

Ugens transport

Torsdag 07. februar til onsdag 13. februar 2013 - Nummer 5 - 2. årgang

En lastbilchauffør med en betinget frakendelse i baglommen mistede sit kørekort i seks måneder - på grund af en to minutter for kort pause inklusiv gældende tolerance-regler.

Læs mere på side 7 og 8

Advokaterne skriver om strammere lovgivning over for konkursryttere. De kan få sværere ved at holde sig i sadlen.

Læs mere på side 6 og 7.

Mercedes-Benz har præsenteret en ny entreprenør-serie - Arocs

Per Fischer har set på sagen og fremhæver en række punkter om den nye Arocs - læs mere side 13 - 16

Lastbilchauffør mødte grænsen i Højesteret

Tirsdag i denne uge afsagde Højesteret sin dom i en sag mod en lastbilchauffør i en sag om brud på reglerne for køre og hviletider. En pause, der var to minutter for kort betød, at han i en periode på seks måneder ikke må føre bil - hverken en lille eller en stor

Reglerne for køre- og hviletider i landtransport - uanset om man kører med passagerer eller gods - er skal de blandt andet være med til at sikre chaufførerne mod at blive udnyttet og presset over en hvis grænse.

Midt i 00'erne blev sanktionerne over for chauffører, der brød reglerne, strammet ganske meget. Efter mange transportfolks opfattelse alt for meget. Sanktionerne er da også fra politisk side blevet lempet flere gange siden da.

Og transporterhvervet er fulgt med og agerer inden for de rammer, der er lagt. Pauserne bliver forsøgt tilpasset af chauffører og vognmænd, så eventuelle straffe ikke udløser en frakendelse af føreretten - højst en pausebøde.

Køretiden bliver også udnyttet maksimalt i forhold til. Den tolerance, reglerne giver, bliver indarbejdet i hverdagen. Det gælder køre- og hviletidsområdet - og andre steder. Er tolerancen for løst læsset korn på 7 procent - så laster lastbilerne det tilladte plus 7 procent. Vejesystemer betyder, at chaufførerne kan laste ganske præcist.

Billedet af et erhverv, der udnytter området inden for grænserne til det yderste, er tydeligt. I et international europæisk transportmarked er det derfor ganske nødvendigt, at reglerne er ens for alle - og at kontrollen er tilsvarende ens.

I denne uge skriver vi om dommen i Højesteret.

Transportinteresserede mennesker kan følge med hver dag på

transportnyhederne.dk
lastbilnyhederne.dk

Og finde et overblik over den seneste uges på websiden:

ugenstransport.dk

God læselyst.

Venlig hilsen

Jesper Christensen, chefredaktør



FEBRUAR 2013

MA	TU	ON	TH	FR	LO	SØ
-	-	-	-	1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	-	-	-

Gå til start

Alle

Klik på kalenderen for at sortere arrangementer

Tilføj arrangement

Vejtransport

Forbrugerne trak bilsalget frem i januar

Decembers fald i bilsalget var en enlig svale. Personbilsalget i januar satte ny rekord, og markedet voksede 14,5 procent i forhold til samme måned sidste år. Varebilsmarkedet kunne dog ikke følge med personbilerne

06-02-2013 12:03

[Rediger]

*Trafiktælling: Lastbiltrafikken i København er faldet med 40 procent

Målinger af trafikken, som Københavns Kommune har foretaget, viser et fald i trafikken med tunge køretøjer. Ser man på perioden fra 2010 til 2011 er der tale om et fald på 12,8 procent i trafikken over kommunegrænsen

06-02-2013 15:25

[Rediger]



Få et gratis teletjek

Annoncevalg [D]

Nyce.Logic W

www.nyce.se

WMS, Lagerhanter

for 2013-2014

Med et abonnement på
transportnyhederne.dk
 har du viden med på vejen frem

Det koster kun 4 kroner og 37 øre om dagen ekskl. moms

Bestil det direkte ved at klikke her!

- Lastbiltrailleren var stadig i vognmandsens varetægt
- Hollandsk transportfirma skal betale 125.000 kroner i bøde
- Transportområdet trak konkurrenten op
- Scania ansætter nu mand til det tredje
- Året begynder med færre konkurrencer

Søtransport

- Lastbiltrailleren var stadig i vognmandsens varetægt
- Blue Water Shipping har fået endnu en transport af en jack-up rig fra Lamprell Energy
- Lille rederi er gået konkurs
- Global konference satte kursen for E-Navigation
- 5.834 personer har søgt job på

*Transportorganisation efter dom i Højesteret: Behov for nytænkning omkring køre-hvile-tid

Efter at Højesteret tirsdag stadfæstede, at en chauffør skal frakendes kørekortet betinget for at have fejldisponeret sin pause med to minutter, peger transportorganisation ITD på et behov for at nytænke hele kontrolsystemet omkring køre-hvile-tid

05-02-2013 13:43

[Rediger]

Lastbiltrailleren var stadig i vognmandsens varetægt

Højesteret har afsagt dom i en sag om, hvem der havde en lastbiltrailler i sin varetægt - rederiet, der skulle fragte traileren over havet - eller vognmanden,

Mest læst

- Højesteret dømmer chauffør ude
- Lastas A/S justerer sine forventninger til 2012-resultatet - i negativ retning
- Antallet af trafikdræbte kom under 200 sidste år

for 31% og effektivisering af egne lager



Super Bosch Værksted

Skorstensgaard

Tyske

værkstedspriser

Danmark. Spar 2

% i ft.



Billig flyttem

Kriminalitet

Justitsministeren vil bekæmpe konkursrytteri med ny lov

Nye regler om konkurskarantæne skal bekæmpe de såkaldte konkursryttere, der spekulerer i at bruge virksomheders konkurser til at tjene penge til sig selv - til skade for forbrugere, virksomheder og andre kreditorer, der står tilbage med økonomiske tab. - Det har vist sig, at tilsyneladende pæne erhvervsfolk har haft held med gang på gang at tømme virksomheder for værdier for herefter at putte pengene i egen lomme siger justitsminister Morten Bødskov, der er klar med nyt lovforslag

Justitsminister Morten Bødskov har fremsat et lovforslag om konkurskarantæne. Med lovforslaget sætter ministeren målet ind over for de såkaldte konkursryttere, som spekulerer i at bruge virksomheders konkurser til at tjene penge til sig selv.

Lovforslaget indfører helt nye regler om konkurskarantæne. Reglerne vil betyde, at en person, som

har taget del i ledelsen af en konkursramt virksomhed, og som på grund af groft uforsvarlig forretningsførelse er uegnet til at deltage i ledelsen af en erhvervsvirksomhed, fremover kan få forbud mod at drive visse former for ny erhvervsvirksomhed i en årrække.

- Det har vist sig, at tilsyneladende pæne erhvervsfolk har haft held med gang på gang at tømme virksomheder for værdier for herefter at putte pengene i egen lomme. Til skade for forbrugere, virksomheder og andre kreditorer, som ender med at stå tilbage med økonomiske tab. Det er naturligvis helt uacceptabelt. Med indførslen af konkurskarantæne får vi mulighed for at sætte effektivt ind over for de skruppelløse konkursryttere, siger justitsminister Morten Bødskov.

Forslaget om konkurskarantæne er en del af S-R-SF-Regeringens og Enhedslistens samlede aftale om at styrke indsatsen mod økonomisk kriminalitet. Lovforslaget skal derfor ses i sammenhæng med lovforslaget om en markant styrkelse af indsatsen over for systematisk og organiseret økonomisk kriminalitet, som ministeren netop har lanceret.



Lovforslaget om konkurskarantæne bygger på Konkursrådets betænkning om konkurskarantæne.

Da lovforslaget om konkurskarantæne indebærer en nyskabelse i dansk ret, vil der blive foretaget en evaluering af reglerne fem år efter deres ikrafttræden. I en sådan evaluering vil blandt andet indgå spørgsmålet om offentlighedens adgang til oplysninger om, hvem der er pålagt konkurskarantæne.

Kriminalitet

Hovedpunkter i lovforslaget om konkurskarantæne

- Personer, som har været medlem af ledelsen i en virksomhed, der er gået konkurs, kan pålægges konkurskarantæne.
- Det gælder også personer, som reelt har været medlem af ledelsen i en virksomhed uden at være registreret som leder. Forslaget sigter altså også mod at bekæmpe såkaldt stråmandsvirksomhed.
- Der stilles krav om, at personen på grund af groft uforsvarlig forretningsførelse vurderes at være uegnet til at deltage i ledelsen af en erhvervsvirksomhed. Der vil være tale om en skønsmæssig vurdering, som foretages af skifteretten.
- Vurderingen af, om der foreligger groft uforsvarlig forretningsførelse, skal foretages i forhold til virksomhedens økonomiske forhold. Hensynet til iværksættere skal inddrages i vurderingen, og forretningsmæssig udygtighed vil som udgangspunkt ikke i sig selv kunne udløse konkurskarantæne.
- Hvis en person bliver pålagt konkurskarantæne, betyder det, at personen får forbud mod at deltage i ledelsen af en virksomhed, hvori den pågældende ikke hæfter personligt og ubegrænset for virksomhedens forpligtelser (aktieselskaber, anpartsselskaber mv.). Konkurskarantænen vil som udgangspunkt blive pålagt for en periode på tre år.
- Personer med konkurskarantæne vil blive registreret i et nyt konkurskarantæneregister, som skal etableres hos Erhvervsstyrelsen. Samtidig bliver der igangsat en procedure, der skal sikre, at personer med konkurskarantæne ikke vil kunne blive registreret i Erhvervsstyrelsens it-system som medlem af ledelsen i et erhvervsdrivende selskab. Ej heller vil man med en konkurskarantæne kunne blive momsregistreret eller blive registreret hos Skat som arbejdsgiver.
- I tråd med Konkursrådets anbefaling vil der ikke være offentlig adgang til konkurskarantæneregistret, da det vil kunne medføre en række utilsigtede skadevirkninger. Det vil dog være muligt at undersøge, om en person, som man ønsker at indgå aftale med, er momsregistreret eller er registreret som ledelsesmedlem i Erhvervsstyrelsen.
- Hvis en person overtræder en konkurskarantæne, er der efter omstændighederne mulighed for at pålægge en ny karantæne, og i den forbindelse udvides karantænen til at omfatte et forbud mod at deltage i ledelsen af enhver form for erhvervsvirksomhed, herunder den pågældendes egen personligt drevne virksomhed.
- Overtrædelse af en konkurskarantæne indebærer efter omstændighederne også, at personen hæfter personligt på objektivet grundlag for selskabets forpligtelser, hvis det går konkurs.
- Overtrædelse af en konkurskarantæne straffes desuden med bøde eller fængsel indtil 6 måneder efter straffelovens paragraf 131.



Nye regler forventes at gøre det vanskeligere for konkursryttere at holde sig i sadlen

Konkursrytteri er et begreb, der ofte anvendes om en persons bevidste misbrug af den begrænsede hæftelse i et aktie- eller anpartsselskab. Selskabet befries gennem en konkurs for gæld, mens aktiviteterne drives videre, blot i et nyt selskab

Af advokat, ph.d. Lissi Andersen Roost

(lar@andersen-partners.dk)

og advokatfuldmægtig, ph.d. Kenneth Melancton

Nielsen (kmn@andersen-partners.dk)

Har det ved selskabsstiftelsen været planlagt senere at begå konkursrytteri, kan det være strafbart som bedrageri over for kreditorerne. Og at sælge et selskabs aktiver inden en konkurs til underpriser til et nyt selskab kan være strafbart som skyldnersvig.

Konkursrytteri har mange negative konsekvenser. Ét er, at mange kreditorer gang på gang på grund af én og samme konkursrytter mister penge og måske kun får promiller ind i konkursdividende – hvis overhovedet. Noget helt andet er, at den enkelte konkursrytter kan forpøse en hel branche. Konkursrytteri er således – desværre – heller ikke et ukendt fænomen i transportbranchen.

Regeringen har med Finansloven for 2013 udtrykt ønske om at styrke indsatsen over for organiseret, økonomisk kriminalitet, og herunder at gøre en særlig indsats mod konkursrytteri. Justitsministeren har på den baggrund den 30. januar 2013 fremsat et lovforslag, hvor en såkaldt *konkurskarantæne* foreslås indført. Regeringen vil dermed gøre det muligt at forbyde personer, der på baggrund af groft uforsvarlig forretningsførelse går konkurs med virksomheder, at deltage i ledelsen af en ny virksomhed, medmindre den pågældende hæfter

personligt og ubegrænset for virksomhedens forpligtelser. Som udgangspunkt vil konkurskarantænen ifølge lovforslaget blive pålagt for tre år. Initiativet indebærer endvidere, at domstolene kan træffe afgørelse om, at konkurskarantænen kan udvides til også at omfatte forbud mod deltagelse i ledelsen af virksomheder, hvor personen hæfter personligt for virksomhedens gæld. Dertil kommer, at en person, der i strid med en pålagt konkurskarantæne har deltaget i ledelsen af en virksomhed, som efterfølgende tages under konkursbehandling, ifølge lovforslaget som udgangspunkt hæfter for den del af den senest konkursramte virksomheds gæld, som ikke dækkes af konkursmassen. Sidst men ikke mindst påtænkes ifølge lovforslaget indført en "black list" over konkursryttere i form af et register over personer, der har fået pålagt konkurskarantæne.

Som et led i Regeringens ovennævnte bestræbelser er et udvalg under Social- og Integrationsministeriet endvidere i gang med at undersøge mulighederne for at øge beskyttelsen af kreditorer mod ægtefæller, der overfører aktiver ved gave eller salg til hinanden, for at placere disse aktiver udenfor kreditorernes rækkevidde – i folkemunde ofte betegnet som "kone-finten". Således går strømmen af aktiver i praksis fortsat oftest fra en mandlig virksomhedsindehaver til dennes hustru – fremfor fra en kvindelig virksomhedsindehaver til dennes ægtemand.

For ægtefæller gælder den grundlæggende regel, at gaver mellem ægtefæller kræver en tinglyst ægtepagt for at være gyldige, medmindre der er tale om lejlighedsgaver. Kravet om tinglysning gælder dels i det indbyrdes forhold mellem ægtefællerne: hvis en gave ikke er tinglyst, kan giveren frit kræve gaven tilbage fra modtageren. Dels gælder kravet om tinglysning i forhold til ægtefællernes

Transport- juristerne



skriver

respektive kreditorer: er der ikke oprettet en tinglyst ægtepagt om gaven, kan giverens kreditorer kræve sig fyldestgjort i gaven.

Med kravet om oprettelse af en skriftlig, tinglyst aftale som betingelse for gavens gyldighed sikres, at alle og enhver, herunder også ægtefællernes kreditorer, kan orientere sig om de formuetransaktioner, som et ægtepar har foretaget gennem tiden.

Det kan være en torn i øjet på gavegiverens kreditorer, der pludselig ikke kan opnå frivillig betaling, at der på et tidligere tidspunkt er overført store kontantbeløb eller andre gaver fra debitoren til en ægtefælle, hvor midlerne nu, i hvert fald i udgangspunktet, er i kreditorly. I sådanne tilfælde vil kreditorernes eneste mulighed være at få gavegiveren erklæret konkurs, og i forbindelse med konkursen kræve gaven omstødt. Hvis gavegiveren erklæres konkurs, kan gaver, som er fuldbyrdet senere end seks måneder før fristdagen, kræves omstødt, og altså ført tilbage til konkursboet.

I nogle tilfælde kan der dog ske omstødelse af gaver endnu længere tilbage i tid. Gaver mellem ægtefæller, som er fuldbyrdet tidligere, men senere end to år før fristdagen, kan nemlig kræves omstødt, medmindre ægtefællerne kan bevise, at gavegiveren hverken var eller ved fuldbyrdelsen af gaven blev insolvent. De samme forlængede omstødelsesfrister gør sig gældende i forhold til for eksempel den konkursramte debtors betaling af gæld og afkald på arv i forhold til nærtstående, medmindre det kan bevises, at den konkursramte debitor hverken var eller ved betalingen/arveafkaldet blev insolvent.

Gennemførelsen i praksis af de ovennævnte nye initiativer tager dog tid. Selv når disse er gennemført, er det fortsat nødvendigt for den enkelte virksomhed at tage sine forholdsregler for at prøve at undgå tab i forbindelse med en debtors konkurs. Disse forholdsregler er dog almenlydige, og har derfor relevans i relation til usikre debitorer i almindelighed.

Udover de mere bløde tiltag, såsom KYC-initiativer (Know Your Customer) og almindelig sund fornuft, findes der også mere håndfaste tiltag. Det er således hovedreglen i dansk ret, at der ved handel af varer og tjenesteydelser forudsættes at skulle ske udveksling af ydelse mod ydelse, det vil sige kontant betaling. At yde usikret kredit, som imidlertid – trods finanskrisen – fortsat synes at være det praktiske udgangspunkt, er dermed undtagelsen til denne hovedregel. Handles der på tværs af landegrænser mellem f.eks. eksportører og importører, kan en remburs imidlertid være en god løsning. Også mindre komplicerede arrangementer som f.eks. efterkrav (COD) eller betaling mod dokumenter (CAD) bør have i erindring.

Optræder man på transportør- eller speditørsiden vil forudbetaling altid være at foretrække, hvilken løsning dog sjældent er acceptabel for transportkøberen. Af samme grund vinder garantier og kautioner i mange afskygninger derfor mere og mere frem også på dette område.

Vigtigst af alt er derfor fortsat at vælge sin samarbejdspartner med omhu, og som minimum kigge denne i de økonomiske kort førend samarbejdet påbegyndes.

Alle informationer og besvarelser, som transportjuristerne giver her på transportnyhederne.dk er kun til generel oplysning og kan ikke erstatte juridisk rådgivning. Hverken transportnyhederne.dk eller advokatfirmaet Andersen Partners påtager sig ansvar for tab som følge af fejlagtige informationer i artiklerne eller brevkassen eller andre forhold i forbindelse hermed.

[Transportadvokaternes brevkasse modtager indlæg på email - send dit spørgsmål her:](#)

Per Fischer skriver
om nye lastbiler

Mercedes-Benz er godt på vej - og uden for vejen - med sin

Ved en statisk præsentation i Munchen, løftede Mercedes-Benz sløret for en helt ny serie entreprenørbiler, der har fået navnet Arocs. det er tredje nye modelserie fra den tyske lastbilproducent inden for kort tid

Af Per Fischer

Med de nye model-serier har Mercedes-Benz taget et tredobbelt spring fremad inden Euro 6-normen træder i kraft 1. januar 2014.

Det tyske stjernemærke for tunge køretøjer består nu af tre serie - den nyeste Arocs, der er udviklet til bygge- og anlægsopgaver, og som er fulgt i hælene på Antos, som er målrettet den tungere regionale distribution - og så Actros, som er Mercedes-Benz's bedste tilbud til markedet for fjerntransport.

Ud over sin miljøvenlighed takket være Euro 6-kravene, kan de nye Arocs køretøjer køre frem et produktprogram, der byder på et stort udvalg af modeller, som er tilpasset kundernes krav i den meget forskelligartede bygge- og anlægssektor.

Arocs-serien omfatter for eksempel kraftige lastbiler med træk på samtlige aksler - 4x4, 6x6 og 8x6 - og



specielt udviklede 8x4 chassiser til opbygning med betonblander, sættevogntrækkere med indtil flere akselkonfigurationer og et bredt udvalg af to-, tre- og fire-akslede chassiser til opbygning med tippelad.



Sådan så Arocs ud på en tidligere tegning, som Mercedes-Benz offentliggjorde sidste år.

Per Fischer tester

Dropsider chassis-køretøjer er tilgængelige som to-, tre- og fire-akslede køretøjer med 16 forskellige motoreffekter, som spænder fra 175 kW (238 hk) til 460 kW (625 hk).

Fra starten er alle motorer udviklet til at leve op til den kommende Euro 6-norm - og kan bestilles som Euro 6-biler.

Mere effektivt

Ifølge Mercedes-Benz's kan transportopgaver inden for byggebranchen udføres mere effektivt end nogensinde før med den nye Arocs - ikke mindst fordi, der i udviklingsarbejdet er gjort konsekvent brug af alle muligheder for at reducere køretøjernes egenvægt, uden af gå kompromis kvaliteten.

Det har især optimeret nyttelasten på 4x2 sættevogntrækkerne, og 8x4 betonblandere med en tilladt totalvægt på op til 32 ton. Takket være den optimerede

egenvægt på maksimalt 9.250 kg kan eksempelvis en betonblander blive i stand til at levere 8 kubikmeter - eller 0,5 kubikmeter ekstra beton på hver tur.

Bredt udvalg fra 18 til 41 ton.

Som helhed består Arocs-familien af en bred vifte af køretøjer, der dækker maksimale totalvægte fra 18 ton til 41 ton (i Danmark dog kun op til de maksimalt tilladte 32 ton).

Arocs leveres med forskellige chassisrammer og med forskellige chassishøjder. En to-akslet Arocs kan eksempelvis bestilles som en 4x2 standard køretøj med stål eller luftaffjedring, en nyttelast-optimeret 4x2 Arocs Loader, en 20-ton 4x4 firehjulstræk køretøj eller en 4x4 version.

Andre specialiserede køretøjer i Arocs-familien omfatter varianter som tidligere kun var tilgængelige med senere konverterede køretøjer.



Der er mange forskellige Arocs-modeller at vælge mellem.

Per Fischer tester

På samme front ruller nu fire-akslede køretøjer ud fra

samlebåndet med en for- og tre bagaksler som led i den almindelige serieproduktion på verdens største lastbilfabrik i Wörth i det sydlige Tyskland

8x4/4 monteret med singledæk

Udviklingen af de fire-akslede køretøjer er baseret på et tre-akslet køretøj med en styrende aksel uden træk og singledæk på de to drivaksler.

For at sikre den bedst mulige kørestabilitet er hjulafstanden på de drivende aksler øget, hvilket er et vigtigt element, fordi de trækkende aksler er specielt modificeret til brug med singledæk.

Kraftige Euro 6 motorer

Den nye Arocs serie kan leveres med en bred vifte af seks-cylindrede Blue-Efficiency rækkemotorer. Kunderne kan vælge mellem ikke færre end 16 versioner, der alle er konstrueret med tekniske detaljer som turbolader og ladeluftkøling og med et højt drejningsmoment ved lidt mere end tomgang.

De maksimale drejningsmomenter ligger fra 1.000 Nm til 3.000 Nm fordelt på de fire motorstørrelser på henholdsvis 7,7 liter, 10,7 liter, 12,8 liter og 15,6 liter.

Ny kraftkarl

I forbindelse med introduktionen af Arocs har Mercedes-Benz udvidet motorprogrammet med en sand kraftkarl, der i øvrigt også kan leveres til Actros.

Nyheden, der markedsføres med typebetegnelsen OM473, er en kraftig motor på 15,6 liter. Ydelsen går op til 625 hestekræfter, og motoren har et maskimalt drejningsmoment på 3.000 Nm.

Der med kan lastbiler med denne motor klare barske forhold i den tunge transportsektor, hvor der er brug for



Et kig ind i førerhuset afslører ligheden med de øvrige nye lastbilmodeller fra Mercedes-Benz.

Per Fischer tester

høj transport hastighed i krævende terræn med mange stigninger.

Den nye seks-cylindrede 15,6-liters OM 473 rækkemotor gør brug af turbo-compound teknologi for at øge effekten og udnytte energien bedst muligt.

Automatiserede transmissioner er standard

Power-transmission i alle varianter af det brede Arocs produktsortiment er implementeret som standard ved hjælp af fuldautomatiske og hurtigtvirkende Mercedes PowerShift 3 transmissioner med otte, tolv eller 16 gear.

Det letter arbejdet for chaufføren betydeligt - især i situationer, hvor der stilles krav til hurtig manøvrevevne eller under barske off-road forhold.

Hvis man ikke ønsker automatiserede gearskiftesystemer kan man som tilvalg vælge manuelt betjente gearkasser med ni eller 16 gear mod en merpris.

Luft eller stål - eller i kombination

Som tilfældet sædvanligvis er, tilbydes Arocs med et stort udvalg af luft- eller ståloffjedring - eller kombinationer af luft- og ståloffjedring.

Hvad angår førerhuse er den side af sagen klaret med ikke mindre end 14 mere eller mindre forskellige versioner, der er udviklet på samme platform som Actros og Antos.



Den nye OM 473 fås med tre versioner:

Motoreffekt - Maksimalt drejningsmoment

- 380 kW (517 hp) - 2.600 Nm ved 1.100 omdr./min
- 425 kW (578 hp) - 2800 Nm ved 1.100 omdr./min
- 460 kW (625 hp) - 3.000 Nm ved 1.100 omdr./min

Effektivitet

Københavnske vognmænd: Udflytning og effektivisering har betydet færre lastbiltransporter i København

Vognmandsorganisationen DTL har spurgt
Kjøbenhavns Vognmandslaug's direktør Niels
Erik Nielsen om, hvad han mener er
forklaringen på faldende lastbiltrafik i
Hovedstaden

- Containerne er flyttet til Århus, mange aktiviteter fra
Københavns havn er flyttet til Malmø, og det kan
bekræftes, at mange industrier er flyttet ud af byen, siger
han og fortsætter:

- Valby med Ottiliavej er et godt eksempel - her er kun
Lundbeck tilbage. Og Grønttorvet har helt ændret
logistik. Forsyningen af supermarkederne er ændret til
større partier, affaldskørslen fra forretningerne er
effektiviseret med bedre komprimering og dermed færre

transporter. I det hele taget udføres affaldstransporter
generelt på større biler og med mere komprimeret last.

For bygge- og anlægsområdets vedkommende anslår
Niels Erik Nielsen, at de enkelte transporters også er
blevet større - og dermed færre i antal. Det har betydning,
selv om København i disse år oplever et byggeboom både
omkring metrobyggeriet og etableringen af det nye
Nordhavnsområde.

S-R-SF-Regeringens trængselskommission holdt møde
onsdag i denne uge for at drøfte det foreløbige idékatalog,
som blev fremlagt torsdag. Trængselskommissionen skal
efter offentliggørelse af idékataloget sætte et arbejde i
gang med at prioritere og konkretisere de tiltag, som skal
indgå i den samlede strategi for at begrænse trængslen i
og omkring Hovedstaden.

Trængselskommissionen lancerer nye bud på løsninger af Hovedstadens trafikudfordringer

Formanden for Trængselskommissionen, Leo
Larsen, har torsdag afleveret et idékatalog, der
indeholder en række mulige tiltag til reduktion af
trængslen og forbedring af miljøet i hovedstaden

Idékataloget indeholder forslag til tiltag, der kan styrke
hovedstadens infrastruktur og mobilitet både på kort og

på længere sigt. Idékataloget indeholder forslag inden for
fire hovedområder:

- Kollektiv trafik
- Vejtrafik
- Finansiering og adfærd
- Reduktion af forurening fra transportsektoren

Idékataloget er en oversigt over mulige tiltag, som

Effektivitet

kommissionen nu skal arbejde videre med frem mod en samlet strategi, der skal afleveres efter sommerferien 2013.

- Jeg glæder mig meget til at komme i gang med at studere kataloget nærmere. Jeg har en forventning om, at kommissionen er kommet godt rundt om de udfordringer, vi står overfor i hovedstaden, og at kataloget indeholder en række nye, spændende bud på, hvordan vi kan løse dem, siger transportminister Henrik Dam Kristensen (S).

- Det er klart, at der er tale et idékatalog og ikke en pakke med færdige løsningsforslag. Jeg har dog allerede bemærket nogle gode forslag, der vil kunne realiseres på kort sigt, og som vi allerede vil kunne gå videre med. Der udestår nu et stort arbejde med at prioritere blandt de mange forslag samt med at binde de udvalgte tiltag sammen til en samlet strategi.

DTL's direktør: Trængselskatalog er fyldt med forslag

Det idékatalog, som Trængselskommissionen torsdag lagde på bordet, indeholder en vifte af forslag til, hvordan trængslen på vejene i Hovedstaden kan afhjælpes. Nogle af forslagene ligger lige for og er enkle at gennemføre, mens andre er store og tidskrævende - og økonomiske omfattende

Erik Østergaard, der er administrerende direktør i vognmandsorganisationen DTL, var formand for én af flere arbejdsgrupper under Trængselskommissionen.

Over for transportnyhederne.dk lægger Erik Østergaard ikke skjul på, at arbejdet i gruppen har været spændende og interessant.

- Regeringen er imidlertid meget skeptisk over for at øge afgiftstrykket og forringe skattefradrag for borgere og erhvervsliv for at finansiere udgifter på trafikområdet. Det gælder også tiltag som en generel forhøjelse af p-afgifter.

Trængselskommissionen blev nedsat i april 2012 med det formål at komme med forslag til fremme af mobiliteten og reduktion af trængsel og forurening i hovedstadsområdet.

Kommissionen består af en lang række eksperter og repræsentanter fra erhvervslivet, kommunerne, fagbevægelsen og miljøorganisationerne.

Særligt peger han på udgangspunktet - S-R-SF-Regeringens forslag om en betalingsring om København, som blev taget af bordet.

- Det har vist sig, at en betalingsring ikke ville have været løsningen på trængslen. Problemerne er meget mere kompliceret, siger Erik Østergaard.

Han peger som et eksempel på, at mange tidligere var af den opfattelse, at trafikken gik til og fra Københavns centrum - men det er ikke tilfældet.

- Billedet er langt mere nuanceret, end man hidtil har troet, siger han og peger på, at Trængselskataloget indeholder et hav af løsninger.

Effektivitet



Nogle af løsningerne er relativt enkle af gennemføre, mens andre er mere krævende - både fysisk og økonomisk.

Efter Erik Østergaards opfattelse bør man i første omgang plukke de frugter, der hænger lavet og har en stor effekt i forhold til omkostningerne.

- Kan man gøre det enkelt, så gør det, lyder budskabet.

Erik Østergaard peger også på aktuelle forhold, som kan skabe flaskehalse i trafikken - eksempelvis lyskryds, der ikke er koordineret, eller som er anlagt uhensigtsmæssigt.

Et andet punkt er planlægningen af eksempelvis vejarbejder. Hvis en kommune i Hovedstadsområdet skal udføre vejarbejde på en central forbindelse, vil det være uhensigtsmæssigt, hvis en anden kommune så samtidig planlægger et vejarbejde på den alternative rute.

Flere bør overveje alternative transportformer

En trafiktælling gennemført af Københavns Kommune viser, at 75 procent af trafikken i København består af personbiler, omkring 20 procent er varebiler, mens fem procent er fordelt nogenlunde ligeligt på busser og lastbiler.

Effektivitet

Tallene illustrerer ganske godt den aktuelle situation - men også, hvad der kan give et stort bidrag til at begrænsetrængselsproblemerne.

Hvis en del af de mennesker, der i dag kører i deres personbil, vælger et alternativ, kan der blive mere plads til de mennesker, der virkelig har brug for at køre i deres egen bil.

Erik Østergaard peger på, at det kræver en velfungerende kollektiv trafik - busser, tog, S-tog og Metro.

DTL's administrerende direktør peger også på, at den danske hovedstad i forhold til andre hovedstæder i Europa, lider under en række - set i bakspejlet - forkerte dispositioner på det trafikale område.

I København er man først i gang med at anlægge en metro - i Paris og London har man haft metroer/undergrundsbaner i over hundrede år - trafiksystemer, der dagligt transporterer lige så mange mennesker, som der bor i Danmark.

Erik Østergaard peger i sin egenskab af DTL-direktør over for transportnyhederne.dk på, at lastbiltrafikken udgør en meget begrænset andel i forhold til personbiltrafikken. Derfor vil effekten af at begrænse lastbiltrafikken i et forsøg på at løse trængselsproblemerne have en meget lille effekt.

Trængselskommissionens arbejde fortsætter: Forslagene skal vurderes

Det idékatalog på over 100 sider, som S-R-SF-Regeringens Trængselskommission torsdag lagde på bordet, indeholder en række forslag til, hvordan man kan dæmme op for trængslen i Hovedstaden

Erik Østergaard, der er administrerende direktør i vognmandsorganisationen DTL - og som repræsenterede interesseorganisationen Dansk Erhverv i kommissionens arbejde, siger til transportnyhederne.dk, at kommissionen fortsætter sit arbejde. Med idékataloget som udgangspunkt vil forslagene blive vurderet i forhold til deres effekt på miljøet, trængsel og økonomiske omkostninger.



Transportmateriel

HMF har etableret sig i Norge

Den danske producent af blandt andet lastbilmonterede kraner - HMF - har styrket sin position på det skandinaviske marked og åbnet et salgsselskab i Minnesund nord for Oslo

Siden 1956 har HMF solgt lastbilkraner til det norske marked. Salget er foregået gennem samarbejdspartneren Haugs Maskinforretning A/S i Minnesund, som ligger nord for Oslo. Men fra årsskiftet har HMF selv overtaget salgsarbejde og reservedelssalg i et nyt selskab - HMF Norge A/S.

- Vi har gennem en menneskealder haft et fantastisk samarbejde med Haugs Maskinforretning, så etableringen af eget salgsselskab skal mere ses som et naturligt generationsskifte, siger koncerndirektør Ove Trankjær fra HMF Group A/S.

Indehaveren af Haugs Maskinforretning, Sigurd Haug, vil i en periode være tilknyttet HMF Norge for at hjælpe den nye organisation i gang, som HMF er ved at ansætte. Ud over en salgschef og sælger skal der ansættes folk til distribution af reservedele samt teknisk support.

- Vores nye salgsselskab kommer til at køre på vores eksisterende it-system, så der er ikke den store forskel på, om vi åbner ny afdeling i Nordjylland eller i Norge, siger Ove Trankjær.

Værksteder i Norge klarer service

HMF Norge skal udelukkende koncentrere sig om salg, markedsføring og reservedelssalg. Funktioner som værksted og service er lagt i hænderne på lokale samarbejdspartnere rundt om i Norge.

- Det betyder, at det norske salgsselskab bliver en meget operationel enhed, som kommer tættere på de norske kunder, end vi på koncernplan har været tidligere. Derudover vil vi sikre, at de kompetencer - som har

skaffet HMF en stor europæisk markedsandel - også bliver anvendt i Norge, understreger Ove Trankjær.

Økonomisk uro præger det europæiske marked
- Vi er inde i en svær periode med megen økonomisk uro på det europæiske marked. Vi har trods tilbagegang i markedet fortsat med store investeringer i udvikling af nye produkter samt robotter til kranproduktionen. Det er svært at tjene penge. Men ekspansionen i Norge er en nødvendighed, når vi nu ønsker at stå stærkt i Skandinavien, fremfører Ove Trankjær.

Ifølge Ove Trankjær styrkede HMF sin skandinaviske position i 2011, da kranproducenten indledte et samarbejde med JOAB AB, som tager sig af salg, markedsføring og service på det svenske marked.

- Norge er et nyt marked for os i og med, at vi nu selv skal varetage det direkte salgsarbejde. Derfor vil nu afsætte en masse ressourcer til at bearbejde markedet yderligere, ligesom vi ønsker at videreudvikle forhandlerstyrken væsentligt, siger Ove Trankjær.



Transportmateriel

Kranerne med EVS kommer på tur

Den danske producent af blandt andet lastbilmonterede kraner - HMF - sender en lastbil med kran forsynet med sikkerhedssystemet EVS på Europaturné.

EVS sikrer lastbilens stabilitet og giver samtidig mulighed for at udnytte kranens løfteevne fuldt ud i den aktuelle situation i forhold til belastning og krav om stabilitet.



Uddannelse

Politiker besøgte TUC Syd

Job og jobskabelse står i disse år i høj politisk kurs. Derfor lytter politikerne ekstra opmærksomt, når gode, konkrete og resultatgivende projekter er på bordet

Skolesamarbejdet TUC DK har praktiseret ”AMU med jobgaranti” i et par år. Ca. 2.300 nu forhenværende ledige kursister har med jobgarantien i hånden fået ændret deres beskæftigelsessituation fra ”ledig” til ”i arbejde”. Jobgarantien er netop blevet rullet ud i TUC DK-systemet flere steder i Jylland.

Det lød så interessant for Venstres finansordfører og tidligere skatteminister, Peter Christensen, at han i denne uge valgte at besøge TUC Syd i Vejen - i Region Syddanmark, hvor politiker selv er opstillet og valgt til Folketinget. I Vejen mødte han administrerende direktør for TUC Syd, Torben Lauesen og TUC DK's bestyrelsesformand Morten Mathiesen.

Det blev til en rundtur på det køretekniske anlæg i Vejen og en god snak om tidens politiske udfordringer - og ikke mindst om ”AMU med jobgaranti”. Et initiativ, der i høj grad interesserede Venstre-politikerne:

- Alene begrebet ”jobgaranti” vækker jo politisk interesse i en tid, hvor det ellers påstås at være et faktum, at systemerne knap nok kan finde praktik- og ordinære arbejdspladser. Efter jeg har modtaget en god orientering om, hvordan man her griber tingene an, så kalder det på undren over, at man ikke også andre steder - herunder i det offentlige system – fokuserer lige så meget på, at uddannelse skal føre til job. Der ligger en stor politisk opgave i at geare hele systemet, så vi ikke bare uddanner for at uddanne, men rent faktisk skaber konkrete job. Dét er der god grund til at forfølge rent politisk, sagde Peter Christensen efter besøget hos TUC Syd.

Gaffeltrucken klarer otte ton i still-stand

Still, der producerer gaffeltruck i mange forskellige udgaver, er kørt frem med en nu otte-ton udgave i et kompakt design. Med den nye truck kan en truckfører håndtere seks paller på én gang

Den nye gaffeltruck fra Still har en løfteevne på 8 ton i kompakt design, der har god udsigt opad - og en kabine, der er forskudt til venstre for at give bedre udsyn fremover og har plads til alle hjælpemidler.

I den nye truck, der overholder EU's miljøregler indenfor udstødningsemissioner, kan en truckfører håndtere 6 paller på én gang.

Still-koncernen har arbejdet sammen med motorproducenten Deutz omkring den nye teknologi.

Undervejs i den tre år lange udviklingsfase er den nye motorteknologi blevet endnu mere interessant, ikke blot i miljømæssigt perspektiv, men også i økonomisk henseende, fordi den nye gaffeltruck bruger 20 - 30 procent mindre brændstof end mange andre konkurrerende produkter.

Ugens citat:

- Lad mig igen understrege, at de i medierne beskrevne metoder ikke er forenelige med den måde, DSB ønsker at drive forretning.

*Jesper Lok,
administrerende direktør
i DSB om forsøg på at
stække en kritisk
journalist tilbage i 2009.*

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