

# Ugens transport

Torsdag 31. januar til onsdag 6. februar 2013 - Nummer 4 - 2. årgang

## Østeuropæiske transportvirksomheder vinder frem - Rapportage fra Rumænien og Bulgarien

Læs mere side 4



*Chauffør må vente endnu en uge på den endelige dom*

*Læs mere på side 11*

*Øgede vægtgrænser har udløst flere begrænsninger*

*Læs mere på side 3*

# Landtransportmarkedet er under stadig forandring

Betingelserne for at drive en transportvirksomhed ændrer sig løbende. I 1970'erne og 1980'erne var en af de store udfordringer for transportvirksomhederne at få tilladelserne til at strække så langt som muligt - og nogle gange længere end de kunne nå.

Lidt efter lidt blev båndene på transportmarkedet i EU løsnet. Der kom flere og flere internationale tilladelser, som blev lettere og lettere at få greb om.

Grænsekontrollen blev ophævet inden for EU, så lastbilerne med deres chauffører kunne komme hurtigere frem.

EU blev udvidet, så markedet blev større.

Der kom flere lastbiler på vejene med chauffører, der havde et andet udgangspunkt, end det, der havde været gældende i årene, hvor Europa var delt om med et hegn ned gennem Tyskland.

Det har påvirket landtransporterhvervet markant. Hvor udviklingen vil gå hen i de kommende år, kan være svært at forudse. Men konkurrencen mellem transportvirksomhederne bliver næppe mildere.

I denne udgave af Ugens transport skriver Per Fischer en tankevækkende rapportage med udgangspunkt i en rejse, han var på til Østeuropa, hvor udgangspunktet var cabotage.

God læselyst.

Venlig hilsen

Jesper Christensen, chefredaktør

Transportfolk kan følge med hver dag på

[transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk)

[lastbilnyhederne.dk](http://lastbilnyhederne.dk)

Og finde et overblik over den seneste uges transportbegivenheder i Ugens transport på websiden:

[ugenstransport.dk](http://ugenstransport.dk)



# Transportforhold

Erfagruppe konstaterer:

## Højere vægtgrænser udløste begrænsninger på broer

Blandt de resultater, som formanden for DTL's Kran-Blok erfagruppe, Frank Segall, fremhævede på erfagruppens årsmøde, var en opbakning fra Vejtransportrådet under Transportministeriet til erfa-gruppens forslag om en klassificering af de kommunale veje til brug for særtransporterne

På den måde vil politiet og kommunerne få en langt mere smidig sagsbehandling, når der skal udstedes tilladelser.

- Anbefalingen fra Vejtransportrådet er sendt videre til Trafikstyrelsen, som vil vurdere vort forslag med Vejdirektoratet. Så det ser fornuftigt ud, sagde Frank Segall.

Han kunne så også konstatere, at de højere vægtgrænser for vogntog, som ellers betyder mere gods på ladet og dermed mere effektive transporter, har taget en drejning i en anden retning.

- De forhøjede tilladte totalvægte fik den forunderlige konsekvens, at kommunerne begrænsede adgangen til mange broer. Opsatte skilte med lavere vægtgrænser over mange broer har skabt problemer for særtransporterne og for den almindelige lastbiltrafik, fremførte Frank Segall, som dog kunne oplyse, at Vejdirektoratet har sat fokus på sagen og kontakten Kommunerens Landsforening, KL.



- Det er nemlig blevet tydeligt, at mange kommuner ikke har analyseret deres broers reelle bæreevne, sagde erfagruppens formand.

### Korridorer til vindmølletransporter

Frank Segall kunne også informere om et nyt projekt fra vindmølleindustrien, som skal skabe egentlige korridorer for de meget store transporter.

- Kran-Blok Erfa har i flere år peget på nødvendigheden af, at industrien skulle på banen og arbejde for at lette transporten af deres varer, så vi hilser initiativet velkommen, sagde han på årsmødet.

# Transportforhold

## Rapportage fra øst: Fri cabotage vil feje vesteuropæiske vognmænd af vejene

Når eller hvis EU politikerne iværksætter igangværende planer om fri cabotagekørsel kan det få uoverskuelige konsekvenser for det vesteuropæiske landtransporterhverv. Siden de nuværende gældende EU regler for begrænset cabotage blev indført i 2009, har mange vognmandsforretninger i den vesteuropæiske del af EU og EØS landene oplevet en lille forsmag på, hvilken negativ betydning fri cabotage kan få for fremtidens konkurrencevilkår mellem vest- og østeuropæiske vognmænd og deres chauffører

### Af Per Fischer - en rapport fra Østeuropa

Allerede i dag er vognmandsforretninger i Norden og det øvrige Vesteuropa bukket under for transportbranchens hidtil hårdeste konkurrencevilkår. En stor del på grund af det, der kan tåle at bære titlen som konkurrence på ulige vilkår fra østeuropæiske vejtransportaktører.

For at opnå den mest aktuelle indsigt i konkurrenceforholdene rejste Per Fischer til Rumænien og Bulgarien.

Denne artikel baserer sig på facts, egne vurderinger og oplevelser og interview med vognmænd, chauffører, vognmandsorganisationer, speditører og uddannelsescentre.



*Alle EU-lande skal leve op til samme krav om chaufføruddannelse. Uddannelser koster omkring 550 euro (cirka 4.000 kroner, som i mange tilfælde svarer til en månedsløn.*



# Transportforhold

Denne artikel handler udelukkende om de to landes indflydelse på den vesteuropæiske vejtransportbranche.

Eftersom der er nu er i alt 12 lande fra den østeuropæiske del af EU, er der helt sikkert nogle personer med relation til transportbranchen, der undrer sig over hvorfor denne artikel er forbeholdt Rumænien og Bulgarien.

Forklaringen er forholdsvis simpel. Eftersom de to stater blev optaget i EU fællesskabet så sent som i 2007, er der tale om de nyeste medlemmer i ”klubben”.

Af andre interessante argumenter kan nævnes, at de to stater udskiller sig fra mængden af østeuropæiske medlemmer ved at stå udenfor Schengensamarbejdet og Eurozonen. Derudover tegner de to stater sig for EU's laveste lønniveauer og indkomstskatter, som i kombination er en suveræn vinder i konkurrencen, der handler om løndumping.

Det ses med al tydelighed med et stadigt stigende antal lastbiler, som kører international trafik på nummerplader fra de to EU-lande.

## Løn på mellem 7.400 og 10.400 kroner

Den gennemsnitlige månedsløn for mange chauffører, der kontinuerlig kører international trafik tre måneder ad gangen, udgør mellem 1000 og 1400 euro. Da den skattepligtige indkomst - målt på profit - varierer fra 16 procent i Rumænien til 10 procent i Bulgarien, og samme skatteniveauer gælder for virksomheder, herunder også transportbranchen, er der ikke behov for uddannelse fra højere læreanstalter for at finde frem til, at den nordiske og øvrige vesteuropæiske vejtransport ikke har en levende chance for at deltage i den del af konkurrencen om international kørsel, som udelukkende er baseret på billigste transporter.

De kan heller ikke deltage i konkurrencen om den omdiskuterede cabotagekørsel. Da netop den del af

## Hvad sagde udvalgte personer

**Svenske Göran Svensson**, der er vokset op i Södertälje, har mange jern i ilden. I 1994 bosatte han sig i Bulgarien for at træde ind som Sveriges generalkonsul. Og den stilling har han stadig sammen med tillidshvervet som Præsident for Bulgariens Handelskammer, hvis fornemste opgave går ud på at udvikle bedre handelssamarbejde og forståelse med blandt andet de nordiske lande.

Men da generalkonsulen er en flittig mand, driver han også privat etablerede transportaktiviteter med navnet TimeLine. Aktiviteterne er delt op i tre grupper. Varehotel i egen terminal, national godsdistribution med 25 topmoderne Scania lastbiler og international godstransport - med indlejede vogntog - mellem Sverige, Norge, Danmark og Nordtyskland. Som noget meget specielt i Bulgarien, sørger TimeLine for læs begge veje.



# Transportforhold

konkurrencen med al tydelighed har bevist sig at være ulovlig i mange tilfælde, er ordet sabotagekørsel nok en bedre betegnelse.

## Hvem bærer skylden?

Hvem og hvilke personer, der er skyld i den nuværende og fremtidige uholdbare konkurrencesituation, som EU/EØS landene er havnet i, og er nødt til at tage stilling til, findes der sikkert en masse gode og mindre gode forklaringer på.

En af de mange kan føres tilbage til 2004, hvor Danmark var vært for EU's formandskab. Den gang traf EU politikerne beslutning at lukke ikke mindre end ti østeuropæiske lande ind i varmen - på en gang. Måske for at tilgodese EU's grundlov, som er baseret på fri bevægelighed af varer og arbejdskraft indenfor EU's grænser. Eller var det måske et ønske om at finde nye markeder til de bestående 15 EU lande.

Uanset hvilken grund, eller grunde, der dannede basis for beslutningen, blev der ikke taget højde for, eller hensyn til, de to europæiske gruppers sociale og økonomiske forskelle. En situation, som frem til i dag har ført til en uholdbar situation for det vesteuropæiske vejtransporterhverv, og et alt andet end misundelsesværdigt arbejdsliv for de mange østeuropæiske chaufførers tilværelse, som i vid udstrækning er præget af uacceptabel løndumping, manglende familieliv, en kummerlig tilværelse med katastrofal mangel på sanitære forhold og penge til daglige fornødheder, som friske madvarer - og total mangel på indflydelse fra fagforeninger.

Apropos penge. I chaufførernes respektive hjemlande rækker det lave lønniveau. Modsat er købekraften utrolig ringe, når de kører og arbejder under vores himmelstrøg.

Er det virkelig den situation, de såkaldte "eurokrater" stillede mod? Det er nok tvivlsomt. Derimod har de fået deres vilje, hvis målet var at skabe billige vejtransporter.

**Vesselin Stoyanov** er stifter, ejer og administrerende direktør for Transpress, som er placeret blandt Bulgariens førende transport- og logistik virksomheder. Fra den spæde start har virksomheden, der har hovedkvarter i Sofia, oplevet en rivende udvikling til dagens status med 254 medarbejdere, 100 sættevognstrækkere, en 350 kvadratmeter stor godsterminal og en omsætning i 2011 på 11 millioner euro (ca. 82,5 millioner kroner).

I 2011 flyttede virksomhedens vognpark 400.000 læs med en samlet vægt på 460.000 ton.

De største aktiviteter er baseret på international fast linjekørsel - just in time - mellem Bulgarien og større byer Tyskland og Slovakiet.

Den del af aktiviteterne udgør 59 procent af omsætningen. Derudover giver et veludviklet nationalt netværk som supplerer omsætningen med de resterende 41 procent.

Ud af de 100 sættevognstrækkere står der Volvo på fronten af 60, hvilket er stærkt medvirkende til at hele trækkerflåden er tilslutte Volvos flådestyringssystem Dyna Fleet.

- Vi er meget afhængig af de informationer, som kommer fra det system, fastslår Vesselin og fortsætter:

- Nogle af de vigtigste oplysninger for os er, at vi kan trække på stort set alle relevante informationer vedrørende køretøjerne drift. Eksempelvis har vi draget stor nytte af, at hele trækkerflåden kørte 730.000 kilometer med et brændstofforbrug på 3,7 kilometer pr liter. Desuden ved vi også, at der var tale om 55 procent optimerede læs, mens den resterende del af transporterne var læsset til mellem 30 og 50 procent. Og det er absolut noget der skal ændres i fremtiden, vurderer Vesselin, der også er formand for Bulgariens største vognmandsforening.

# Transportforhold

Uanset hvad, der blev stilet mod, tyder noget på, at eurokraterne er i færd med at nedtone planlagte regler om fri sabotage. Ifølge oplysninger fra troværdig kilde er denne kovending baseret på klager fra ledende vesteuropæiske transportnationer som blandt andet Holland, Belgien og Tyskland. Altså tyder noget på, at de folkevalgte politikere i Bryssel endelig er begyndt at interessere sig for den alvorlige konkurrenceforvridning, som råder mellem medlemsstater i Østeuropa og Vesteuropa

## Alle tiders job

Det skulle undre mig om ikke nogle vejtransportører i vesteuropæiske stater, som går ind for generel cabotage, påstår, at vesteuropæiske chauffører i international trafik - før i tiden - arbejdede under lignende lusede forhold, der i dag betragtes som en selvfølge for chauffører fra Østeuropa.

Til de vejtransportører, der udelukkende har kendskab til datidens eksportchaufførers tilværelse, bag skrivebordet, har jeg følgende bemærkning.

Sidst i 1970'erne og første i 1980'erne var jeg beskæftiget som dansk eksportchauffør med transport af stykgods mellem København, Paris og Madrid. Skønt det er mange år siden, husker jeg med al tydelighed, at det var et godt og respekteret job, der fyldte godt i lønposen. Således var økonomien så god, at der var råd til et dagligt bad, varm aftensmad på diverse lokale restauranter. Med andre ord refererer jeg til en helt anden arbejdstilværelse en den, lavtlønnede østeuropæiske eksportchauffører oplever i dag.

## Chauffører er i bunden af ranglisten

Og så er disse chauffører til og med placeret i bunden af deres respektive landes sociale rangliste. Eftersom samme chauffører typisk kører international i tre måneder ad gangen, er det umuligt at overholde køre/hviltiderne.

En af de mest udprægede, og beviselige overtrædelser,

Den blev etableret i 1991 under bogstaverne NSBP (National Association of Bulgarian Road Hauliers) og har i dag omkring 100 medlemmer som råder over flere end 1.000 tunge lastbiler.



**Radu Dinescu** er generalsekretær for UNTRR, som står for National Union of Road Hauliers from Romania. Desuden er han Rumæniens repræsentant i IRU, ligesom han ivrigt forsøger at forbedre forholdene for den rumænske vognmandsforenings medlemmer med opsøgende arbejde i EU.

Radu fortæller at foreningen har rundet de første 25.000 medlemmer. Da medlemmerne tilsammen råder over 100.000 transporttilladelser til køretøjer i segmentet 3,5 ton og opefter, er denne forening ikke let at ignorere.

Udover det generelle foreningsarbejde, er der i sær to parametre som ligger Radu meget på sinde. Cabotage i EU og hvad han vurderer som total mangel på oplysninger om, hvordan embedsmænd i de øvrige EU stater fortolker de mangfoldige regler som vejtransportbranchen skal overholde hver dag.

# Transportforhold

er af bestemmelsen om, at det er ulovligt at tilbringe den såkaldte "lange weekend" periode i førerhuset.

## Mange sammenligninger

Med adresse til transportbranchen har de to lande mange fællesnævnerne.

For fællesnævnerne vedkommende drejer det sig primært om erhvervelse af kørekort til vognet med 40 ton totalvægt og uddannelser, som ifølge min vurdering ikke lader noget stå tilbage for krav, der stilles til samme i eksempelvis Norden. Med andre ord følger de mangfoldige uddannelser i Rumænien og Bulgarien også direktiver som er udarbejdet af EU. For helhedens skyld skal nævnes, at resultater fra samtlige uddannelserne skal godkendes af nationale myndigheder, før de er gældende.

Uddannelserne finder sted på private centre, hvis størrelser varierer fra mindre familie ejede institutioner til større institutter med mere end 50 ansatte. Fælles for begge grupper er, at de er privatejede og driften udelukkende er baseret på kundebetaling, som i disse tilfælde er nye chauffører og rutinerede chauffører, som har meldt sig til grund- og videreuddannelse ifølge EU direktiv 2003/59EF, som vurderes at omhandle chauffører til omkring 6 millioner tunge køretøjer.

For forståelsen skyld skal nævnes, at pris for de nævnte uddannelser koster omkring 550 euro (cirka 4.00 kroner, som i mange tilfælde svarer til en månedsløn.

Fælles er også at hovedparten af landenes vejtransportører forventer stor fremgang, når og hvis EU fjerner de nuværende restriktioner for cabotage.

Når talen falder på cabotage, forstummer næsten al samtale vedrørende ulovlig cabotage. I hvert fald gav ingen de interviewerede personer udtryk for at have kendskab dertil.

- Det var godt nok vores vilje at komme ind i EU, men da det samtidig var jeres valg, har meget svært ved at forstå, hvorfor kolleger i den vestlige del af EU beklager sig så meget over regler, der vedrører cabotage.

- Som modvægt kunne vi, Rumænien og Bulgarien, rette lignende klager over de mange vesteuropæiske transportvirksomheder, der har etableret sig i vores lande. Men det finder vi intet grundlag for udtaler Radu med hævet stemmeføring og fortællere videre.

Da der fra EU's side bliver givet udtryk for, at alle regler skal være ens for alle stater, kan jeg ikke lade være med at udtrykke skuffelse over, at det ikke er muligt at finde frem til, hvordan de respektive stater har deres egen fortolkninger de forskellige regler i praksis. Her tænker jeg specielt på strafammer for overtrædelser af selv de mindste bagateller. Det ville da være både rart og retfærdigt at disse regler var til rådighed i hvert medlemsstats sprog på en EU web-side.

**Catalin Putineanu** er administrerende direktør for IBCarbo, et aktieselskab, som driver speditionsvirksomhed i Bulgarien. Virksomhedens aktiviteter er udelukkende baseret på godstransport til og fra Bulgarien, Norden og øvrige EU stater. Altså har man hverken egne lastbiler, eller egen terminal. Disse funktioner er uddelegeret til henholdsvis vognmænd og terminalejere.

- På den måde har vi valgt at holde os til det, vi selv mener at være bedst til, siger Catalin, som også er en af virksomhedens ejere og medstiftere.

I forbindelse med det nordiske marked er vejtransporter primært koncentreret mod møbler og industrimaskiner til henholdsvis Sverige, Danmark og Norge. Med hensyn til Norge er aktiviteterne noget mindre end tilfældet er for Sverige og Danmark.



# Transportforhold

Sidst, men derfor ikke mindst, er de to lande knyttet sammen med en ret kedelig kendsgerning. For kort tid siden fik de fra EU afslag på ansøgning om optagelse i Schengensamarbejdet. Begrundelsen var, at den ønskede og nødvendige nedkæmpelse af korruption og organiseret kriminalitet endnu ikke har nået et tilfredsstillende niveau.

## Fusk med kørekort

Et eksempel på det blev bevist i slutningen af 2011, hvor der i Rumænien blev afsløret en stor korruptionssag, som blandt andet medførte anklager mod politiet for fusk med udstedelse af kørekort.

Med hensyn til den øst-vestlige konkurrence er det værd at nævne, at de to østlandes vognflåder til international kørsel ikke længere består af noget gammelt skammel, men i vid udstrækning af topmoderne vogntog, der ikke lader noget stå tilbage for vognflåder i eksempelvis Norden.

*Lastbiler fra Østeuropa holder ofte i lange rækker på rasteplasser rundt om i Europa. Her er det på motorvejsrasteplassen ved Karlslunde.*

At en stor del af de nævnte vognflåder - og chauffører - er beskæftiget med international trafik i den vestlige del af EU, betyder, at vesteuropæiske speditørfirmaer spiller en væsentlig rolle, når det gælder konkurrencen med vognmænd fra Vesteuropa.

Dels fordi de formentlig drager store økonomiske fordele af de billige transportere, dels fordi de ikke kan drages til ansvar for planlægning af de enkelte køretøjernes og chaufførers eventuelle overtrædelser af gældende regler og lovgivning.

Som afslutning må det være på sin plads at rette opmærksomheden mod den kendsgerning at en del borgere fra Makedonien, har taget chaufførjob i Bulgarien. Selvom Makedonien står udenfor EU fælleskabet, er det intet problem at få arbejde i Bulgarien. Primært fordi Makedoniske borgere har historisk ret til statsborgerskab i indtil flere lande.

- Trafik til Norge er vi knap så begejstret for. Ifølge vores vurdering er toldbehandling og andre administrative opgaver alt for besværlige, siger Catalin, der har medvirket til at udvikle den kun fem år gamle virksomhed til at spille en dominerende rolle, som i dag spilles af 37 medarbejdere.



For at undgå sprogmisforståelser, er al kommunikation foregået på engelsk. I tilfælde, hvor det på grund af manglende sprogforståelse var nødvendigt, blev oplysningerne suppleret med oversættelse-assistance fra nationale transportjournalister. De nævnte kolleger har udelukkende medvirket som planlæggere og translatører. Derfor har deres personlige og faglige meninger ikke haft nogen som helst indflydelse på teksten i denne artikel.

*Per Fischer*

# Transportforhold

## Nordiske vognmandsorganisationer siger sammen med tyske kollegaer nej til liberalisering af cabotagereglerne

På et møde i denne uge mellem sammenslutningen af tre nordiske vognmandsorganisationer - Nordic Logistics Association, NLA - og den tyske organisation Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik, BGL, var der enighed om, at der efter de nuværende omstændigheder på transportmarkedet ikke er plads til en yderligere liberalisering af cabotagekørslen

- Både NLA og BGL har den klare opfattelse, at andre tiltag er nødvendige, før EU må og skal fortsætte en yderligere liberalisering af vejtransportmarkedet, hedder det i en fælles erklæring fra de to organisationer, som til sammen repræsenterer omkring 30.000 vognmænd i Sverige, Norge, Danmark og Tyskland.

- Der er behov for en konsolidering af det nuværende marked og en yderligere harmonisering af konkurrencebetingelserne såsom lønomkostninger og sociale forhold med henblik på at tillade vores

vejgodstransportører at drive virksomhed, der er socialt, økonomisk og miljømæssigt bæredygtige, hedder det videre i erklæringen.

### Flodbølge af billig transport

- Organisationernes holdning er udtryk for en reel bekymring for, at vores nationale virksomheder drukner i en flodbølge af social dumping, dårlige rammevilkår og miljømæssig ligegyldighed - alt sammen i jagten på den billigste transport i et marked, hvor godsmængderne frem mod 2020 bliver mere end fordoblet på det europæiske marked, siger formand for NLA og administrerende direktør i den danske vognmandsorganisation, DTL, Erik Østergaard.

Han peger på, at mødet gav en klar indikation af, at de tyske vognmandsvirksomheder, der ligger centralt i Europa slås med de samme problemer, som danske, norske og svenske vognmandsvirksomheder, der befinder sig i randen af Det Indre Marked.

- Det er bekymrende og må give EU-Kommissionen anledning til alvorlige overvejelser om, hvilket udspil man vil lægge for dagen, siger Erik Østergaard.



# Mere fra nyhedsstrømmen

## Chauffør må vente endnu en uge på den afgørende dom

For godt to år siden blev en chauffør standset og kontrolleret af politiet.

Kontrollen viste at chaufføren ifølge politiet havde overskredet sin køretid med over 30 procent - og dermed stod til at miste sit kørekort - og dermed også sit arbejde

Chaufføren mente - sammen med sin advokat - at dommen var for hård og gik i retten med sagen for at få straffen sat ned til en såkaldt pausebøde.

Byretten i Roskilde fulgte anklagemyndighedens indstilling og frakendte ham kørekortet. Chaufføren ankede dommen til Østre Landsret, som vurderede, at chaufføren skulle straffes med en bøde for at have holdt for korte pause - og ikke for at have overtrådt sin køretid med over 30 procent.

Anklagemyndigheden søgte efterfølgende om at få sagen prøvet ved Højesteret, som behandlede sagen tirsdag i denne uge.

Hvad dommerne i Højesteret kommer frem til, får chaufføren at vide, når Højesteret afsiger sin dom tirsdag i næste uge.

Læs også:

**ITD: Det skal være slut med groteske sager om køre- og hviletider**

På side 16.

Interesserede kan læse mere om sagen på [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk)

## Jernbane i Sønderjylland får støtte fra EU's Ten-T- program

Jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Vojens betegnes som en flaskehals for jernbabetransporten mellem Skandinavien og det øvrige Europa, da der kun er ét spor til deling mellem den nord- og sydgående trafik

Derfor har EU besluttet at yde et bidrag til finansieringen af en udbygning af strækningen til to spor.

EU har fundet 5 millioner euro - cirka 40 millioner kroner - i kassen med penge til Ten-T programmet.

I sin begrundelse fremhæver EU-Kommissionen, at projektet vil betyde en stor forbedring i kapaciteten for jernbanetransport på strækningen og i hele regionen - inklusiv Sverige og Norge.

Projektet med dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens bliver også betegnet som vigtig, når det gælder om en øget fleksibilitet i projektet med en fast forbindelse over Femern Bælt.

EU-midlerne på de nævnte 5 millioner euro skal bruges til forundersøgelser, planlægning af VVM-redegørelse og arkæologisk overvågning.

# Mere fra nyhedsstrømmen

## Enhedslisten foreslår bedre forhold for jernbanetrafikken til og fra Hirtshals

Folketinget skal tage stilling til et beslutningsforslag, som vil - hvis det bliver vedtaget - pålægge S-R-SF-Regeringen at sætte gang i anlæg af jernbaneterminal og jernbanespor til betjening af godstog på Hirtshals Havn

Målet er at skabe basis for omladning af løstrailere, containere med videre fra og til norges-færgerne til tog.

Samtidig opfordres S-R-SF-Regeringen til at undersøge mulighederne for at udbygge banen Hirtshals-Aalborg med det nødvendige antal krydsspor for at sikre, at der ikke opstår flaskehalse for banegodstrafikken til og fra Hirtshals Havn.

Enhedslisten foreslår, at udbygningen sker efter følgende retningslinjer:

- Der anlægges et ca. 730 meter langt spor til betjening af tog for transport af løstrailere, containere og veksellad til og fra Hirtshals Havn
- Der anlægges omløbs- og henstillingsspor og andre tilhørende faciliteter efter behov
- Der anlægges eventuelt krydsspor på banestrækningen Hirtshals-Aalborg på lokaliteter, der samtidig kan fungere som togstop for ny- eller genåbnede stationer - eksempelvis Voerbjerg, Sulsted og andre.

Forslaget vil - hvis det bliver vedtaget - imødekomme lokale ønsker om at få etableret mulighed for kombitransporter mellem færge og tog i forbindelse med norges-færgerne.

## Jernbane i Sønderjylland får støtte fra EU's Ten-T- program

Jernbanestrækningen mellem Vamdrup og Vojens betegnes som en flaskehals for jernbabetransporten mellem Skandinavien og det øvrige Europa, da der kun er ét spor til deling mellem den nord- og sydgående trafik

Derfor har EU besluttet at yde et bidrag til finansieringen af en udbygning af strækningen til to spor.

EU har fundet 5 millioner euro - cirka 40 millioner kroner - i kassen med penge til Ten-T programmet.

I sin begrundelse fremhæver EU-Kommissionen, at projektet vil betyde en stor forbedring i kapaciteten for jernbanetransport på strækningen og i hele regionen - inklusiv Sverige og Norge.

Projektet med dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens bliver også betegnet som vigtig, når det gælder om en øget fleksibilitet i projektet med en fast forbindelse over Femern Bælt.

EU-midlerne på de nævnte 5 millioner euro skal bruges til forundersøgelser, planlægning af VVM-redegørelse og arkæologisk overvågning.

# Mere fra nyhedsstrømmen

## Containergodset steg med 28 procent i Stockholms Hamnar

I løbet af 2012 voksede godsmængderne i containerterminalen i Frihamnen i Stockholm med 28 procent i forhold til 2011

- Vi er meget glade for de voksende volumener gennem 2012 og ser frem mod en fortsat stærk tilvækst i 2013, siger Henrik Widerståhl, viceadministrerende direktør og markedschef i Stockholms Hamnar.

Antallet af rederier, der anløber i Frihamnen i Stockholm er øget og har bidraget til væksten. Siden oktober 2012 har Mediterranean Shipping Company, MSC, valgt anvende containerterminalen Frihamnen for sit gods til og fra Stockholmsregionen.

Containerterminalen anløbes nu hver uge af fire rederier - Unifeeder, Team Lines, Mediterranean Shipping Company (MSC) og SCA Transforest. De fire rederier trafikerer blandt andet Antwerpen, Rotterdam, Hamburg, Bremerhaven, St Petersburg og Rauma.

Totalt blev der omsat for knap 36.000 containere målt i teu i Stockholms Hamnar i 2012.

Sammenlignet med Göteborgs Hamn er Stockholms Hamnar en mindre containerhavn.

I 2012 håndterede Göteborgs Hamn omkring 900.000 containere målt i teu - tyve fods containere.

## Seafarers Trust lancerer sin første app

Søfolk verden over kan nu hente den første app fra Seafarers' Trust, der er velfærdsdelen under get internationale transportarbejderforbund, ITF

Den nye app vil ifølge Seafarers' Trust kunne hjælpe søfolk til at få hjælp eller nødvendig information på en hurtigere og enklere måde. Den nye app - Shore Leave - er en gratis og off-line app, der tillader søfolk at gemme kontaktinformationer på alle kontaktcentre for søfolk verden over.

Den nye app findes både til Android- og Apple-smartphones.

## Rederi-selskab - nu uden skibe - har sat en ny kurs

Det danske selskab Erria A/S er nået til enighed med sin hovedbankforbindelse omkring en gældsrestrukturering og de fremtidige rammer for selskabets finansieringsforhold

Dermed afslutter Erria en lang og hård periode og retter nu blikket fremad for at koncentrere sig 100 procent om de fremadrettede fokusområder inden for Ship management og Consulting.

Som tilfældet blev i 2012 vil de nye forretningsområder i 2013 bidrage med såvel øget salg som øget indtjening for Erria A/S.

## Effektivitet

# ATL indgår aftale med ITD om køre-hvile-tids-service

Fremover kan medlemmer af arbejdsgiverorganisationen ATL få glæde af ITD's køre-hvile-tids-system Tachoweb, som kan holde styr på vognmændenes køre-hvile-tids-data. ATL og ITD har indgået en aftale, som sikrer alle ATL's medlemmer fri adgang til det internetbaserede system

Aftalen betyder, at de ATL-medlemmer, som ikke samtidig er medlem af ITD, vil kunne få koblet op til 70 biler gratis på Tachoweb mod indbetaling af et startgebyr på 2.000 kroner.

Tachoweb-systemet er i løbet af kort tid blevet en stor succes. På kun et år er over 4.000 biler og 400 vognmandsvirksomheder blevet koblet på Tachoweb.

En opkobling giver vognmænd og chauffører et nyttigt overblik, som kan bruges til at nedbringe fejl og overtrædelser og dermed spare dem for dyre bøder.

ATL og ITD peger på, at systemet også med til at hæve overliggeren for hele branchen på et område, hvor offentlighedens kritiske blik ofte har hvilet tungt på branchen.

- Vi har skannet markedet for at finde det bedste tilbud omkring køre-hvile-tids-support til vores medlemmer. Det er vi overbeviste om, at vi har fundet i ITD's Tachoweb. Systemet er allerede kørt grundigt ind hos rigtig mange brugere og er meget velfungerende. Vi ser aftalen med ITD som en god investering for ATL og for

branchens som helhed, siger branchedirektør i ATL, Anne Windfeldt Trolle.

### Data kan være med til at dokumenterer

Hos ITD glæder man sig også til samarbejdet. Perspektivet er, at den betydelige datamængde i Tachoweb sammen med målrettet egenkontrol i virksomhederne kan komme hele branchen til gode på sigt.

- Jo flere biler, vi har koblet op på systemet, desto bedre statistik grundlag har vi for sammen at tale branchens sag overfor politikerne. Vores branche har gennem tiden døjet med, at enkeltsager gang på gang har betydet lovstramninger - ikke mindst på køre-hvile-tids-området. Et sagligt statistisk overblik er sammen med målrettede forbedringer i virksomhederne det, der skal til for at få vendt denne uheldige tendens, siger ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen.

Aftalen mellem ATL og ITD betyder, at ATL-medlemmerne får gratis adgang til en grundpakke, som indeholder revisionsikker opbevaring af alle virksomhedens køre-hvile-tids-data og adgang til et webbaseret analyseværktøj, hvor vognmænd og chauffører løbende kan danne sig overblik over eventuelle fejl og overtrædelser. Download kan foregå via opstillede Tachoweb download-stationer over hele landet. I dag er der 32 offentligt tilgængelige download stationer.

ATL-medlemmerne vil også have mulighed for at tilkøbe månedlige statusrapporter over fejl og overtrædelser samt udvidet rådgivning. Den almindelige rådgivning i brug af Tachoweb vil blive forestået af ATL's køre-hvile-tids-eksperter Bent Bejstrup og Henrik Christensen.

# Kriminalitet

## Politi og transportorganisation arbejder sammen om at forebygge svindel med dieselkort

Misbruger kriminelle dieselkort, kan det koste virksomhederne flere hundredetusinde kroner. Som regel er det firmaerne, som hæfter for et betydeligt beløb ved misbrug, og tyve kan nå at stjæle mange tusinde liter diesel på kort tid

Nu vil politi og landtransporterhvervet sparke gang i et samarbejde med olieselskaberne for at bekæmpe misbruget. Teknologisk er mulighederne mange.

- Kriminelle kan i dag forholdsvis let aflæse dieselkort ved at installere udstyr ved en stander. Vi har eksempler på, at der inden for ganske få timer er tanket med oplysninger fra det samme misbrugte kort flere steder i Europa, og i Sverige forsvandt der på et døgn 8.000 liter diesel fra en manipuleret stander, siger chefkonsulent Anders Jessen fra transportorganisationen ITD.

Anders Jessen deltog tidligere på måneden i en svensk konference om kriminalitet mod transportsektoren med dieselkort i centrum. Deltagerne var enige om, at olieselskaberne skal spille en større rolle for at sikre kortene bedre.

Eksempelvis har flere olieselskaber stadig kun kort med magnetstriber og ikke chip, som er langt sværere at misbruge. Samtidig er det ikke alle selskaber, som gør det muligt for vognmænd at overvåge kort på computeren fra deres kontor eller bestemme, hvor chaufførerne kan tanke dieselolie.

### Lavthængende frugter

Ønsket om en stærkere indsats fra olieselskabernes side har Anders Jessen hørt fra vognmændene selv. Ved en

række møder i et af ITD's netværk er olieselskaber på skift blevet inviteret, og debatten om ansvaret for sikringen af dieselkort har bølget mellem vognmændene og olieselskaberne.

- Nogle selskaber gør en stor indsats, men andre halter desværre bagefter. Her er det afgørende, at vi sammen trækker i arbejdstøjet, siger han.

Det er Syd- og Sønderjyllands Politi enig i. Herfra er politikommissær Christian Østergård med i indsatsen mod transportkriminalitet.

- Et tæt samarbejde mellem branchen, olieselskaberne og politiet er helt afgørende for at komme skridtet videre. Det vil være en win-win situation for os alle, mener politikommissæren.

Inden for kort tid vil politiet og vejgodstransportbranchen stable en konference på benene sammen med olieselskaberne. Her skal deltagerne forme en fælles front mod de kriminelle og arbejde for at få udnyttet de teknologiske muligheder.

- Der er mange lavthængende frugter, vi kan og bør plukke så hurtigt som muligt, lyder det fra Christian Østergård.

## Transportorganisation: Det skal være slut med groteske sager om køre- og hviletider

Transportorganisationen ITD har fået nok af det, som organisationen betegner som "retsmaskineriets stive og umenneskelige behandling af chauffører og vognmænd i sager om køre- og hviletid". Organisationen sender derfor et skarpt opråb til politikerne om at nytænke systemet for kontrol og retslig behandling af de komplicerede regler

Chauffører og vognmænd har gennem de seneste seks- syv år arbejdet med en risiko for at miste deres kørekort eller få store bøder for brud på køre- og hviletidsreglerne. En række sager, som forskellige advokater har ført for chauffører og vognmænd, er endt med frifindelse eller betragteligt mildere straffe, end dem, politi og anklagemyndighed mente, de tiltalte skulle have.

Nogle af sagerne handler om mangelfyldt eller forkert udfyldte køreskiver, skrivefejl eller glemsomhed i forbindelse med skift fra en funktion til en anden.

Aktørerne inden for landevejstransporten ønsker klare linjer og konsekvens, men føler sig ifølge ITD "...ofte som kastebolde i et retsmaskineri, der tydeligvis ikke er gearret til at give de ofte komplicerede sager en fair behandling".

Transportorganisationen ITD siger fra og sender et indtrængende opråb til de ansvarlige politikere om nytænkning af hele kontrolsystemet for køre- og hviletid.

- Vores udgangspunkt er selvfølgelig, at reglerne skal overholdes, men det stive og umenneskelige regelrytteri er simpelthen nået for vidt. Vi har brug for at tænke i helt nye baner for at finde en kontrolmodel, der virker efter

hensigten og ikke resulterer i disse groteske sager gang på gang, siger ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen.

### Politiet ser på sikkerheden

Næste uge har ITD indbudt branchefolk, juridiske eksperter og politikere til en åben konference for at få hul på debatten om en bedre retspleje for køre- og hviletidsområdet. Og ITD har konkrete forslag med i tasken:

- Vores anbefaling er en model, hvor politiet tager sig af at kontrollere lastbilerne ude i trafikken, og Trafikstyrelsen foretager administrative kontroltjek af virksomhederne. Det vil virke mere smidigt og sikre et større fokus på ansvar og forbedringer hos alle, siger Jacob Chr. Nielsen.

I dag foretager politiet både vejkontroller og kontroller af virksomhederne. Virksomhedskontrollerne foregår ved, at politiet udtrækker en måneds køre- og hviletids-data fra virksomheden. Stikprøven kan være op til et år gammel, og alle overtrædelser i den pågældende måned resulterer i kontante bøder til vognmanden såvel som de involverede chauffører.

- Man kan diskutere, om det overhovedet giver mening at holde chaufførerne ansvarlige for data, der er op til et år gamle. Hovedsigtet med virksomhedskontrollen er jo at sikre, at arbejdsgiveren overordnet har styr på sagerne. Det ser vi primært som en administrativ proces, og ikke et strafferetligt anliggende, der skal kunne hjemsøge intetanende chauffører i lang tid efter, at den pågældende kørsel er gennemført og glemt, siger Jacob Chr. Nielsen.



# Miljø og alternative brændstoffer

## EU lancerer strategi for rene brændstoffer

EU Kommissionen har lanceret en pakke af foranstaltninger, der skal sikre, at der bliver anlagt tankstationer for alternative brændstoffer med fælles standarder for udformning og anvendelse i hele Europa

EU-Kommissionen foreslår med sin pakke bindende mål for medlemsstaterne, hvor de skal etablere et minimum af infrastruktur for rene brændstoffer såsom elektricitet, hydrogen og naturgas og indføre EU-standarder for det nødvendige udstyr.

## Rapport: Grøn vognpark kræver mange forskellige brændstoffer

Hverken gas, el, brint eller biobrændstoffer kan hver for sig sikre en grøn transportsektor. Der skal trækkes på mange forskellige løsninger, konkluderer den grønne tænketank, Concito, i ny rapport

På en workshop i oktober sidste år præsenterede interesseorganisationer for de grønne bilteknologier deres ideer til, hvordan vognparken kan gøres grønnere, når det gælder brændstoffet. Et ekspertpanel har efterfølgende vurderet deres forslag. På baggrund af workshoppen og diskussioner med alle interessenter udgiver tænketanken Concito en sammenfatning af resultaterne.

Concito peger på, at der ofte fokuseres på infrastruktur til de grønne teknologier såsom ladestander samt brint- og gastankstationer. Regeringen har afsat en pulje på 70 millioner kroner til den type infrastruktur.

Infrastrukturen er ifølge Concito imidlertid en meget lille del af, hvad der skal til, for at der kommer fart i den grønne omstilling af transport-sektoren.

Den grønne tænketank fremhæver, at man skal satse på at introducere de grønne teknologier i køretøjsflåder, hvor

der kan samles erfaringer med hensyn til anvendelse og service og hvor infrastrukturen kan udnyttes optimalt.

### Prissignalet er forkert

- I øjeblikket er hovedbarrieren for grøn omstilling af transportsektoren, at prissignalet er forkert. Registreringsafgiften er ændret, så de små energiøkonomiske biler nu er billigere end elbiler. Og med den usikkerhed der stadig er med hensyn til teknologien, er elbilen ikke det lette valg for forbrugeren, siger Susanne Krawack, chefkonsulent i Concito.

- Bustransport og lastbilsflåder på gas vil i først omgang betyde en mindre reduktion af CO2-belastningen, men med biogas og på længere sigt syntese gas vil det være fornuftigt at satse på gas som i Sverige og Tyskland. At kombinere krav til teknologi med krav til flere buspassagerer i innovative udbud, kan være en måde at omstille bustrafikken, siger Susanne Krawack.

Læs mere om Concito's anbefalinger og konklusioner på næste side.

# Miljø og alternative brændstoffer

## Concito anbefaler og vurderer:

- at man primært satser på elbiler til persontransport og introducerer gas til den tunge transport
- at brændselsceller på brint ventes på lidt længere sig få en rolle i transportsektoren
- at blanding af 2. generations biobrændstoffer også kan yde et bidrag til den grønne omstilling.

## Concito konkluderer, at man kan gå to veje:

- enten skal offentlige og private ejere af bilflåder påbydes eller stærkt opfordres til at omstille deres transport
- eller også må prissignalet gennem ændrede afgifter vendes, så det bliver mere attraktivt at bruge de grønne teknologier

# Forligspartier vil hjælpe el-, gas- og brintbiler på vej

Nye partnerskaber skal sikre, at der kommer flere elbiler på gaden, og at der bliver nemmere adgang til at lade bilerne. Partierne bag energiforliget fordeler 70 millioner kroner mellem el-, gas- og brintbiler

I løbet af foråret vil der blive indgået strategiske partnerskaber for infrastruktur til køretøjer på gas, brint og el. Alle relevante partnere - blandt andre kommuner, større flådejere og operatører - vil blive inviteret til at deltage i partnerskaberne. Formålet er at skabe størst mulig effekt og få flere energieffektive køretøjer på vejene.

- Jeg håber, at partnerskaberne kan sikre, at vi for alvor for skubbet udviklingen i gang. Vi kommer med en pose penge til infrastruktur, men det er nødvendigt at private aktører også bidrager med infrastruktur og køretøjer, hvis det for alvor skal batte noget, siger klima-, energi- og bygningsminister Martin Lidegaard (R)

## El-partnerskaber vil få 40 millioner kroner

Partnerskaberne for elbiler vil i alt få 40 millioner kroner over de kommende tre år. De første 20 millioner kroner kan bruges allerede i år. Elbilerne er ifølge ministeriet ved at være en driftsikker og markedsmoden teknologi. Nu handler det om at få elbiler på gaden i større omfang. Det sker, hvis bilfabrikkerne mærker en efterspørgsel, og hvis bilerne er synlige i gadebilledet, så brugerne kan se at teknologien fungerer.

Partnerskaberne for elbiler skal blandt andet arbejde for, at der kommer både offentlige og private flåder af elbiler. Tanken er, at det offentlige kommer med penge til infrastruktur, mens de øvrige deltagere i partnerskabet kommer med yderligere bidrag til infrastruktur samt et større antal biler.

## Gas-partnerskaber får 20 millioner kroner

Partnerskaberne for gas til tung transport får 20 millioner kroner over tre år. Gas vil være mest interessant for den tunge transport som lastbiler og busser. Naturgas til transport er en moden teknologi, men der er blandt andet behov for at afklare, hvordan økonomien vil være for transportørerne og dem, der skal drive gastankstationerne.

# Miljø og alternative brændstoffer

## Brint-partnerskaber får 10 millioner kroner

Der er afsat 10 millioner kroner til infrastruktur til brintbiler. Da teknologien endnu ikke er markedsmoden, vil de fleste penge til brint først blive udmøntet i 2015, når der forventes at være flere køretøjer.

- Det bliver en stor udfordring at få transportsektoren over på vedvarende energikilder. Vi får brug for en række teknologier til at dække behovene i både persontransporten og lastbilerne. Med pengene og de nye partnerskaber skaber vi et godt grundlag for udviklingen i de kommende år, siger Martin Lidegaard.



## Over 1.000 virksomheder har bevis på kreditværdighed

- Virksomhedernes interesse for at dokumentere kreditværdigheden er større end nogensinde. Det er ofte afgørende for, om de kan gøre nye forretninger, siger salgschef Julie Thorsen, Soliditet, som leverer kreditværdighedsprodukter, hvor danske virksomheder kan vise, at de har en sund forretning med en her-og-nu rating på internettet

Kreditvurderingsbureauet Soliditet A/S har inden for det seneste år har solgt over 1.000 certifikater på, at danske virksomheder er kreditværdige. Dokumentationen sker med en daglig opdateret rating, der er baseret på 2.400 målepunkter og vises på virksomhedens hjemmeside med et live logo og ratingen AAA, AA eller A.

- Krisen kradser fortsat, og mange virksomheder vil overfor kunder og leverandører gerne vise, at de driver en sund og økonomisk troværdig forretning, siger salgschef Julie Thorsen.

Efterspørgslen på ratingprodukter, der omfatter live logoet, et diplom og en firmaanalyse, har været så stor, at Soliditets stab inden for sit første år er blevet fordoblet til 12 medarbejdere.

### Potentialet er 120.000 virksomheder

Godt 120.000 virksomheder med ratingerne AAA, AA og A kan gøre brug af Soliditets kreditrating.

- Med den daglige opdatering kan en virksomhed over natten ændre status fra AA til f.eks. AAA eller A. Hvis en virksomhed på grund af særlige forhold - eksempelvis tab på store debitorer - går fra en kreditværdig rating til en B-rating, "kredit mod sikkerhed", eller en C-rating, "kredit frarådes", bortfalder live logoet på virksomhedens hjemmeside automatisk. Det sker dog yderst sjældent, siger Julie Thorsen.

Der er i Danmark ca. 9.000 virksomheder med ratingen AAA, højeste kreditværdighed, ca. 45.000 med ratingen AA, høj kreditværdighed og ca. 72.500 med ratingen A, kreditværdig. Det samlede antal virksomheder i Danmark er omkring 600.000.

# MAN skal have fleksibilitet og høj komfort

Entreprenørkørsel kræver transportmateriel, der er robust, driftsikkert og praktisk. En alsidig forretning, der også omfatter arbejde i villakvarterer og lignende kræver tillige skånsomhed, fleksibilitet og manøvredegtighed. Og moderne tider kræver høj komfort til chaufføren

En løsning på de nævnte behov kan være en MAN. Det er i hvert fald det mærke, som entreprenør Carsten Lauritzen valgte, da han skulle have en ny lastbil.

Han har nu fået lastbiler - en MAN TGS18.360, opbygget med kroghejs - leveret.

Bilen er specificeret i samarbejde med Søren Dünnweber fra MAN Truck & Bus i Padborg, og de mange krav er opfyldt med eksempelvis en løftbar og styrbar efterløbsaksel, der sikrer lille venderadius og samtidig skåner underlaget.

Effektivitet og komfort sikres med blandt andet med MAN ComfortShift, der kobler ud ved gearskift med et tryk på en knap. Desuden har bilen sovekabine, klimaanlæg og oliefyr, som sikrer chaufføren komfort og plads i dagligdagen.

## Ugens citat:

- Hvis forretningskoncepter og ledelse ikke kan få et simpelt servicekoncept i en servicevirksomhed til at fungere, så er der noget galt, og det er sjældent nederst i hierarkiet man skal lede efter de alvorligste defekter.

*Dansk Jernbaneforbud i en pressemeddelelse om DSB's salgsvogne.*

*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](mailto:ugenstransport@transportnyhederne.dk)*