske virksomheder i stand til at konkurrere internationalt. Vi har generelt gode rammevilkår for søfartsaktiviteter i Danmark, men der er hjørner, der ikke er kommet med, og som derfor er særligt presset i den internationale konkurrence, siger administrerende direktør i Danmarks Rederiforening, Anne H. Steffensen og fortsætter:

- Når man ikke ved disse forhandlinger har prioriteret at få de berørte søfolk med og få håndteret de særlige udfordringer, som boreskibe og -rigge mødes med, risikerer vi at Danmark går glip af højtbetalte jobs både til søs og i land. En omlægning af beskatningen kan sikre, at disse specialskibe også fremover kan drives under dansk flag og fra danske arbejdspladser. Det er en god forretning for Danmark. Vi vil derfor fortsætte dialogen med regeringen og Folketinget.

## Dansk handelsflåde er større end nogensinde

Antallet af skibe under dansk flag har nået et nyt højdepunkt. Det viser en opgørelse fra Danmarks Rederiforening opgjort 1. juli

Ved opgørelsen 1. juli i år var flåden af skibe under dansk flag for første gang større end 15 millioner ton dødvægt (DWT). Samtidigt steg bruttotonnagen (BT) til ca. 13,2 millioner ton, hvilket også er et nyt højdepunkt. I alt tæller den danskflagede flåde 637 skibe.

- Det er særdeles positivt, at danske rederier fortsat kan udvide handelsflåden til trods for fortsat svære markedsbetingelser i stort set alle segmenter, siger afdelingschef i Danmarks Rederiforening Jacob K. Clasen og fortsætter:

- Bagved tallene ligger også, at der er kommet nye rederier til Danmark, hvilket understreger Danmarks betydning som søfartsnation.

Væksten i tonnagen ses primært i linje- og specialfarten, mens tankfarten ser ud til at have stabiliseret sig ved omkring 3 millioner BT.

---

## Norsk rederi øger frekvensen til og fra Hirtshals

Det norske rederi Nor Lines øger frekvensen på Hirtshals Havn og anløber nu havnen to gange om ugen i stedet for én. Udvidelsen sker på baggrund af øgede godsmængder ud af Hirtshals

Nor Lines anløber normalt havnen hver mandag med skibene »Cometa« og »Tananger«, som går i to-ugers skift. Men efterspørgslen efter søtransport er steget så meget, at Nor Lines genopliver en nedlagt torsdagsrute. Ruten besjles af de tre fartøjer »Green Ice«, »Nord Jarl« og »Nord Kinn«, som går i tre-ugers skift og sejler mellem Holland, Tysk, Norge og nu også Danmark.

Alle de nye fartøjerne er sideportskibe med en længde på ca. 85 meter, og fuld frysekapacitet og kraner til håndteringen af forskellige godstyper.

- Bortset fra gods til og fra Hirtshals, så benytter Nor Lines også Hirtshals til besætningsskift, proviantering, bunkring og diverse reparationer af skibene, siger Poul Thomsen, der er speditør hos North Atlantic Shipping og agent for Nor Lines i Hirtshals.

Sidst på året forventes Nor Lines to nye gasdrevne skibe at blive sat i rute. Skibene, som hedder "Kvitbjørn" og "Kvitnos" er under bygning i Kina. Der er dog endnu ikke besluttet, hvilken rute de to nye LNG-skibe skal besejle.

Nor Lines A/S er en af de største operatører af godstransport langs Europas nordligste kystlinjer, og rederiet har opereret i Hirtshals i snart 30 år. Hirtshals Havns geografiske placering i forhold til Norge og Vesteuropa giver gode forudsætninger for samarbejdet mellem havn og rederi, og håndtering af transporter til og fra landene i både Nordatlanten og Europa.

# Seniormaskinchef's arbejde udløser atter præmie til Scandlines' hybridsystem

Scandlines har vundet en pris for seniormaskinchef Carsten Johansens arbejde på færgerne Prinsesse Benedikte. Prisen uddeles af det internationale magasin "Electric & Hybrid Marine Technology International". I kategorien "Årets maskinmester" blev Carsten Johansen udvalgt blandt 14 nominerede

Magasinets priser anerkender og hædrer verdens bedste producenter, leverandører, ingeniører, maskinchefer, opfindere og produkter inden for elektriske og hybride fremdriftssystemer til søfart. Juryen er nogle af verdens førende maritime journalister, videnskabsfolk og eksperter i industrien.

Scandlines' hybridfærge M/F Prinsesse Benedikte markerer en vigtig milepæl, da det for første gang i verden er lykkedes at sætte en hybridfærge af den størrelse i drift - systemet svarer til cirka 600 hybridbiler og kan drive det 8.800 ton tunge skib i omkring 30 minutter uden brug af dieselolie. Således forventes færgen at kunne reducere CO2-udledningen med op til 15 procent. Scandlines' seniormaskinchef Carsten Johansen har spillet en afgørende rolle i planlægningen og udførelsen af det banebrydende projekt.



Hybridsystemet på ruten Rødby-Puttgarden er et væsentligt punkt i Scandlines' strategi om mere bæredygtig færgedrift og er det første i en række af miljøvenlige investeringer. I 2013 til 2015 investerer Scandlines næsten 190 millioner kroner i miljøteknologier på ruten Rødby-Puttgarden. Derudover er der planlagt yderligere investeringer på andre Scandlines-ruter.

Scandlines har med hybridsystemet fået afgørende erfaring med batteridrift af færges og er nu klar til at tage næste skridt: Om mindre end et år kan den første færge på ruten Helsingør-Helsingborg sejle på batterier alene, forudsat at lokale myndigheder kan garantere en langsigtet planlægningshorisont og derved rentabilitet i projektet.

- Scandlines investerer ansvarligt i morgendagens miljøteknologi, der fører mod en grønnere fremtid. For at nå vores mål har vi brug for innovative og engagerede medarbejdere som Carsten Johansen. Jeg er stolt af, at han er en del af mit team, siger Claus Nikolajsen, Senior Vice President Route Management & Operations i Scandlines, der glæder sig over det vellykkede arbejde.

Han peger på, at Scandlines' rejse fortsætter fra at have udgangspunktet med traditionel færgedrift, over hybriddrift og til fremtiden emissionsfrie færges.





## DFDS køber op i England

Transport- og logistikvirksomheden Quayside Group, der har hovedsæde i Grimsby i det østlige England, er blevet overtaget af den danske rederikoncern DFDS. Med overtagelsen af Quayside Group får DFDS tilført temperaturreguleret lagerkapacitet og yderligere distributionsmuligheder i England. DFDS har tilsvarende aktiviteter i Skotland

I Grimsby driver Quayside to lagre, hvoraf det ene er ejet af gruppen. Distributionsopgaver bliver udført af egne chauffører og en ejet flåde på omkring 200 trækere og trailere.

Quayside har siden 1997 tilbudt temperaturregulerede transportere og opbevaring til forskellige producenter og leverandører af ferske og frosne produkter. I 2012/2013 havde Quayside Group en omsætning på 212 millioner kroner. Quayside Group beskæftiger 260 medarbejdere.

DFDS fremhæver, at købet af Quayside Group vil betyde øget service over for kunderne, når aktiviteterne bliver samlet og også give mulighed for synergier.

---

## Dansk rederikoncern er med i opløbet om opkøb

En række medier har i de seneste dage skrevet, at den danske rederikoncern, DFDS, er ved at købe det tyrkiske rederi U.N.RoRo. DFDS bekræfter, at rederiet er inde i billedet, men har ikke yderligere kommentarer

DFDS oplyser, at DFDS er blandt deltagerne i processen, ligesom DFDS deltager i en række andre processer, der understøtter rederikoncernens strategiske mål om konsolidering.

DFDS understreger, at rederikoncernen ikke, som nogle medier har skrevet, afgivet bindende bud på selskabet.

U.N.RoRo blev dannet i 1994 og opererer fem ruter i Sortehavet, Middelhavet og i Adriaterhavet, der bliver betjent af 12 ro/ro-skibe.

Skibene er bygget på FSG-værftet i Flensburg, hvor også DFDS har fået bygget skibe.

U.N.RoRo blev i 2007 købt af kapitalfonden Kohlberg Kravis & Roberts for 910 millioner euro.

# Tridem-kranbil har også tiplad

Sorø Vognmandsforretning har fået leveret en ny Volvo FM 500 8x4 tridem kranbil med Globetrotter førerhus. Dermed er vognmandsforretningen gået nye veje, da den nye lastbiler er firmaets første kranbil med opbygning fra Højbjerg Maskinfabrik



Lastvognen er leveret med specielle detaljer som arbejdslys, der kan tændes i en side ad gangen, så bilister i den modsatte side af, hvor der arbejdes, ikke blændes, og en holder til gavpladerne fra grabben.

Bilen, der først og fremmest skal bruges til asfalkørsel for DSV Transport, er solgt og leveret af Steen Sjøberg, Titan Lastvogne A/S i Ringsted.