

Ugens transport

Fredag 6. september til torsdag 12 september 2013 - Nummer 26 - 2. årgang

EU har spildt penge på miljøprogram

Læs mere på siderne 9 og 10



Per Fischer har været i Göteborg - og testet nye lette Volvo'er

Læs mere side 15, 16, 17, 18 og 19

Et sættevognstog kan også være let og smidigt.

Læs mere side 21

Transportministeren vil drøfte chaufførdirektiv

Læs mere side 4 og 5

Transportjuristerne skriver om droner

Læs mere side 12, 13 og 14



Skal EU blande sig i chaufførforhold?

Transportorganisationen ITD har foreslået, at landtransportområdet skal have et chaufførdirektiv, som skal fastlægge nogle rammer for forholdene for chauffører, der arbejder i EU.

Den danske transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) vil drøfte idéen med sine EU-kolleger, hvilket får ros fra ITD.

Andre organisationer er mere tilbageholdende over for idéen.

Uanset om man kan lide det eller ej, har de seneste år - faktisk siden begyndelsen af 1990'erne, hvor EU lukkede op for et mere frit transportmarked - været præget af hård konkurrence mellem chauffører i Øst og Vest - i øjeblikket med østchauffører som vindere, når det gælder om at have et arbejde.

Situationen viser også en meget stor forskel på Øst og Vest, når det gælder løn og arbejdsforhold.

Nogle østeuropæiske chauffører får en løn, som de knap kan leve for, mens de opholder sig i vest. Manglende kendskab til forholdene på arbejdsmarkedet i Vest kan være en af forklaringer på, at østchauffører lader sig spise af med en løn, de knap kan få noget spise for.

Der er også eksempler på, at chauffører er udstyret med ansættelseskontrakter i to forskellige udgaver - en, de skal vise frem, hvis de bliver vinket ind til kontrol - den ser mindre skræmmende ud - og så den, der reelt er ansat efter.

Og hvad med chaufførernes liv, når de ikke længere kan køre lastbil.

Der er nok af udfordringer at tage fat i, så der er al mulig grund til at være åben over for alle forslag, der kan være med til at forebygge en situation, hvor chaufførjobbet har så ringe løn- og arbejdsforhold, at ingen uden tvang vil arbejde på Europas landeveje.

God læselyst.

Jesper Christensen, chefredaktør



RENAULT
TRUCKS
DELIVER

LANGDISTANCE
SERIE T



EN LASTBIL SKAL
GENERERE OVERRASKUD



renault-trucks.dk



Transportrammer

Transportminister vil drøfte europæisk ideen om et chaufførdirektiv

Transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) indkalder vejtransportens organisationer til at diskutere ideer, der kan forbedre vilkårene for internationale chauffører i EU-regi

Trafikstyrelsen har på Transportministerens opfordring indkaldt vejtransportens danske organisationer til at drøfte mulighederne for, at Danmark kan arbejde offensivt i EU for et såkaldt "chaufførdirektiv".

Målet er at sikre internationale lastbilchauffører ordentlige vilkår og acceptabelt arbejdsmiljø, uanset hvor i Europa de kører.

Ideen er opstået hos transportorganisationen ITD. Baggrunden er, at europæiske lastbiler siden 1993 frit har kunnet udføre transporter på tværs af EU-landene. Det har resulteret i en stigende trafik med udenlandske lastbiler i Danmark og i de øvrige EU lande.

Tilfælde af kritisable chaufførforhold har ind imellem skabt debat i både Danmark og i udlandet. Men da chaufførerne ofte opholder sig i flere forskellige lande i løbet af en enkelt arbejdsdag, og lastbiltrafikken i øvrigt er underlagt EU-regler, er det vanskeligt at adressere problemer omkring chaufførernes forhold inden for rammerne af national lovgivning.

- Vi kan ikke forhindre trafikken med udenlandske lastbiler i Danmark eller i andre lande. Men vi kan heller ikke leve med, at alle chauffører ikke er sikret ordentligt arbejdsmiljø i det daglige. Derfor er det glædeligt, at transportministeren nu demonstrerer vilje til at gå i offensiven for at få en fælles europæisk bundgrænse for chaufførernes forhold og arbejdsmiljø, siger ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen.

Dansk model er udgangspunktet

Trafikstyrelsen har indkaldt ITD og otte andre transportorganisationer til at drøfte deres ideer og synspunkter om det såkaldte "chaufførdirektiv" i løbet af de næste to måneder. I invitationen lægger styrelsen vægt på, at en dansk indsats ifølge ministeren skal kunne gennemføres inden for rammerne af den danske arbejdsmarkedsmodel.

- Det er klart, at en fælles europæisk indsats for chaufførerne på ingen måde skal erstatte nationale overenskomster eller arbejdsmarkedsforhold. Det handler om at få etableret en fælles regulering af arbejdsmiljøet og få skabt klarhed og enkelhed omkring chaufførernes rettigheder, for eksempel når det gælder udstationering og social sikring, siger Jacob Chr. Nielsen.

Læs også kommentar på næste side:

Transportrammer

Arbejdsgiverne i ATL: Vi har allerede regler der beskytter chaufførerne

Trafikstyrelsen har på transportministerens opfordring indkaldt vejtransportens danske organisationer til at drøfte mulighederne for, at Danmark kan arbejde offensivt i EU for et såkaldt 'chaufførdirektiv'

I den anledning - og i forbindelse med en udmelding fra transportorganisationen ITD, lyder det fra arbejdsgiverforeningen ATL:

Umiddelbart lyder det meget sympatisk, at man vil arbejde for at sikre internationale lastbilchauffører ordentlige vilkår og acceptabelt arbejdsmiljø, uanset hvor i Europa de kører. Men alligevel er vi i ATL og DI Transport forbeholdne over for initiativet.

Det skyldes, at de elementer vi har hørt omtalt som en del af et kommende chaufførdirektiv allerede er reguleret via gældende EU-lovgivning. Det være sig regler om social sikring, lovvalg, ligestilling, sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen og organisationsfrihed. Spørgsmålet om organisationsfrihed er i øvrigt en del af menneskerettighederne, som er gældende i hele EU, og spørgsmålet om løn og pensions- og diætforhold ligger helt uden for EU's kompetence.

I Danmark aftales løn, herunder pensionsforhold, diæter og lignende som bekendt i overenskomsterne mellem arbejdsmarkedets parter. Et chaufførdirektiv med minimumsrettigheder også inden for disse felter vil derfor være et brud på denne tradition og i øvrigt i modstrid med EU-princippet om, at lønforhold er et nationalt anliggende.

Alle kan vel blive enige om, at branchen har regler nok. Efter vores opfattelse er der ikke brug for flere, og da slet ikke, når der allerede findes regler både i Danmark og i EU, der regulerer området og yder beskyttelse af lønmodtagerne. Hvis reglerne derimod går på de fysiske forhold såsom forbedring af rasteplasser, toiletforhold og lignende, kan der sikkert godt være plads til forbedring, men så lad os få undersøgt det ordentligt og sætte ind, hvis det viser sig, at der er et behov.

Trafikstyrelsen er klar til at kontrollere løn- og arbejdsvilkår for gods- og buschauffører

Fra 1. september begynder Trafikstyrelsen en ny procedure for behandling af nye ansøgninger om gods- og buskørselstilladelser - og for behandling af sager om fornyelse af tilladelser

Baggrunden er, at Overenskomstnævnet, der blev indført ved lov i forbindelse med en revision af Godskørselsloven, er blevet etableret og er klar til at afgive udtalelser til Trafikstyrelsen om, hvorvidt gods- og buskørselsvirksomheder følger de løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der er fastsat i de pågældende kollektive overenskomster. Begge grupper af vejtransportvirksomheder skal som hidtil i ansøgningen oplyse om, hvilken overenskomst de vil følge.

Ansættelsesaftaler og lønsedler

Endvidere skal ansøgerne oplyse, om de er medlem af en arbejdsgiverforening eller har tegnet tiltrædelsesoverenskomst. Transportvirksomheder, der skal have tilladelser fornyet, og som ikke er medlem af en arbejdsgiverforening eller har tegnet tiltrædelsesoverenskomst, skal desuden indsende kopi af ansættelsesaftaler og lønsedler for den seneste lønperiode for 10 procent af virksomhedens chauffører, dog mindst én chauffør.

Den nye procedure træder i kraft for ny-ansøgninger modtaget efter 6. september 2013 og for fornyelse af tilladelser pr. 1. december 2013.

Transportrammer

Udtalelse fra konference: Chauffører vil have respekt for deres arbejde

Alle Danmarks chauffører og transportarbejdere opfordres til at skabe initiativer og aktiviteter, der kan sætte respekten for chaufførarbejdet i fokus. Det skal ske i uge seks næste år.

Aktiviteterne og initiativerne går ud på, at chauffører og andre transportarbejdere på lokalt plan skal synliggøre, at de udfører et samfundsvigtigt arbejde

Opfordringen kommer fra 200 chauffører og repræsentanter for landets chauffører, som var samlet til den årlige chaufførkonference i Horsens fornylig.

Chaufførerne mener, at de mangler anerkendelse og respekt

- for deres arbejdsindsats
- for nogle af arbejdsmarkedets længste arbejdstider
- for ofte farlige arbejdsopgaver
- for bærere af et enormt ansvar uanset om de kører med farligt gods eller mennesker.

Chaufførerne vi have respekt nu

Fra chaufførkonferencen lyder det, at statsmagten og arbejdsgiverne på den ene side stiller store krav om uddannelse og certificering af chaufførarbejdet, men der på den anden side bliver set stort på det, hvis man kan udføre opgaverne billigere.

De initiativer og aktiviteter, som chaufførerne vil have sat i gang i uge seks næste år, bliver lanceret under motto'et "Respekt nu"

- **Respekt nu** skal ses i modsætning transportbranchens dyre imagekampagner, der har søgt at popularisere først og fremmest vognmænd og speditører
- **Respekt nu** retter sig mod speditører og vognmands/speditionsvirksomheder, der de sidste år har vist totalt mangel på respekt for chaufførerne
- **Respekt nu** retter sig også mod politikere og embedsmænd, der umuliggør og undergraver indgåede aftaler og forventninger til anstændighed i personbefordringen
- **Respekt nu** retter sig også mod chaufførernes faglige organisation 3F. Chaufførerne forventer at respekten for dem afspejles i overenskomstkrav og i forhandlings- og kampvilje ,når forhandlingerne med private og offentlige arbejdsgivere skal afsluttes.

Endelig opfordres landets 3F afdelinger til at støtte og hjælpe chauffører og transportarbejdere med at få lokale Respekt nu-initiativer kørt i stilling.

Transportrammer

Transportorganisation: Skat vil droppe beskatning af arbejdsudleje på det internationale transportområde

En række transportorganisationer har i nogle måneder presset på for at få Skat til at ændre holdning, når det gælder beskatning af arbejdsudleje. En skrivelse i foråret, hvor Skat skrev til en række transportvirksomheder og forklarede, at de var omfattet af den nye beskatning, satte gang i en række protester

Det har nu ført til, at Skat ifølge transportorganisationen ITD er klar til at droppe beskatning af arbejdsudleje i forbindelse med international lastbiltransport.

Ifølge et såkaldt styresignal, som Skat har sendt i høring hos en række høringsberettigede organisationer på transportområdet, fremgår det, at Skat er parat til at præcisere, at international lastbiltransport ikke er omfattet af reglerne for beskatning af arbejdsudleje.



Siden reglerne blev revideret i september sidste år, har der været tvivl om, hvorvidt internationale lastbiler var omfattet. Efterfølgende sendte Skat 21. maj et informationsbrev til en række virksomheder og brancheorganisationer, hvoraf det fremgik, at transportvirksomhederne faktisk var fuldt omfattet.

- Dette brev har ikke givet et fuldt billede af arbejdsudlejereglerne, og brevet har givet anledning til en del tvivl navnlig indenfor transporterhvervet. Skat vil derfor med dette styresignal præcisere reglerne om arbejdsudleje i forhold til de særlige forhold, der gør sig gældende i denne branche, skriver Skat i sit oplæg til 'styresignal', der er udsendt 2. september.

Fortsættes næste side

Transportrammer

Udenlandske undervognmænd undtaget

Skat fastslår, at reglerne som udgangspunkt hverken omfatter danske speditjonsvirksomheder eller vognmænd, der benytter sig af udenlandske vognmænd. Undtagelserne gælder uanset typen af den transport, som den udenlandske undervognmand udfører. Cabotagekørsel og kombineret transport med udenlandske undervognmænd er således også undtaget reglerne om skat af arbejdsudleje efter Skat's opfattelse.

- Det ser ud til, at fornuften har sejret, og det er vi rigtig glade for. Det er tydeligt, at reglerne fra politisk side ikke har været tiltænkt internationale transportvirksomheder. Vi har siden maj måned talt om en 'hovsa-lov', for det ville ganske enkelt have været en utilsigtet katastrofe og et bureaukratisk helvede for en række gode danske vognmænd og speditører, hvis SKAT havde fastholdt at anvende reglerne på disse virksomheder, siger Jacob Chr. Nielsen, administrerende direktør i ITD.

Arbejdsudlejesskatten gælder stadig for danske vognmænd, der reelt har en udenlandsk lastbil og chauffør til rådighed, og chaufføren arbejder for virksomheden på samme måde som virksomhedens øvrige chauffører og vogne.

ITD: Lastbilchauffører er ultra-mobile arbejdstagere

Transportorganisationen var en af de organisationer, der gik fuldt ind i sagen om beskatning af arbejdsudleje på området for internationale transporter, da Skat 21. maj sendte et informationsbrev ud om, at internationale chauffører, der kørte i Danmark for danske virksomheder ville være omfattet af reglerne

ITD arbejdede blandt andet på at forklare politikere, myndigheder og organisationsfolk det u hensigtsmæssige i at opkræve arbejdsudleje af internationale chauffører.

Derfor er Jacob Chr. Nielsen, administrerende direktør i ITD, tilfreds, når han nu kan konstatere, at anstrengelserne efter alt at dømme har båret frugt.

- Internationale lastbilchauffører er ultra-mobile arbejdstagere, som ofte kører igennem adskillige lande i løbet af bare en enkelt dag. Det giver selvsagt koks og besvær, hvis vi skulle beskatte disse chauffører efter samme principper som jordbærplukkere eller håndværkere, der opholder sig i landet i ugevis, siger Jacob Chr. Nielsen og fortsætter:

- Vi har naturligvis intet som helst imod, at udenlandske chauffører og undervognmænd bliver beskattet. Men af praktiske grunde bør det ske i et enkelt land, og ikke i hvert eneste land, den internationale lastbil kører igennem.

Arbejdsudlejesskatten gælder stadig for danske vognmænd, der reelt har en udenlandsk lastbil og chauffør til rådighed, og chaufføren arbejder for virksomheden på samme måde som virksomhedens øvrige chauffører og vogne.

Transportrammer

Den reviderede cabotagevejledning er udgivet på engelsk

I juli udsendte Trafikstyrelsen den reviderede cabotagevejledning, der gælder fra 1. september. Nu foreligger vejledningen også i en engelsk udgave

Cabotagevejledningen blev revideret blandt andet som følge af en ændring af godskørselsbekendtgørelsen pr. 1. september, hvor der er sket en præcisering af definitionen af en ”international tur” ved cabotagekørsel og af en cabotagetur.

Den engelske udgave af cabotage-vejledningen kan hentes [her](#):

Den danske udgave af cabotage-vejledningen kan hentes [her](#):

EU har støttet ineffektive programmer

Stop de "ineffektive" programmer for overflytning af godstransport fra landevej til jernbane, siger EU's revisorer

Marco Polo-programmerne, der skulle flytte godstrafik væk fra vejene, har været ineffektive og bør ikke fortsætte i deres nuværende udformning. Det fremgår af en ny beretning fra Den Europæiske Revisionsret.

- Programmerne var ganske enkelt ineffektive, fordi de ikke opfyldte deres mål og ikke flyttede ret meget gods væk fra vejene, og fordi der ikke foreligger data, der kan anvendes til at vurdere, om de politiske målsætninger er nået - for eksempel i form af miljømæssige fordele, siger Ville Itälä, det medlem af Revisionsretten, der er ansvarligt for beretningen.

Siden 2003 har programmerne Marco Polo I og Marco Polo II finansieret transportprojekter, der skulle overflytte godstransport fra landevej til jernbane, indlandsskibsfart og nærskibsfart.

Programmerne har været et led i bestræbelserne på at opfylde EU's transportpolitiske mål om at udvikle alternativer til vejtransport af gods.

Transportrammer

Hensigten med det almindeligt accepterede mål er at reducere den internationale vejgodstrafik og dermed gøre godstrafikken mere miljøvenlig, mindske vejbelastningen og øge trafiksikkerheden.

Revisionsretten konstaterer:

- - at der ikke blev indsendt tilstrækkelig mange relevante projektforslag, fordi markedssituationen og programreglerne afskrækkede virksomhederne fra at deltage i ordningen
- - at halvdelen af de undersøgte projekter var bæredygtigheden begrænset

at et af de vigtigste resultater af revisionen var, at der er alvorlige indikationer på "dødvægt" - at nogle projekter også ville være blevet iværksat uden EU-finansiering. 13 af de 16 reviderede støttemodtagere bekræftede, at de også ville have iværksat og drevet transporttjenesterne uden støtte

- at der ikke var pålidelige data, der kunne anvendes til at vurdere fordelene i form af mindskelse af godstransportens miljømæssige indvirkninger, aflastning af vejnettet og forbedring af trafiksikkerheden.

På baggrund af de nuværende programmets resultater anbefaler Revisionsretten, at man ophører med at yde EU-støtte til godstransporttjenester under en ordning med samme udformning som Marco Polo-programmerne.

Fremover bør det ifølge EU's Revisionsret stilles som betingelse for finansiering, at der foretages en forudgående konsekvensanalyse, som dokumenterer, at der er tale om EU-merværdi og i hvilket omfang. Denne bør omfatte en detaljeret analyse af den potentielle efterspørgsel og af bedste praksis i medlemsstaterne.

EU's revisionsret: Marco Polo-program bør stoppes

EU's revisionsret har leveret en markant kritik af EU's eget støtteprogram til at forbedre godstransportens miljøpåvirkninger, kaldet Marco Polo-programmet

I en rapport, der gennemgår 16 støttede projekter, finder revisionsretten at 13 ville være gennemført uden støtte, og at otte førte til en yderst begrænset miljøbesparelse.

Der manglede generelt tilstrækkelige data til at efterprøve projekternes betydning, og når der var data, levede projekterne kun i begrænset omfang op til målene.

På den baggrund konkluderer Revisionsretten, at Marco Polo-programmet burde stoppes i sin nuværende form.

Transportopkøb

DSV køber op i England

SBS Worldwide Holdings Ltd. bliver en del af den danske transportkoncern, DSV A/S. Hvad DSV har givet for SBS Worldwide Holdings Ltd. holder parterne for sig selv

SBS Worldwide Holdings Ltd. tilbyder transport og logistikydelse indenfor luft- og søtransport. Selskabets aktiviteter vil efter DSV's køb af den engelske virksomhed blive integreret som en del af DSV's Air & Sea division.

SBS Worldwide Holdings Ltd. beskæftiger 220 medarbejdere, har tre kontorer i England og fire kontorer i USA. Aktiviteterne er primært fokuseret på transporter mellem de to lande. I 2012 omsatte SBS for ca. 50 millioner pund fra de aktiviteter, der forventes at fortsætte.

- SBS Worldwide Holdings Ltd. komplimenterer glimrende DSV. Det er et veldrevet selskab med gode kunderelationer og et højt serviceniveau. Købet af SBS Worldwide Holdings Ltd. vil styrke DSV's position i USA og England, som begge er vigtige markeder for DSV, siger administrerende direktør Jens Bjørn Andersen.

Parterne har aftalt ikke at offentliggøre købsprisen.

DSV opkøber Ontime Logistics og fusionerer aktiviteterne

Konkurrencemyndighederne har godkendt DSV's opkøb af Ontime Logistics, og fusionen af DSV og Ontime Logistics' aktiviteter kan dermed begynde.

Integrationen medfører ingen ændringer for DSV's kunder, og alt, herunder kontakt og booking, fortsætter uændret.

DSV forventer, at fusionen af aktiviteterne vil afføde flere synergier til gavn for alle parter.



Droner - er også andet end et spørgsmål om krudt og kugler

I medierne omtales droner - førerløse fly og helikoptere - meget ofte i forbindelse med krigsreportager fra fjerne lande, men dette gængse billede af dronerne, som noget der primært anvendes i forsvarsmæssig henseende, bør nuanceres

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

Dronerne anvendes nemlig tillige her i Danmark, både i privat og erhvervsmæssig sammenhæng, og det oven i købet til ganske fredelige formål.

De små selvflyvende maskiner kan både købes i detailhandlen og på internettet, og ganske forståeligt vækker de interesse hos både privatpersoner og ude i erhvervslivet, hvor man så småt er ved at få øjnene op for dronernes mange anvendelsesmuligheder.

Udover at drengedrømmen om at blive pilot (om end i noget mindre skala) kan blive til virkelighed for privatpersoner, byder dronerne på store fordele for en bred vifte af virksomheder, for eksempel inden for landbruget, ved planlægning af større infrastrukturprojekter, ved opgaver vedrørende opmåling og kortlægning af jordarealer, samt ikke mindst inden for redningsberedskabet.

Reglerne for at flyve med droner er meget klare, og de skal overholdes, ellers venter der en politianmeldelse og en eventuel straffesag forude. Inden der kastes et blik på reglernes indhold, bør de bagvedliggende formål kort opridses.

Selvfølgelig er sikringen af flysikkerheden et af de væsentligste formål bag reglerne, hvilket også kommer til udtryk ved blandt andet regler for minimumsafstanden til nærmeste offentlige og militære lufthavn.

Derudover søger reglerne tillige at beskytte hensynet til de folk, der befinder sig på jorden. Det er nu engang sådan, at alt hvad der går op også engang i mellem falder ned, og i bestræbelserne på at undgå for mange surface damages har man blandt andet begrænset adgangen til at overflyve tætbefolkede områder.

Også mere overordnede spørgsmål om privatlivets fred har man haft i tankerne, da reglerne om droneflyvninger blev skabt.

Reglerne for at flyve med droner findes i luftfartsloven og i Trafikstyrelsens Bestemmelser for Civil Luftfart, de såkaldte BL'er. BL'erne udstedes af Trafikstyrelsen, hvis hjemmel til at udstede disse særlige regler findes i blandt andet luftfartsloven.

Fortsættes næste side.



Hvilket regelsæt man skal kigge i, afhænger i første omgang af vægten på den drone, som man vil flyve med.

Er der tale om en drone med en startmasse på over 25 kg, skal flyvningen som udgangspunkt finde sted i overensstemmelse med reglerne i luftfartsloven. Trafikstyrelsen kan dog give konkrete dispensationer fra luftfartslovens regler, når det sker under behørig hensyntagen til luftfartens sikkerhed eller almene interesser i øvrigt.

Er der tale om en drone med en startmasse, der ikke overstiger 25 kg, gælder et af de føromtalt BL'er, der som sagt er udstedt af Trafikstyrelsen.

Flyvning med droner som maksimalt vejer 25 kg, skal ske i henhold til reglerne i BL 9-4, 3. udgave af 9. januar 2004, Bestemmelser om luftfart med ubemandede luftfartøjer, som ikke vejer over 25 kg.

Trafikstyrelsen kan også for disse lettere droner i ganske særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i regelsættet, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser.

Også for droner, der omfattes af ovennævnte BL, er det vigtigt at kigge på dronens vægt.

- Hvis man flyver med en drone, der har en startmasse på under 7 kg gælder følgende vilkår:
- Flyvningen skal udføres på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare, og således at omgivelserne påføres så lidt ulempe som muligt.
- Afstanden til banen/banerne på en offentlig flyveplads, som angivet på Kort & Matrikelstyrelsens kort (kort 25 eller 1:50.000), skal være mindst 5 km.
- Afstanden til banen/banerne på en militærflyvestation, som angivet på Kort & Matrikelstyrelsens kort (kort 25 eller 1:50.000), skal være mindst 8 km.
- Afstanden til bymæssig bebyggelse og større offentlig vej skal være mindst 150 m.
- Flyvehøjden må højst være 100 meter over terræn.
- Tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder og beboede campingpladser, samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, må ikke overflyves.
- De særligt følsomme naturområder, der er nævnt i regelsættet, må ikke overflyves.
- Hvis man flyver med en drone med en startmasse på mere end 7 kg (men stadig under 25 kg) gælder ovenstående vilkår også, men derudover er der tillige opstillet yderligere krav:
- Flyvning må kun finde sted fra en godkendt modelflyveplads, og skal finde sted inden for begrænsningerne af det luftrum, der hører til en anmeldt modelflyveplads.
- Flyvning må ikke finde sted, medmindre der er tegnet ansvarsforsikring. Flyvningen skal udføres under en organisation/person, der er godkendt af Trafikstyrelsen.
- Dronen skal være udstyret med radiostyringsanlæg.

Disse særligt strenge regler gælder tillige for droner, der anvender jetturbinemotor(er) til fremdrift.

Overtrædelse af reglerne i BL og i luftfartsloven kan straffes med bøde. Visse overtrædelser vurderes dog til at være så grove, at straffen kan være fængsel.

Fortsættes næste side.



Den seneste tids megen fokus på flyvning med droner har medført, at reglerne i øjeblikket granskes. Trafikstyrelsen har nedsat en arbejdsgruppe, der skal vurdere de gældende regler på området og komme med forslag til forbedringer heraf. Derudover er der i EU-regi også iværksat initiativer, der har til formål at undersøge reglerne nærmere.

Så selvom dronerne kan være både sjove og nyttige, må det på det kraftigste anbefales, at både ejeren og brugeren af dronen sætter sig grundigt ind i reglerne, inden der meddeles take-off.

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

Statistik

Lastbilbestanden gik tilbage med 50

Ifølge den seneste månedsstatistik fra De Danske Bilimportører, kørte 42.175 lastbiler ind i august. Da måneden sluttede var 42.125 klar til at køre ind i den næste måned



Ifølge statistikken blev der nyregistreret 289 lastbiler i løbet af august i år, mens der blev genregistreret 259 lastbiler. Da der samtidigt blev afmeldt i alt 596 lastbiler, faldt bestanden totalt set.

Ser man på tallene fra august sidste år, hvor der var indregistreret 43.196 lastbiler over 3,5 ton ved udgangen af måneden, er lastbilbestanden gået tilbage med 2,5 procent til 42.125 registrerede lastbiler over 3,5 ton.

Der er gennem de seneste seks år blevet længere og længere mellem de danske lastbiler, selvom det bagfra kan se anderledes ud. Det handler om det trækkende køretøj, som oftere og oftere har udenlandske nummerplader på kofangerne og en dansk registreret sættevogn bagefter

Materiel



Volvo har opdateret sine FL og FE distributionsbiler

Kort før sommerferien 2006 udvidede Volvo Trucks sit omfattende produktprogram med de to nye lastbilserier FL og FE. Nu er tiden blevet moden til den 2. opdatering af det mellemtunge produktprogram

Udover nyudviklede Euro-6 motorer og implementering af I-Shift gearkassen, er de vigtigste nyheder, at førerhusene fremtræder med delvis nyt og opdateret interiør.

Hvad angår vægtsegmenter er der ikke sket nogen ændringer. Altså er det stadigvæk FL-modellerne, der dækker segmentet fra 12 til 16 ton, mens FE modellerne strækker sig fra dækker segmentet fra 18 - 26 ton.



Den mindste bil i flokken, 12 ton-versionen af FL viste sig at være utrolig let at køre.

Fortsættes næste side.

Materiel



Udover førerhuse er FL som FE-modellerne monteret med Volvo-komponenter som FM chassisrammer og drivakslar. Derimod har Volvo Powertrain ”hentet” nogle af de i alt fire transmissioner udenfor egne rammer.

Således står ZF - som hidtil - som leverandør af manuelle gearkasser med seks eller otte fremadgående geartrin, og den automatiserede gearkasse I-Sync. Som alternativ - og som hidtil - kan vælges en fuldautomatisk gearkasse fra Allison. Sidst men ikke mindst indeholder transmissionerne - som noget helt nyt - Volvo Powertrains populære I-Shift gearkasse.

Der var mulighed for at afprøve, hvordan de nye mellemstørrelse Volvo lastbiler var at håndtere. Det foregik i et opstillet bymiljø. Her er det en FE der køres til eksamen.

I forbindelse med de kommende Euro-6 miljøkrav er der fremstillet et helt nyt motorprogram, hvorfra motorblokken kommer fra Indien og den afsluttende samling foretages af Volvo Powertrain i Lyon.

Som helhed består motorprogrammet af to nye fem- og otte-liters motorer, der er designet af Volvo.

Den nye seks-cylindrede D8-motor har en slagvolumen på 7,7 liter og er tilgængelig i tre forskellige effektstørrelser: 320 hk/1.200 Nm, 280 hk/1.050 Nm og 250 hk/950 Nm.

Desuden kan Volvo FL leveres med den kompakte, firecylindrede D5-motor. Den har et slagvolumen på 5,1 liter og fås med en effekt på 240 hk/900 Nm og 210 hk/800 Nm.

- Begge motorer yder et højt moment ved lave omdrejninger, så de er ideelle til hurtig, komfortabel og sikker kørsel i større og mindre byer. Deres gode køreegenskaber hjælper chaufførerne med at overholde stramme tidsplaner og klare mange transportopgaver, siger Ruddy

Materiel

Houtmeyers, strategisk produktchef for mellemtunge køretøjer hos Volvo Trucks.

Motorene opfylder de nye Euro 6-miljøkrav, og i følge Volvo - er motorenes brændstofforbrug det samme som for Euro 5-motorenes vedkommende.

- Den tekniske løsning på at leve op til Euro 6-kravene er en kombination af SCR (Selective Catalytic Reduction) og variabel turbogeometri, et EGR-system med køling og et partikelfilter, fortsætter Ruddy Houtmeyers.



To førerhuse

Ved et fornyligt afholdt pressearrangement i Göteborg blev det også afsløret, at førerhus-udvalget indeholder to modeller: Et almindeligt kort dagførerhus og et langt førerhus med hvileplads.

På den front kan både nuværende og fremtidige kunder/brugere glæde sig over en fornyelsesproces, der indeholder kærkomne opdaterede versioner af førerhuse med nogenlunde samme "skelet" som i en årrække har været brugt til Volvos VM serie i Brasilien.

I europæiske versioner er "skelettet" forstærket - og dermed blevet cirka 30 kg tungere for at kunne indfri de særlige svenske slagprøvetester.

Førerhusenes interiør og indretning er i vid udstrækning baserede på samme grundprincipper.

Således er det med blandt andet friske farver, et moderne designet instrumentbord med nye og let læselige instrumenter, ideelle

Førerhusenes interiør er opdateret med blandt andet nye og let læselige instrumenter, friske farver og ny komfortabel førerstol.



Materiel



Den lange førerhusmodel kan indrettes med en soveplads.

til en ny position under forruden. Det mørke stykke under forruden får førerhuset til at se lavere ud. Det er med til at skabe et moderne look, der passer godt ind i trafikken.

De nydesignede forlygter og det karakteristiske kørellys understreger også tilhørsforholdet til de øvrige nye Volvo-lastvogne. Lygterne er integreret i kofangeren, som er tredelt med hjørnestykker af stål. Det øger holdbarheden og giver billigere reparationer, hvis lastvognen bliver skadet i fronten.

Gode all-round lastbiler

I forbindelse med nærdistributionskørsel i segmentet fra 12 til 16 ton kan Volvo FL betragtes som et værdigt modstykke til de konkurrerende mærkers 4x2 biler.

Derimod kan det være lidt svært at finde en egenrådig plads til FE bilerne. Ikke mindst fordi de i visse tilfælde overlapper FM serien og derfor kan skabe utilsigtet konkurrence indenfor Volvos egne mure.

FE er udviklet til stort set alle transportopgaver på korte og mellemlange afstande i segmentet fra 18 - 26 ton totalvægt. Derfor kan bilerne leveres med stålaffjedring på alle aksler, eller kombineret stål og luftaffjedring. Desuden er der valgmulighed mellem indtil flere akselafstande og akselkonfigurationer som 4x2, 6x2 6x2/4 og 6x4.

adgangsforhold, lykkedes at nå frem til en endnu bedre chaufførarbejdsplads med nye og mere ergonomiske førerstole med integreret nakkestøtte og sikkerhedssele.

Derudover byder førerhusene på fine udsigtforhold fra førerstolen. Dels gennem store og lavt placerede rudearealer. Dels i spejle, som er monteret på vibrationsfrie spejlarme.

For at give Volvo FL og Volvo FE tydeligt Volvo-image er det klassiske jernmærke blevet flyttet op

Materiel



På baggrund af ganske korte prøvekørsler på lukket vejområde ved Volvo Demo Center i Göteborg, er det svært at skjule begejstring over FL og FE bilernes komfort og køreegenskaber.

Ud af en flåde på godt 12 fuldt lastede biler, som var til rådighed, var min koncentration primært rettet mod to eksemplarer.

I ”småtingsafdelingen” gik det udover en 12 ton FL-240 4x2 med ståloffjedring og kort førerhus. Modsat var en 26 ton FE-250 6x2 med styrende bogiaksel, langt førerhus og luftaffjedrede bagaksler, genstand for min vurdering af den største model i det nye produktprogram.

Eftersom de pågældende bilers motorkraft og gearkasserer er tilpasset bilernes respektive totalvægte, blev der ikke sporet nævneværdig forskel på trækraft. Da trækraften i begge tilfælde er tilstrækkelig helt ned fra 900 omdr/min., taler vi her om sjældent god fleksibel motorkarakteristik, der medfører begrænsede gearskift.

Derudover kan der kun deles roser ud til førerhusenes lave støjniveau, bilernes lette og neutrale styring. Eftersom jeg også giver roser til de kraftige, men let doserbare bremsere, udsynet gennem de store rudearealer og bilernes generelt høje komfortniveau, er der ikke flere roser tilbage.

Materiel

Nordjylland har også en transportmesse i efteråret

Grøns Transport Uddannelser - AMU Center - står bag Nordjysk Transportmesse, der løber af stablen for første gang 14. – 15. september i Sæby

Nordjysk Transportmesse sætter fokus på transportbranchen og inviterer fagfolk og andre interesserede til et par dage i transporterhvervets tegn. Udstillere har mulighed for at vise produkter og ydelser frem og skabe nye relationer, mens de besøgene kan få et indblik i udviklingen på landtransportområdet og blive klogere på en bred vifte af aktuelle, brancherelaterede emner.

- Som uddannelses- og kursusleverandør til transportbranchen vil vi gerne knytte tætte bånd til vognmænd, chauffører og andre leverandører til branchen, siger Karsten Trend Poulsen, der er direktør hos Grøns, der arrangerer den nye messe i det nordjyske.

- Det gør vi bedst ved at være en aktiv og nytænkende samarbejdspartner, der er med til at skabe øget opmærksomhed omkring transportbranchen. Med Nordjysk Transportmesse får vi sat fokus på erhvervet og får skabt relationer på tværs af branchen, siger han.

Grøns køretekniske anlæg i Sæby kommer til at danne ramme om arrangementet. Anlægget vil blive omdannet til et varieret udstillingsområde med et bred vifte af stande og udstillinger. Udover at man på messen kan besøge de enkelte stande og udstillere, byder arrangementet også på en række brancherelevante foredrag og oplæg, som man, som besøgende på messen frit kan deltage i.

Foredragsholderne er fagfolk fra transportbranchen, der deler ud af deres viden og erfaringer og tager aktuelle og relevante emner op til debat.

Udstillerlisten, som den så ud onsdag 4. september:

Grøns Transport Uddannelser		VBG
VEU Center Nord	Bridgestone Dæk	
Stiholt Hydraulik	Iveco Aalborg	Scan Colour Aalborg
Stiholt Scania	Skelhøje Vognfabrik	Hedensted Ladfabrik A/S
Nordjysk Autolakering A/S	Jøni Aabybro	FDL
	SAWO Hydraulik	3F
Sæby Lastvognsopbygning		Uggerhøj Erhvervsbiler
VOLVO Truck Center	MAN Last og Bus	
VOLVO Entreprenør	DTL	
Renault Trucks	ITD	
Buur & Thomsen, Vraa	Højbjerg Maskinfabrik	

Materiel

Vognmand Finn Brodersens roser sit nye mini vogntog til skyerne. Sættevognen er blandet andet bygget op med gardinpresenninger, som medvirker til betydelig nemmere og hurtige aflæsning og læsning.



Vognmand med specielt sættevognstog: Det bliver bedre dag for dag

Efter kun en uges kørsel vurderer vognmand Finn Brodersen sit nye og noget særegne mini-vogntog som et let håndterligt vidunder, der bliver bedre og bedre dag for dag

Mini-vogntoget er det første erhvervskøretøj i Danmark, som er kombineret med en Mercedes Benz Sprinter 316 med sovekabine og en nyudviklet banebrydende sættevogn fra Pendelmatics Doggie modulsistem.

Med tanke på, at det pågældende køretøj er godkendt til en samlet totalvægt på 7 ton med 2,5 ton nyttelast, og det oven i købet er muligt at veje vogntoget op til 7,5 ton, som så giver 3 tons nyttelast, er der tale om fremtidssikrede køretøjer - I hvert fald med hensyn til kørsel i store danske byer som for eksempel Aarhus.



Materiel



Her er der indført kørselsforbud i bykernen for køretøjer med mere end 7,5 ton totalvægt. Og det forventes at andre store byer vil følge eksemplet fra Danmark næststørste by.

For at kunne indfri vognmandens krav til optimalt mulige krav om komfort og lastkapacitet er Sprinteren bygget op med luftaffjedret drivaksel og en drejeskammel, som har en koblingshøjde på sparsomme 82 centimeter, hvilket giver en læsehøjde til sættevognens lad på 96 centimeter.

Med hensyn til sættevognen - som er et helt nyt produkt - er der tale om en særlig smart konstruktion, hvori chassiset består af en

enkelt-akslet luftaffjedret sættevogn med mekanisk tvangstyret drejefunktion.

I korte træk består drejefunktionen af ganske få komponenter, heriblandt en traditionel kuglekobling, med teleskopisk styrestang, der så styrer bagakslens kuglekrans. Dermed bliver drejefunktionen påvirket i samme øjeblik, Sprinteren begynder at dreje.

Og netop det der med at dreje, betragter vognmand Finn Brodersen, som en af køretøjets helt store fordele.

- De første gange blev jeg meget imponeret over, hvor nemt køretøjet egentlig er at håndtere. Både forlæns og baglæns, drejer det nærmest som på en tallerken. Jeg forventer, at det bliver endnu nemmere, efterhånden som jeg lærer køretøjet bedre at kende, fastslår Finn Brodersen, som har kørt last- og varebiler i mere end 45 år.

Hvad angår sættevognens lad - der i øvrigt er bygget op i 40 mm aluminium bundprofiler samt flere andre komponenter fra Bevola suppleret med gardinpresenning i begge sider og en 1.000 kg. Palfinger lift - gør følgende indvendige mål sig gældende:

210 centimeter i højden
220 centimeter i bredden
620 centimeter i længden

Det giver bundplads til 12 euro-paller, alternativt 28 kubikmeter rummål.

Sættevognen kan også leveres med andre opbygninger - eksempelvis kroghejs og komprimator. Og den trækkende enhed kan byttes ud med en sammenlignelig model fra andre producenter.

Den anderledes sættevogn forhandles af Pendelmatic Production A/S.



Materiel



Over 4.500 besøgende gik igennem tælleapparaterne på Ishøj Truck Show, der blev afviklet i weekenden på Europas største Scania-anlæg, der ligger i Ishøj



Arrangører: Ishøj Truck Show version 2013 var en succes

Det blev til ny publikumsrekord med over 4.500 lastbilinteresserede gæster på Ishøj Truck Show, der blev afviklet i weekenden på Europas største Scania-anlæg i Ishøj. Det var femte år i træk, at truckershowet blev afviklet - denne gang arrangeret af truckerklubben Convoy Buddy i samarbejde med Scania

Det var især de mange lastbiler på den tæt pakkede plads omkring Scania-anlægget, der trak publikum til. Også veteranlastbiler, radiostyrede modellastbiler, leverandørudstilling af transportmateriel og serviceydelser tiltrak sig stor interesse. Med til at hæve stemningen var masser af live-musik fra scenen i løbet af weekenden.

Størst jubel skabte det dog, da den svenske 'customkonge' Svempas gav opvisning i sin Red Pearl showlastbil. På Scania-anlæggets store parkeringsplads gav han flere opvisninger med burnout, drifting og dækrøg i store mængder med den 1.000 hk stærke Scania cabriolet.

Socialt samvær

Ud over mange besøgende kunne arrangørerne også glæde sig over, at Ishøj Truck Show er ved at udvikle sig til en fast begivenhed for landevejens arbejdende folk. Mange vognmænd og chauffører mødte op med deres lastbiler i 'firmahold',

Materiel

og dermed opfylder truckshowet sit formål om også at være et hyggeligt fristed, hvor chaufførerne mødes til socialt samvær, lastbilsnak og udveksling af røverhistorier.

Blandt de mange leverandører var der også udbredt tilfredshed med Ishøj Truck Show. Blandt de mange besøgende var der stor interesse for det udstillede transportmateriel og de mange serviceydelser, og der blev knyttet mange gode kontakter med interesserede kunder.

Både arrangører, udstillere og publikum kan se tilbage på et par hyggelige dage, hvor det nu igen er blevet hverdag på de danske landeveje.

Stjernen på Ishøj Truck Show 2013 var den svenske 'customkonge' Svempas, der til publikums jubel gav opvisning med burnout's og dækrøg i rå mængder.





**Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse**

**for kun 1.596,00 kroner
for 12 måneder**

**Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk
ved at klikke her!**

Member of VBG GROUP

**EN VERDENSNYHED, DER RENGØR OG
SMØRER DIN KOBLING UNDER KØRSLEN.**



MECHMATIC

I over 60 år har VBG drevet udviklingen af koblinger. Nu lancerer vi endnu en verdensnyhed. MechMatic er et unikt produkt, der renser og smører din kobling automatisk under kørslen, og som med påføring af smøremidlet i form af tynd olietåge gavner både driftsøkonomi og miljø. MechMatic udgør endnu et godt eksempel på vores ambition om altid at stå bag dig i dit vigtige arbejde. Læs mere på www.vbg.dk



The strong connection

Flydende forbindelser

ADP A/S viser stigende overskud

Efter årets første seks måneder kan ADP A/S, der driver havnene i Fredericia, Middelfart og Nyborg, vise et driftsresultat på 34 millioner kroner. Det er 7,6 millioner kroner mere end efter samme periode sidste år. Nettoomsætningen blev på 57,6 millioner kroner mod 50,9 millioner kroner i samme periode sidste år

ADP A/S peger på, at resultatet afspejler et stigende aktivitetsniveau og er et godt udgangspunkt for den videre udvikling på ADP-havnene og årets samlede resultat.

Succes med projektlast

ADP konstaterer øget aktivitet inden for projektlast både i Fredericia og Nyborg. I juni blev der eksempelvis via Fredericia Havn udskibet en komplet vindmølle med ro/ro-færgen »Corona Seaways«.

Via Nyborg Havn blev otte store vindmølleforme udskibet.

Det er først og fremmest vanddybden, de gode tilkørselsforhold samt store frie arealer, der gør Fredericia og Nyborg havne attraktive for projektlast, men også know-how i forbindelse med specialopgaver er afgørende for kundernes beslutning.

ADP har især med Nyborg som udskibningshavn for komplette havvindmølleparker oparbejdet know-how med nationale og internationale projekter, når det drejer sig om speciallast.

Opgradering både i Fredericia og Nyborg

For at imødekomme den øgede efterspørgsel på store fleksible arealer vil ADP opgradere 6.500 kvadrater i Vesthavnen i Fredericia, et projekt, der afsluttes i eftersommeren. Derefter vil et tidligere Banedanmark-areal blive opgraderet, som led i en samlet optimering af arealdisponeringen på havnen.



Flydende forbindelser

I Nyborg får kaj 20 og 21 ny asfaltbelægning, og i efteråret begynder ADP en opgradering af tankskibspieren Avernakke, der udelukkende anvendes af den internationale virksomhed Koppers, der hvert år har omkring 200 anløb på Avernakkajerne af skibe med tjæreprodukter.

Fokus på omkostninger

Resultatet for 1. halvår 2013 afspejler først og fremmest, at organisationen fortsat har fokus på omkostningsstyring.

- Det gælder hele vejen rundt, intet er for småt til at blive sat i værk, hvis det på den lange bane kan sikre en reduktion i omkostningerne, siger administrerende direktør Jens Peter Peters.

Danske Havne vil fortsat arbejde for fornuftige og forståelige moms-regler

Selvom Skat fastholder, at havnene skal lægge moms på de fakturaer på havneafgifter, som de udskriver til skibsmæglerne, vil organisationen Danske Havne stadig arbejde på at få momsreglerne ændret til den praksis, der gjalt ind til 1. september

Danske Havne fremhæver, at organisationen har arbejdet og fortsat vil arbejde for fornuftige og forståelige regler ud fra den praksis, som har været gældende og virker.

Efter Danske Havnes opfattelse bør praksis være, at

der ikke pålægges havnene administrative byrder ved at skulle have flere debitorer med mere der ikke rykkes ved mæglerens forpligtelser overfor havnen (indeståelseserklæring) der ikke påføres noget led i kæden en likviditetsmæssig belastning

Nogle havne har diskuteret med skibsmæglerne, at de fakturerer skibet c/o mægleren, da de antager, at de dermed ikke skal lægge moms på fakturabeløbet.

En sådan praksis vil ifølge Danske Havne sandsynligvis betyde en øget administrativ byrde for havnen i form af flere debitorer.

For så vidt angår indeståelseserklæringer fra mæglerne peger Danske Havne på, at det tydeligt på aftales, at den også gælder i disse tilfælde.

Ifølge Danske Havne har Skat i sit svar ikke taget stilling til denne fremgangsmåde.

Flydende forbindelser

Aktionær vil sælge sine aktier i DFDS

A.P. Møller - Mærsk A/S, som i forbindelse med salget af Norfolk-Line for et par år siden, blev aktionær i DFDS, vil sælge sine aktier i DFDS. Aktieposten udgør 31,3 procent af aktiekapitalen i DFDS



I forbindelse med salget meddeler DFDS, at rederiet har givet tilsagn om at købe en del af aktierne - delen svarer til 12,0 procent af DFDS' aktiekapital. Samtidig har Lauritzen Fonden, der er hovedaktionær i DFDS, oplyst, at Fonden vil købe en anden del af aktierne - denne del svarer til 2,0 procent af DFDS' aktiekapital.

DFDS oplyser videre, at selskabet har til hensigt at annullere de aktier, som købes i salgsprocessen ved den næste ordinære generalforsamling, dog undtaget aktier til brug for afdækning af DFDS' optionsprogram.

DFDS' generalforsamling bemyndigede i 2012 bestyrelsen til at købe op til 20 procent af DFDS' aktiekapital inden 28. marts 2017. DFDS' nuværende beholdning af egne aktier udgør 2,4 procent.

Danske Havne: Vi kan gøre noget selv

World Economic Forum giver gode karakterer til danske erhvervshavne.

Interesseorganisationen Danske Havne peger på, at noget tyder på, at danske kommuner overser potentialet i havnene, da det ikke er havnekommuner, der topper Dansk Industris rangliste over erhvervsvenlige kommuner i Danmark

Onsdag 4. september blev dagen for sammenligninger i konkurrencekraft og erhvervsvenlighed. World Economic Forum offentliggjorde deres årlige konkurrencerapport og DI sin sammenligning af det lokale erhvervsklima i kommunerne.

Internationalt er Danmark på fem år faldet fra en tredje-plads til en femtende-plads i økonomisk styrke ud af 143.

Fortsættes næste side

Flydende forbindelser

- I det generelle billede glæder Danske Havne sig over, at de danske havne er med til at trække kvaliteten af den danske infrastruktur op. Havnene er nr. 14 i verden, mens den overordnede danske infrastruktur ligger som nr. 18, siger formand Uffe Steiner Jensen, der er tidligere borgmester i Fredericia.

I DI's sammenligning ligger havnekommunerne ikke i top. Det skal ifølge Danske Havne gøres bedre. Esbjerg kommer ind på en ottendeplads blandt de kommuner, hvor virksomhederne synes, at kommunen gør det godt, når de lokale vilkår og betingelser for virksomhederne fastlægges.

- Skal Danmark igen have barometeret til at stå på smukt, så bør kommuner og virksomheder være mere opmærksomme på havnenes potentiale. Det kan både være i forhold til regulering i form af lokalplaner, tilladelser og lokal infrastruktur.

- Det er afgørende for virksomhedernes konkurrenceevne, at de kan få varer, kunder og medarbejdere til og fra virksomheden, citerer Uffe Steiner Jensen DI's analyse.

- Vi skal helt åbenbart gøre det bedre. Vores infrastruktur skal op i gear. Havnene er godt i gang. De udbygger, vedligeholder og afmærker vandvejene, så der kan være effektiv og sikker transport fra søsiden. Udfordringen er at binde det effektivt sammen med landsiden. Vi har brug for, at stat og kommuner aktivt går ind og sikrer gode og effektive adgangsforhold til havnen, påpeger Uffe Steiner Jensen i anledning af DI's sammenligning og World Economic Forum's årlige konkurrencerapport.

Skat: Havne skal opkræve moms af skibsafgifter

Ifølge Skat er havnenes levering ikke omfattet af momslovens paragraf om momsfrigørelse for nødvendigt udstyr og visse ydelser til skibe i udenrigsfart. Derfor ændrer Skat en indarbejdet procedure. Danske Havne peger på, at Skats ændring ikke betyder noget for, hvor mange penge, Skat for hjem i moms

Skat har meldt om den ændrede procedure, som har fået organisationen Danske Havne til at reagere sammen med andre organisationer på området. Men Skat fastholder sin beslutning.

Derfor må Danske Havne anbefale, at havnene lægger moms på fakturaer, som de udsteder til dansk mægler for skibe i udenrigsfart.

Læs også på næste side: Danske Havne vil fortsat arbejde for fornuftige og forståelige moms-regler

Volvo-direktør springer ud som stuntmand

Claes Nilsson, der er administrerende direktør for Volvo Trucks har ageret stuntmand i en reklamefilm for den nye Volvo FMX. I filmen står han på en lastvogn, der hænger mere end 20 meter oppe i luften

- Ja, jeg må jo nok indrømme, at jeg havde sommerfugle i maven, og jeg spekulerede mere end én gang over, hvad jeg dog havde indladt mig på. Jeg er ikke bjergbestiger, og jeg bryder mig ikke om højder, men jeg havde lovet at udføre stuntet, så jeg kunne jo ikke så godt bakke ud, siger Claes Nilsson.

Han skulle tilbringe næsten to timer med at stå på fronten af en Volvo FMX-anlægslastvogn, der var blevet hejst mere end 20 meter op over vandet i Göteborgs havn.

„Det skulle selvfølgelig tages om en masse gange, og det tager tid at filme. Det var ret koldt – omkring otte grader over frysepunktet - og der blæste en vind på ti sekundmeter, så efter en tid blev mine hænder meget kolde. Men det hele gik rigtig fint. Sikkerheden var i top hele vejen, så jeg var ikke på noget tidspunkt rigtig bange, siger Claes Nilsson.

Ideen med filmen, som hedder »The Hook«, er, at Volvo Trucks vil vise, at lastvognens forreste bugseringskrog er dimensioneret til at holde til langt større belastninger, end hvad den normalt bliver udsat for.

*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*