

Ugens transport

Torsdag 24. januar til onsdag 30. januar 2013 - Nummer 3 - 2. årgang

Kilometerbaserede kørselsafgifter for lastbiler er til debat. S-R-SF-Regeringen vil indføre afgifterne, mens tidligere tilhængere af kilometerafgifterne har ændret holdning og nu er imod.

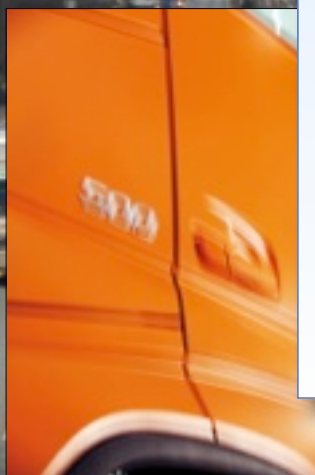
Læs mere på side 2 og side 8 og 9

Udvikling af en ny lastbil er en rystende oplevelse. Volvo Trucks fortæller om udviklingen af den nye FH.

Læs mere på side 16

Det danske RUT-register er kommet i EU-Kommissionens søgelys.

Læs mere på side 6



Kørselsafgifter er på vej - men hvor er de på vej hen

S-R-SF-Regeringen arbejder på et lovforslag, der skal bane vejen for kilometerbaserede vejafgifter. Idéen er ikke ny. VK-Regeringen blev i januar 2009 enig med alle partier i Folketinget undtagen Enhedslisten om, at der skulle indføres kilometerbaserede kørselsafgifter for lastbiler.

I dag har især Venstre ændret opfattelse og er i mod kilometerbaserede kørselsafgifter. Partiet foreslår - når det gælder udenlandske lastbilers eventuelt manglende betaling af vejafgift i Danmark - at man øger kontrolindsatsen fra politiets side.

Spørgsmålet om, hvad der sker på den korte bane er åbent. Vil S-R-SF-Regeringen med støtte fra Enhedslisten stemme forslaget i gennem - eller vil forslaget blive kørt i grøften.

Set på lidt længere sigt er det nok tvivlsomt, om en kilometerbaseret vejafgift vil blive i grøften. I EU er der flere lande - eksempelvis Tyskland, der har kilometerbaserede vejafgifter. Og i EU-systemet er der også regler for vejafgifter.

Der kan være mange gode grunde til ikke at øge transporterhvervets omkostninger ved at indføre vejafgifter. Men vejafgifter er ikke den eneste udfordring, vejtransporterhvervet i Danmark står over for. Hvad med omkostningerne til chaufførlønninger. Er de for høje - eller er det skatten, der er for høj. Hvornår er der nogle, der åbent vil debattere, om det danske skattesystem passer til skattesystemerne i eksempelvis Sverige og Tyskland.

Nogle politikere foreslår skattelettelse som et middel til at forbedre konkurrenceevnen. Det udløser ikke automatisk mindre omkostninger hos virksomhederne. Skal skattelettelse have en mærkbar effekt, må de eksempelvis kobles sammen med lavere bruttolønsmkostninger hos virksomhederne.

Transportinteresserede mennesker kan følge med hver dag på

transportnyhederne.dk
lastbilnyhederne.dk

God læselyst.

Venlig hilsen

Jesper Christensen, chefredaktør



Transportpolitik

Vognmandsorganisation:

EU-Kommissionens verdenssyn ligger langt fra transportørernes

På sin sidste session i arbejdet med at få udarbejdet en rapport om adgang til det europæiske transportmarked måtte EU-Kommissionen konstatere, at der er en forskel på, om man står i et af EU-Kommissionens kontorer i Bruxelles - eller om man står på en rampe hos en af Europas vognmandsvirksomheder

En af deltagerne på EU-Kommissionens session var nordiske NLA, der er etableret af vognmandsorganisationer i Sverige, Norge og Danmark. NLA deltog sammen med de fleste europæiske transportorganisationer og den internationale vejtransportorganisation IRU.

På høringen, der var den femte direkte konsultation med aktørerne på markedet, blev en række punkter debatteret - eksempelvis forenkling af regler, udvidelse af det europæiske register for vejtransportører (ERRU), forstærkelse af kontrolindsatsen på vejtransportområdet, indførelse af regler om delt ansvar i transportkæden og liberalisering af cabotagekørslen.

EU-Kommissionen er låst fast

NLA's direktør, Søren H. Larsen, der deltog i høringen mener, at det ikke er den store udfordring at blive enige på et vist niveau på tværs af aktørerne i transportmarkedet. Det er mere et spørgsmål om holdningen hos EU-Kommissionen.

- Vi har få udfordringer i relation til de øvrige stakeholders. Der var med enkelte undtagelser bred enighed om, at der ikke skal ske en yderligere liberalisering, som markedet ser ud nu, refererer han fra sessionen der fandt sted torsdag 17. januar.

Til gengæld bør der efter aktørernes opfattelse arbejdes hen imod, at transportmarkedet fungerer på mere lige vilkår. Det skal efter aktørernes mening ske ved en markant skærpet kontrol, en yderligere harmonisering af de sociale vilkår og en mere stram håndhævelse af de eksisterende cabotageregler, der bygger på, at cabotage er af midlertidig karakter og ikke kan sættes i system.

- Problemet er, at EU-Kommissionen er låst fast i en idé om en eller anden form for yderligere liberalisering, der ikke skal gennemføres på grund af, men på trods af opnåede lige vilkår på markedet. EU-Kommissionen vil liberaliseringen på dette tidspunkt - og det selv om der kan konstateres himmelvid forskel i eksistensbetingelserne mellem EU-landene, siger Søren H. Larsen.

Prisforskelle på 60 procent

NLA-direktøren henviser til, at der også på høringen blev fremlagt rundspørgeresultater, hvoraf det fremgår, at prisforskellene fra de billigste til de dyreste lande er op til 60 procent. Forskellen mellem eksempelvis dieselpriiserne lå på 10-25 procent. Søren H. Larsen oplyser også, at 99 procent af cabotagekørslen bliver udført i de gamle EU-15 lande.

Forslag og rapport i 2013

ifølge NLA vil EU-Kommissionen i første kvartal af 2013 færdiggøre en effektmåling af virkningerne af fem opstillede scenarier. Herefter vil der halvvejs gennem året sammen med effektmålingen blive fremlagt et konkret ændringsforslag til reglerne om adgang til markedet.

Forslaget forventes at blive præsenteret som en del af den vejtransportpakke, som også vil omfatte EU-Kommissionens nødvendige rapport om situationen på vejtransportmarkedet i EU.

EU-Kommissionen sætter fokus på dansk register for udenlandske virksomheder

Udenlandske virksomheder, der ønsker at levere tjenesteydelser i Danmark, skal som udgangspunkt registrere sig i registeret for udenlandske tjenesteydere - forkortet til RUT. En sag mod et tilsvarende register i Belgien betyder, at det danske register kommer i EU-Kommissionens søgelys

Den danske regering og myndigheder har skærpet kravene til, hvilke oplysninger udenlandske virksomheder skal registrere i RUT, ligesom Arbejdstilsynet har fået mulighed for at udstede bøder til virksomheder, der ikke overholder kravene.

Efter en ny dom, som EU-domstolen har afsagt i en sag mod Belgien, vil EU-Kommissionen se på det danske RUT-register.

Arbejdsgiverforeningen ATL forklarer:

Under sagen ved EU-Domstolen oplyste den belgiske regering, at baggrunden for oprettelsen af Limosa-registeret var, at man ville undersøge indvandring i forhold til socialforvaltningen og modvirke social dumping, ligesom registreringspligten også skulle sikre, at de udenlandske virksomheder betalte korrekt skat, og herunder gøre det muligt at bekæmpe socialt bedrageri.

Domstolen fastslog, at registreringskravet i Limosa vanskeliggjorde leveringen af tjenesteydelser fra udenlandske virksomheder på Belgiens område. Dermed var der en forskelsbehandling i forhold til udenlandske virksomheder. Spørgsmålet var herefter, om de hensyn, som Belgien havde påberåbt sig (skattemæssige og sociale) var tvingende almene, hvorved de kunne begrunde forskelsbehandlingen og om registreringskravet

Belgien har i lighed med Danmark et register - Limosa - hvor udenlandske udstationerede selvstændige erhvervsdrivende eksempelvis skal registrere oplysninger vedrørende:

- Data til identifikation af den selvstændige erhvervsdrivende
- startdato for udstationeringen i Belgien
- den forventede varighed af udstationeringen i Belgien
- angivelse af det sted i Belgien, hvor arbejdsydelserne udføres
- angivelse af den type tjenesteydelser, der udføres under udstationeringen
- momsregistreringsnummer i oprindelseslandet eller virksomhedsnummer
- data til identifikation af den belgiske bruger

gik videre end hensynet med de nationale regler tilsagde (den såkaldte proportionalitetstest).

Domstolen var enig med Belgien i, at skattemæssige og sociale hensyn kunne begrunde forskelsbehandlingen, men domstolen fandt ikke, at en generel formodning om bedrageri var tilstrækkelig begrundelse til at indføre en generel registreringspligt, og i den forbindelse fremhævede domstolen, at registreringspligten var meget detaljeret og ikke begrænset til tilfælde, hvor det skulle undersøges, om skattemæssige og sociale forpligtelser i Belgiens lovgivning blev overholdt. På den baggrund underkendte EU-domstolen det belgiske Limosa-register.

EU-Kommissionen forberede sag mod Danmark om RUT EU-Kommissionen er i gang med at forberede en sag mod Danmark, hvilket formentlig er begrundet i, at

Transportpolitik

kommissionen mener, at det danske RUT-register - ligesom Limosa - medfører en forskelsbehandling af udenlandske tjenesteydere, og denne forskelsbehandling ikke kan begrundes i nationale hensyn.

Spørgsmålet er så, om RUT står distancen, eller EU-domstolen med henvisning til tjenesteydernes fri bevægelighed fejler de danske argumenter af bordet. I den forbindelse er det væsentligt, at Danmark under EU-Kommissionens sag mod Belgien støttede Belgierne, idet man henviste til muligheden for at forebygge risici for arbejdsulykker og erhvervs sygdomme, men heller ikke dette argument var modstandsdygtigt i den konkrete sag.

Om RUT

RUT er en forkortelse for register for udenlandske tjenesteydere, og formålet med RUT er i henhold til udstationeringsloven at give myndighederne bedre

mulighed for at sikre håndhævelse af de regler, der gælder for udenlandske tjenesteydere og arbejdstagere, som opererer i Danmark.

Derudover skal RUT give fagbevægelsen mulighed for at varetage dens interesser og sikre ordentlige forhold på det danske arbejdsmarked.

Hvis en udenlandsk virksomhed ønsker at udstationere medarbejdere i forbindelse med leveringen af tjenesteydelsen, skal virksomheden registrere en række oplysninger i RUT - herunder: Virksomhedens navn, dato for påbegyndelse og afslutning af tjenesteydelsen, sted for levering af tjenesteydelsen, identiteten af lønmodtagere, som virksomheden udstationerer og udstationeringsperiodens varighed.

Transportspørgsmål kommer til debat på transportmessen i Herning

Efter at transportminister Henrik Dam Kristensen (S) har åbnet transportmessen - Transport 2013 - i Herning 4. april og foretaget den obligatoriske rundgang, går han direkte til et debatprogram

Programmet omfatter landtransporterhvervet, landspolitikerne og - som noget nyt - lokalpolitikere, som kan tænkes at have en mening om for eksempel en kilometerbaseret kørselsafgift betydning for udkantsområderne - noget, der allerede har vakt protest i Nordjylland.

Interesseorganisationen Danske Speditører deltager i debatten om, hvor landtransporterhvervet befinder sig om 10 år. Ordstyrer for diskussionen bliver Trine Sick, der er kendt fra TV.

- Transportmessen i Herning er i udgangspunktet en lastbil- og materielmesse, men selvfølgelig stiller vi op, når de brancher og politikere, vi samarbejder med til daglig, mødes og ønsker at diskutere rammevilkår for transport og logistik, siger administrerende direktør Martin Aabak, Danske Speditører.

- Deltagerne i diskussionen repræsenterer alle synspunkter, også nogen, som vi absolut ikke deler. Det bør kunne give en kvalificeret debat om sektorens fremtid.

Der er fri adgang til messen, men billet er påkrævet.

DTL havde besøg af skatteministeren

Skatteminister anser cabotage for et reelt problem. Sådan lyder det fra vognmandsorganisationen DTL, som fredag have møde af skatteminister Holger K. Nielsen (SF)

Ministeren blev modtaget af DTLs formand Jørgen Egeskov, næstformand Martin Danielsen og administrerende direktør Erik Østergaard hos DTL på Grønningen i København, hvor nogle af de forhold, som optager vognmandserhvervet, blev taget op.

- Det var et positivt møde, hvor vi udvekslede synspunkter om mange sager. Især er jeg enig med DTL i at cabotage er et reelt problem i Danmark, herunder for arbejdspladser i Danmark, sagde skatteministeren efter mødet ifølge DTL.

Ministerens bemærkning til cabotageproblemet kom på baggrund af en drøftelse af cabotage og social dumping i relation til problemerne på arbejdsmarkedet.

DTL peger på, at et øget pres på national kørsel risikerer at presse vognmænd og chauffører til at begå ulovligheder.

DTL havde også lejlighed til at drøfte S-R-SF-Regeringens planer om en kørselsafgift for lastbiler.

- Vi fortalte, hvad vi mener om formålet med kørselsafgiften - at det er en kostbar skatteopkrævning og at det ikke har virkning på trængslen og miljøet, siger Erik Østergaard.

Han henviser også til DTLs argumentation om regional skævvridning af kørselsafgiftens belastninger og andre ulemper såsom nedgang i beskæftigelsen, der alle blev lagt frem for ministeren.

Endelig havde ministeren lejlighed til at høre om DTLs arbejde med at få mere ordnede forhold for varebiler i kraft af nogle grundlæggende kvalifikationskrav for adgang til markedet med varebil til godstransport.

- I småbilsbranchen er der eksempler på skatte- og afgiftsunddragelse blandt varebilsvognmændene - noget, der giver problemer for de parter i logistikkæden, der lever af at engagere disse vognmænd. Det ville vi gerne illustrere for ministeren, forklarer Erik Østergaard.



Vejafgifter

Venstre siger nej til kilometerbaserede kørselsafgifter for lastbiler

Mens S-R-SF-Regeringen holder fast i at indføre kilometerbaserede kørselsafgifter for lastbiler, har partiet Venstre ændret opfatte. I 2009 da partiet var i regering sammen med Konservative, støttede Venstre ideen om at indføre kilometerbaserede vejafgifter for lastbiler

I dag lyder det fra partiet, at det er helt forkert i en tid, hvor dansk økonomi er udfordret og private arbejdspladser forsvinder.

Venstre har erkendt, at kørselsafgifterne, som partiets selv var med til at foreslå i 2008, skader konkurrenceevnen og arbejdspladser. Derfor siger Venstre nu, at nok er nok.

VK-regeringen foreslog i 2008 at indføre roadpricing, og i 2009 aftalte et bredt flertal i Folketinget at indføre kilometerbaserede kørselsafgifter (GPS baseret roadpricing) for lastbiler i stedet for de nuværende vejafgifter (Eurovignetten).

Kørselsafgifterne skulle indbringe 700 millioner kroner om året i ekstraprovenu i perioden 2015-2020, hvoraf 500 millioner kroner skulle finansiere lavere skat på arbejde som led i VK-Regeringens Forårspakken 2.0, og 200 millioner kroner skulle finansiere Infrastruktur fonden fra Aftalen om En grøn transportpolitik. Derudover skulle der opkræves penge til at etablere og drive systemet, hvilket skønsmæssigt ville blive i omegnen af 400 millioner kroner årligt.

Med Finansloven for 2012 besluttede S-R-SF-Regeringen sammen med Enhedslisten at stramme yderligere, så kørselsafgifterne fra 2015 skulle indbringe 2,7-2,9

milliarder kroner om året inklusiv udgifter til etablering og drift af systemet.

Venstre mener, at de kilometerbaserede kørselsafgifter for lastbiler vil koste konkurrenceevne og arbejdspladser, og derfor siger Venstre nej til nye kørselsafgifter.

Venstre fremfører, at S-R-SF-Regeringen med sit forslag vil syvdoble afgifterne for at køre lastbil på vejene i Danmark fra det nuværende niveau på knap 400 millioner kroner årligt til næsten 3 milliarder kroner årligt. Stigning kan efter Venstres opfattelse koste 1.100 arbejdspladser og 1 milliard kroner i mistede eksportindtægter.

Kørselsafgifterne vil efter partiets - og andre modstanderes opfattelse - særligt ramme hårdt i Nord- og Vestjylland, hvor virksomheder med langt fra produktionssted til afsætning har et stort transportbehov.

Venstre fremfører tre punkter i forbindelse med partiets afvisning af S-R-SF-Regerings forslag om kørselsafgifter for lastbiler:

- En årlig ekstraafgift på flere milliarder kroner for lastbiler på danske veje er den forkerte vej at gå i en tid, hvor konkurrenceevnen er udfordret og danske arbejdspladser forsvinder
- Det undrer os, at regeringen er så stålsat på at indføre en ny afgift, der i den grad gør det dyrere at drive virksomhed, dræber væksten og koster arbejdspladser. Især i provinsen
- I stedet for de kilometerbaserede kørselsafgifter vil vi arbejde på en mere effektiv håndhævelse af de nuværende kørselsafgifter baseret på erfaringer fra Østrig og Schweiz kombineret med en styrkelse af vejkontrollen af udenlandske lastbiler

Korte nyheder

Serviceerhvervene har negative forventninger til beskæftigelsen

Ifølge en ny statistik fra Danmarks Statistik, har serviceerhvervene svært ved at tro på stigende beskæftigelse. Forventningerne i serviceerhvervene var i december på minus 18 lige som i november

I december 2011 var tallet minus 19. Alle branchegrupper under serviceerhvervene har ifølge statistikken negative forventninger. Mest negative er transport og finans, forsikring og ejendom med videre.

Serviceerhvervene forventer faldende omsætning med nettotallet minus 8. Især transport har negative forventninger.

Sparemål kræver aftale med vognmænd

Aarhus Kommune ønsker at skære 9 millioner kroner på snerydningskontoen. For at nå sparemålet, skal kommune have aftaler i hus med vognmænd

En del af de ni millioner kroner afhænger af, om Aarhus Kommune kan indgå aftaler med de nuværende vognmænd, som har kontrakter på snerydning frem til april 2014, og som bliver berørt af kommunens begrænsede midler til snerydning.

Chauffør kom i klemme i bagsmækken

Tirsdag morgen blev en 57-årig lastbilchauffør klem i bagsmækken på en lastbil hos DLG i Aars. Ifølge politiet kan manden have været i klemme i over en time

Chaufføren blev fundet af nogle medarbejdere hos DLG ved halv ni-tiden. De havde syntes, at det var underligt, at lastbilen havde holdt stille nær anlægget i så lang tid.

Den 57-årige lastbilchauffør, der er fra lokalområdet, blev svært kvæstet kørt til behandling på Aalborg Sygehus.

Arbejdstilsynet er blevet tilkaldt for at undersøge de nærmere omstændigheder ved ulykken.

Flere container og færre ro/ro-enheder kom gennem havnen

Göteborgs Hamn håndterede 900.000 containere opgjort i 20-fods enheder i løbet af 2012. Det er en fremgang på en procent i forhold til 2011. Mens antallet af containerenheder steg i løbet af året, så gik det den modsatte vej med de rullende enheder

Antallet af rullende enheder - trailere og andet gods, der kan rulle - gik fire procent tilbage i 2012 i forhold til 2011 og landede på 534.000 enheder. Det kraftigste fald i løbet af 2012 står de afskibede biler for med et fald på 31 procent.

Forklaringen er først og fremmest en mindsket produktion på Volvo Personbilers fabrik i Torslanda.

Effektivitet

Ny it-virksomhed sætter "speed" på fragtaftaler

Om der er brug for en hurtig returfragt eller et længevarende samarbejde er ligegyldigt på websiden CargoMatch.dk, hvor transportører og speditører mødes elektronisk, når den optimale fragtløsning skal findes, og tomme biler fyldes. Der er penge at tjene uanset hvad

Den relativt ny-etablerede it-virksomhed CargoMatch, der har hjemsted i Odense, gør det med sin web-siden og bagvedliggende system lidt lettere for transportørerne at registrere, hvor en bil befinder sig, og hvilken typer gods den kan tage med retur (eller videre på sin rute). Dermed kan speditørerne eller andre transportkøbere se mulighederne på deres skærm og måske udnytte den ledige kapacitet.

CargoMatch peger på, at systemet dermed kan være med til at minimere tomkørsel, skaffe flere opgaver og forbedre bundlinjen.

For speditører og andre med mange transportopgaver vil CargoMatch være en hurtig og billig måde at finde en ledig bil til opgaverne. Et opslag på CargoMatch giver hurtigt overblik over mulighederne, hvorefter pris/tid osv. kan optimeres til opgaven.

Det er også muligt at finde biler med de rigtige godkendelser, så skal der for eksempel transporteres farligt gods, fremgår de ledige bilers specifikationer tydeligt på listerne.

CargoMatch er også en transportbørs

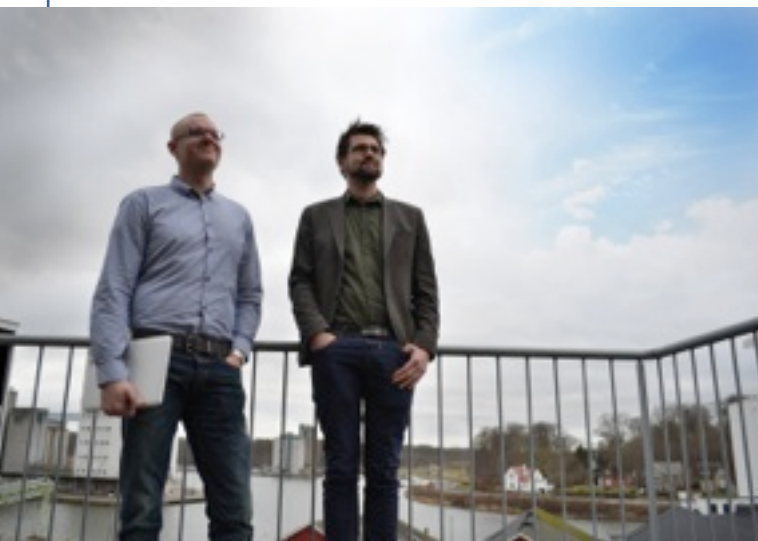
Som en separat del af CargoMatch findes en facilitet, hvor transportopgaverne kan udbydes til alle systemets brugere. Det vil sige, at speditøren udbyder opgaven via systemet og transportørerne kan herefter vælge at byde på opgaven. Det giver transportøren muligheder for ekstra arbejdsopgaver til eventuel ledig kapacitet og skaffer samtidigt speditøren nogle tilbud at vælge imellem, så både tid, pris og specifikationer passer til opgaven.

Prisen ligger under 1.000 kroner månedligt

CargoMatch tilbydes til alle professionelle aktører på transportmarkedet. For transportøren koster det under tusind kroner om måneden at have adgang til de mange muligheder for at optimere forretningen. Ifølge beregningerne vil udgiften være tjent hjem ved at undgå bare én tomkørsel fra for eksempel Århus til Odense.

Speditørernes betaling afhænger af en række faktorer som for eksempel antal kontorer, brugerkoder, organisation osv. Denne gruppe vil tjene penge på systemet ved at minimere tidsforbruget med at finde en velegnet transportør til opgaven og få den udført til den

Effektivitet



øjeblikkelige markedspris alt afhængig af, hvor meget ledig transportkapacitet, der er.

CargoMatch arbejder på at få flest mulige speditører i gang med at bruge CargoMatch allerede i årets første kvartal, så der hurtigt kommer mange opgaver til transportørerne. Som en del af dette arbejde installerer CargoMatch systemet ude hos speditørerne og instruerer dem samtidigt i at bruge det.

Det handler om bedre indtjening i transportbranchen. CargoMatch er et iværksætterprojekt. Med udgangspunkt i et kendt problem og anvendelse af ny teknologi har iværksætterne Jesper Gade Nissen og Benjamin Egeskjold satset energi og penge på at udvikle og programmere systemet, der er on-line baseret og fungerer på alle almindelige IT-platforme.

Det primære formål med systemet er at skaffe transportørerne returgods, så de tjener penge i stedet for at køre med tomme biler. Og at gøre det nemmere for speditørerne at finde biler med de rigtige specifikationer/priser til opgaverne.

- Det er selvfølgelig penge, der i første omgang får branchen til at bruge CargoMatch, siger Jesper Gade Nissen og fortsætter:

- Men der ligger faktisk også en stor CO2-besparelse i, at der ikke kører en masse tomme biler rundt.

Om CargoMatch ApS

- CargoMatch er udviklet og ejes af Jesper Gade Nissen og Benjamin Egeskjold.
- Benjamin Egeskjold har over syv års erfaring fra branchen og har udviklet det værktøj, han selv har manglet.
- Systemet er færdigt testet og operationelt.
- CargoMatch regner med, at flertallet af de danske transportører vil benytte sig af systemet i løbet af et år, idet de åbenlyse muligheder for at forbedre bundlinjen er store.
- CargoMatch har kontorer på Havnegade i Odense.



Trafiksikkerhed

Vejdirektoratet: Vær med til at skabe fremtidens variable vejtavler

En arbejdsgruppe i EU-projektet Easyway spørger trafikanterne til råds i en undersøgelse af symboler på variable vejtavler uafhængige af sprog.

Vejdirektoratet vil gerne have hjælp fra trafikanter

13 lande er med i den fælles trafikantundersøgelse, der har til formål at finde nye symboler, der er uafhængige af sprog og dermed kan bruges på vejtavler i forskellige lande.

Undersøgelsen er bygget op om en fiktiv vejstrækning, hvor deltagerne bliver præsenteret for en række symboler og tavler. Det hele tager ca. 10 minutter at gennemføre.

Interesserede kan finde undersøgelsen [her](#):

Det kan være nødvendigt at hente en plugin, for at kunne deltage i undersøgelsen.



Den tyske transportminister: 10.000 p-pladser til lastbiler er færdige

Siden 2008 er antallet af lastbilkøberingspladser langs motorvejene i Tyskland blevet udvidet med 35 procent, så der i dag er over 38.500 pladser til rådighed

Den tyske transportminister Peter Ramsauer peger på, at der i 2012 blev anlagt omkring 2.000 nye p-pladser til lastbiler.

Siden 2008 er der investeret over en halv milliard euro i p-pladser til lastbiler i Tyskland.

I 2013 er der sat yderligere midler af til anlæg af nye lastbilkøberingspladser.

Trafiksikkerhed

Antallet af højresvingsulykker med dødelig udgang var i 2012 nede på to

Vognmandsorganisationen DTL betegner de nyeste tal fra Vejdirektoratet over ulykker mellem højresvingende lastbiler og cyklister som yderst positive. DTL afvikler i år sin kampagne "Trafiksikkerhed i Øjenhøjde" for tiende gang

- Med forbehold for, at tallene stadig kun er foreløbige, så er en rate på 11 ulykker i 2012 med personskaade til følge - heraf tilfælde med 3 dræbte og 7 alvorligt tilskadekomne - udtryk for en meget positiv tendens de senere år, når man tænker på, at antallet af højresvingsulykker i perioder har været tæt på 40 og med over 10 dræbte, vurderer DTL's chefkonsulent Frank Davidsen, som har en fortid som ansat i politiet.

Frank Davidsen peger samtidig på, at DTL i mange år har haft fokus på højresvingsproblematikken og har blandt andet deltaget i den særlige spejlgruppe, der blev nedsat af Trafikstyrelsen, da ulykkerne var på sit højeste i midten af forrige årti.

- Og den nødvendige fokus skal holdes fortsat, for det har ganske givet en virkning, fremhæver Frank Davidsen.

Langt nede i rækken

Det relativt set lave antal alvorlige ulykker med højresvingende lastbiler ligger i statistisk set langt under

de ulykkesårsager, der registreres for trafikken som helhed.

- Vi er meget langt nede, hvis man sammenligner med tallene for alvorlige ulykker som følge af for høj hastighed, spritkørsel og manglende sele. Derfor vil en stigning på blot én yderligere alvorlig ulykke se voldsomt ud i statistikken. Men der foretages jo mange tusinder højresving hver eneste dag landet over, siger Frank Davidsen.

Trafiksikkerhedskampagne fortsætter

Som en del af arbejdet med at færdes sikkert omkring lastbiler, afvikler DTL i 2013 for tiende gang kampagnen "Trafiksikkerhed i Øjenhøjde". Over 70.000 skolebørn i de lavere klassetrin har fået besøg af kampagnen og er blevet undervist i, hvordan man som fodgænger og cyklist forholder sig, når lastbiler er i nærheden. Her fokuserer man også på den særlige højresvingssituation.

Den 10. april er der "kick-off" for kampagnen "Trafiksikkerhed i Øjenhøjde" 2013, der foregår frem til sommerferien på skoler i Jylland i et bælte fra trekantsområdet over til vestkysten.

EU-landene udsteder kørekort af samme model

Fra og med lørdag 19. januar 2013 er alle nye kørekort, der udstedes i EU, i form af et plastikkort, der ligner et kredittkort, med et europæisk standardformat og skrappere sikkerhedsforanstaltninger

Det nye europæiske kørekort vil gradvist afløse de over 100 forskellige papir- og plastikmodeller, der på nuværende tidspunkt er i brug blandt EU's godt 300 millioner trafikanter. Kørekortet er en del af den større pakke af tiltag, som træder i kraft for at øge den frie bevægelighed, forhindre kørekortsvig og forbedre trafiksikkerheden i EU.

Tysk undersøgelse: Lastbilers kofangere gør ulykken farligere

For svage og forkert placerede kofangere bag på lastbiler koster hvert år liv og svært tilskadekomne på de europæiske veje. Den danske interesseorganisation for bilister, FDM, kræver sikkerheden forbedret efter resultatet af en test, som den danske organisation har gennemført med blandt andet sin tyske søsterorganisation, ADAC



Risikoen for at en ulykke ender fatalt, hvis en personbil kører op bag i en lastbil, er trods krav om underkørings-kofangere stor. EU indførte i 2007 krav om, at alle lastbiler og lastvognstrailere skulle have monteret underkørings-kofangere, der forhindrer biler i at køre helt ind under lastvognens bagende. En ny test, som FDM har lavet i samarbejde med blandt andet tyske ADAC, viser imidlertid, at kofangerne i mange tilfælde ikke virker efter hensigten.

FDMs biltekniske redaktør Søren W. Rasmussen peger på, at testen viser, at underkørings-kofangerne langtfra kan modstå belastningen ved en kollision med en bagfrakørende personbil. I stedet for at blive stoppet af underkøringsværnet, fortsætter personbilen ind under lastvognstraileren, som maser både forrude, instrumentbord og forsæder.

At det går så galt, skyldes, at kofangeren i mange tilfælde er for svag til at kunne modstå belastningen ved et sammenstød. Derudover sidder den for højt placeret til at fange en bagfrakommende personbil.

Testen viser imidlertid, at samme personbil vil klare kollisionen langt bedre, hvis blot kofangeren forstærkes,

og dens placering ændres en smule. En operation der anslås at koste omkring 750 kroner pr køretøj.

Få ændringer kan betyde liv frem for død

- De få ændringer betyder, at kofangeren nu både fanger og modstår presset fra den påkørende personbil. Samtidig aktiveres personbilens sikkerhedszoner ved sammenstødet, så kollisionen bliver knapt så voldsom, og dermed reduceres risikoen for alvorlige kvæstelser hos bilens fører og forsædepassager markant, siger Søren W. Rasmussen.

Ifølge tal fra Vejdirektoratet mister i gennemsnit to mennesker om året livet på de danske veje i ulykker, hvor en personbil kører op bag i en lastbil, mens 11 kvæstes. I Tyskland er tallet op mod 40 dræbte i tilsvarende ulykker, mens 400 kommer svært til skade.

På baggrund af testen af underkørings-kofangere vil FDM nu tage kontakt til de danske myndigheder med henblik på at få ændret og skærpet kravene til lastbilers kofangere.

Nyt om transportfolk

Vehco ansætter ny mand i Sydeuropa

Vehco-gruppen har ansat Serge Lardy som South European Director. Serge Lardy får ansvaret for salg, marketing og forretningsudvikling i Frankrig, Spanien og Italien og bliver samtidig medlem af Vehco gruppens management team

Serge Lardy får kontor hos Vehco France i Brest. Vehco er den anden største udbyder af professionelle flådestyringsløsninger til transport- og logistikbranchen i Frankrig. Serge Lardy overtager ansvarsområderne efter Frederic Serre, som forlader sin stilling efter at have været administrerende direktør for Vehco France siden 2009.

Serge Lardy har været i flådestyringsbranchen i over tyve år og har haft ledende stillinger i France Telecom, Alcatel og Qualcomm. Han indtræder i Vehco' ledelsesteamet i en periode med høj vækst og store muligheder for virksomheden, især i Frankrig, hvor omsætningen er steget med over 25 procent det seneste år.

For Vehco AB, som er Vehco-gruppens moderfirma, er ansættelsen af Serge Lardy en del af en omorganisation af gruppen med det formål at gøre organisationen mere flad og således få et tættere forhold mellem topledelsen og kunderne.



Fakta om Vehco:

- Vehco blev grundlagt i 2001 af studerende på Chalmers Universitet i Sverige. I 2009 overtog de Comlog i Danmark og i 2011 fusionerede de med franske ELOmobile.
- Vehco udvikler, sælger, implementerer og vedligeholder mobile it-løsninger til transport- og logistikbranchen (køretøjs-, chauffør- og ordremanagement).
- Vehco er blandt de førende i Europa.
- Vehco gruppen, som har hovedkontor i Gøteborg i Sverige, beskæftiger ca. 120 medarbejdere.
- Over 35 000 køretøjer fordelt på 800 kunder i Europa er udrustet med Vehco udstyr

Udvikling af en ny lastbil

Den nye Volvo FH er kommet på vejen efter mange test

Inden en ny lastbil får lov til at køre ud fra producentens samlebånd, skal modellen gennem en række test. Et eksempel er den nye Volvo FH, som har været nedkølet og opvarmet, rystet og rullet rundt. Den er blevet kørt kilometer efter kilometer under ekstreme forhold

For Volvo Trucks var der denne gang tale om en mere gennemgribende udviklingsproces, da den nye Volvo FH er helt anderledes, end den hidtidige model, som kom på vejen tilbage i 1990'erne.

Samtlige komponenter og tekniske løsninger er nye, og det stillede store krav til kvalitetstestene. Mange af de test, der blev udført med den nye Volvo FH, fokuserede på kundernes behov.

- At vide og forstå, hvordan kunderne har tænkt sig at bruge lastvognen, de driftsforhold, de skal køre under, de segmenter, de arbejder i, samt deres nuværende og fremtidige krav er helt uundværligt, når vi opstiller kvalitetsstandarder for vores produkter, siger Hayder Wokil, der er kvalitetschef hos Volvo Trucks.

- I sidste ende er det et spørgsmål om at opnå maksimal driftstid. Kunderne har brug for at vide, at deres lastvogne vil løse opgaverne som forventet, uanset vej- og klimaforhold eller driftsforhold, tilføjer han. De krav, som Volvo trucks stilles til kvalitetstestene, er omfattende.

- Det tog os over et år bare at færdiggøre den kontrol- og prøveplan, som definerede de egenskaber ved lastvognen, der skulle testes, siger Kenneth Abrahamsson, projektleder for kontrol og afprøvning af den nye Volvo FH.

- Kontrol- og testplanen er meget indviklet, men selve testmetoden er derimod nem at forstå. Det er et spørgsmål om at teste, måle og forbedre - og derefter gentage



testprocessen igen og igen, indtil produktet lever op til kravene - eller overstiger dem. Der følges op på samtlige fejlrapporter, og rettelserne indarbejdes, siger han.

De udførte test fokuserede på områder som lastvognens

Udvikling af en ny lastbil

driftssikkerhed, holdbarhed og brændstofforbrug. I første omgang blev enkeltkomponenter som chassiset, førerhuset og det elektriske system testet hver for sig. Da de hver især var godkendt, var tiden kommet til at teste hele lastvognen. Det foregik dels på Volvo Trucks' egne laboratorier og testområder, dels under almindelig erhvervskørsel med de vognmænd, der deltog i feltprøverne.

Et af de mange testområder, som Volvo Trucks bruger til at teste lastvogne, ligger i Kiruna i Nordsverige.



I vinteren 2011/2012 var den laveste registrerede temperatur her minus 44 grader celsius. Det iskolde klima er perfekt til at teste, hvordan en nye lastbil vil fungere under så ekstreme forhold.

Hans Johanson var blandt testingeniørerne, og han sørgede for, at alle chaufførerne vidste, hvad der forventedes af dem.

- Disse test er knyttet til kundernes drift. Testchaufførerne bruger med andre ord køretøjerne på nøjagtig samme måde som deres egne lastvogne. De kører i dem, medtager nogle gange passagerer, sover i dem og kontrollerer dem for at sikre, at de starter om morgenen, selv efter en nat med streng frost, siger han.

I løbet af testperioden blev hver eneste lastvogn kørt mindst 20.000 km i den isnende kulde, hvor et af de største problemer var, at samtlige komponenter i lastvognen fra det hårdeste metal til elsystemet - blev skrøbelige. Udfordringen var at udvikle komponenter, der kan modstå iskolde omgivelser uden at svinge.

- At sikre sig, at lastvognen kan modstå ikke bare ekstrem kulde, men også hurtige temperaturskift, er endnu en kvalitetsmæssig udfordring. Så vi kører normalt fra Nordskandinavien, hvor der kan være 40 minusgrader, til den norske kyst, hvor klimaet er mildere og fugtigere, og temperaturen ofte er over nul. Tyve minutter senere kører vi så op i bjergene igen, hvor temperaturen falder igen, forklarer Hans Johanson.

I Göteborg blev andre test gennemført

På testområdet i Hällerød i nærheden af Göteborg blev der udført en anden type test. Her arbejdede en stor gruppe testchauffører på at udføre en række krævende komprimerede

udholdenhedstest. Sådan et testprogram svarer til 10 år og 1.250.000 km på vejene. Det omfatter vejforhold med eksempelvis kørsel på stigninger på mellem 10 og 20 procent og kørsel hen over en række store forhindringer som huller, vaskebræt, brosten, forsænkninger og vandrender. Testprocedurerne omfatter også andre elementer, som for eksempel åbning og lukning af dørene igen og igen.

Udvikling af en ny lastbil



En af de hårdeste dele af den komprimerede udholdenhedstest er kørsel på udholdenhedsbanen. Her udsættes lastbilerne for de samme typer forhindringer, som de vil møde under almindelige trafikforhold, men på langt kortere tid. Ved at køre rundt og rundt på banen, som omfatter mange forskellige udfordrende forhindringer, bliver testen betydeligt hårdere.

En endnu mere komprimeret test blev udført på rysteanlægget i Volvo Trucks' laboratorier, hvor lastvognen blev rystet døgnet rundt i seks til otte uger. For en kunde ville det svare til at køre mere end en million kilometer.

Der følges op på al feedback fra kontroltesten for at forstå årsagen til alle fejl og finde holdbare tekniske løsninger.

De nye løsninger udsættes herefter for en ny test, og proceduren fortsætter på samme måde, til specifikationerne for den pågældende komponent lever op til kravspecifikationen.

Feltprøver hos kunder

For også at kontrollere produktet fra slutkunders perspektiv udførte Volvo Trucks også feltprøver.

- På Volvo Trucks' testområde i Hällered, Sverige, er den nye Volvo FH blevet udsat for en række krævende test.



Udvikling af en ny lastbil



indebærer, at vi tester den nye Volvo FH-serie i erhvervskørsel. Vi har haft næsten 50 lastvogne ude hos kunder i Europa, Australien og Brasilien. På denne måde kan vi dække forskellige kørselsforhold og transporttyper og forskellige typer klima og chaufføradfærd, siger Kenneth Abrahamsson.

Når lastbilens kvalitet skal testes, er ekstreme forhold ikke det eneste vigtige aspekt. Volvo Trucks har masser af kunder, der kører under mere »normale« forhold, så den nye lastvogn er også designet til at passe til dem.



Kulden er meget hård ved lastvognen, siger testingeniør Hans Johanson. Testene blev udført inden lanceringen af lastbilen, så køretøjerne var kamufleret.

Fakta om kvalitetstesten af den nye Volvo

Den nye lastvogn er blevet underkastet en lang række krævende test. De omfatter:

- Beregning og simulering
- Bænktest
- Kontrol/afprøvning af funktioner
- Køretøjstest

- Støjsimulator
- Brændstoffberegning
- Varme- og kuldekamre
- Snavsetest

- Bremsetest
- Komprimerede udholdenhedstest
- Pålidelighedstest
- Testkørsler i ekstremt kolde og varme klimaer

- Feltprøver i erhvervskørsel hos kunder
- Brændstofføkonomitest
- Køreegenskaber
- Chaufførkomfort
-

Lastbilleverancer

Scania leverer to nye trækere til at dække transportbehovet

Firmaet Laurent Dæk i Viborg har taget to nye Scania R 400 Euro 5 Ecolution-trækere i brug

Bilerne skal beskæftige sig med transport af egne varer til og fra dæk-branchen i Danmark. Bilerne er Scania R400 Hiline Euro 5 opbygget fra fabrikken med 900 liters tank og kasser i højre side.

De nye biler er specificeret efter Scania's Ecolution koncept, der fokuserer på brændstoføkonomisk kørsel.



Volvo Trucks kommenterer førstestpladsen: Vi er stolte

Totalmarkedet for tunge lastbiler i Danmark over 16 ton blev i 2012 på 3.366 køretøjer, hvoraf Volvo tegnede sig for 925, hvilket svarer til en markedsandel på 27,48 procent. Det gjorde endnu en gang Volvo til markedsleder på det danske marked

Totalmarkedet for tunge lastbiler steg en anelse i 2012 i forhold til året før, men er stadig langt fra totalmarkedet før den internationale lavkonjunktur satte ind i efteråret 2008. Alligevel er Volvo Trucks mere end tilfreds med resultatet i 2012.

- Vi er både stolte og glade for at blive markedsleder igen på det danske marked, og det i et år hvor Volvo Trucks havde særlige udfordringer. Vi skulle både markedsføre og sælge vores bestående produktprogram og tillige en helt ny produktserie. Det har glædet os, at kunderne stadig har tillid til Volvo-produktet og også har taget rigtig godt i mod vores nye FH-serie. Det er vi både stolte og ydmyge over for - succes forpliger, siger Commercial Trucks Manager Peter K. Andersen fra Volvo Group Trucks Danmark A/S.

Dantra får den første Euro 6'er fra DAF

Dantra A/S i Hampen har som den første kunde i Danmark bestilt en af de nye Euro 6 DAF XF, som blev introduceret på IAA i Hannover sidste år

Dantra A/S, der har købt DAF gennem mange år, har i en samlet ordre på i alt 10 køretøjer bestilt den første DAF XF i Danmark. Køretøjet er en DAF XF Space Cab med 460 hk, og den forventes at blive leveret til Dantra A/S i løbet af de kommende måneder.

Det bliver en stor glæde for DAF at overrække det første køretøj i denne nye serie til Dantra A/S, blandt andet fordi det mere eller mindre er blevet en tradition, at når DAF introducerer en komplet ny lastbil, så har Dantra A/S gennem de sidste årtier altid været den første kunde i Danmark, som får den allerførste indregistreret.

Ugens citat:

- Grundholdningen er, at det er bankerne, der bestemmer, hvilke gebyrer de vil have, og det er kunderne, der bestemmer, hvor de gerne vil have bank.

Statsminister Helle Thorning-Schmidt (S) om Danske Banks nye gebyr for at have en konto i banken.

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

*Ansvarshavende chefredaktør er:
Jesper Christensen*

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