

TRANSEUROPA

ORIENTERING OG DEBAT OM TRANSPORT * LOGISTIK & INFRASTRUKTUR I EU



FOKUS PÅ DANSKE HAVNE

Tre hurtige til ministeren **SOFAHYGGE OG LYNINTERVIEW PÅ HAVNEKONFERENCE**

Transport- og
bygningsminister Hans
Christian Schmidt på lynvisit
på havnekonference

*Med chefredaktør Knud Meldgaard til
Havnekonference*

DET VAR EN særdeles vittig og
veloplagt Transportminister, der

satte sig i sofaen hos Danske Havnes afgående direktør *Gitte Lillelund Bech* på anden dagen ved Danske Havnes Konference i DGI-byen i København i sidste uge. Den lige så veloplagte direktør skulle stille ministeren en række spørgsmål omkring de danske havne, men ingen havde vel forventet, at ministeren ville blive mødt med skarpe spørgsmål, der gik til benet. Ministeren var blandt venner og det mærkede man.

DIN YDMYGE REDAKTØR havde tiltusket sig tre minutter af ministerens tid, efter sofaseancen, hvilket så blev til tre spørgsmål, der nødvendigvis også måtte blive i den lettere genre, da tiden jo ikke var til hverken dialog eller større meningsudvekslinger. Dog lykkedes det undertegnede, at bringe ministerens temperatur et par grader op, da jeg, formasteligt, tillod mig, at fremføre, at regeringen prioriterede asfalt frem for tog.

Det gav ministeren lejlighed til at fremføre en række tal og andet bevismateriale, der klart indikerede, at det var ministerens opfattelse, at denne redaktør ikke havde læst på lektien, da ministeren jo kunne bevise, at det modsatte var tilfældet. Bom, bom. Hvordan man opfatter det læste er vel også et spørgsmål om, hvilken indstilling man har på forhånd og jeg er, erkender jeg blankt, temmelig rigid, når det handler om offentlig og/eller privat transport. Jeg VIL have flere og bedre tog, flere skinner osv – kort sagt: bedre og også gerne billigere offentlig transport. *Dixi!*

DE DANSKE HAVNE er en særdeles vigtig, men desværre ofte overset, del af hele den danske erhvervsstruktur. En af årsagerne er den, at medlemmerne i Danske Havne ofte er meget forskellige i deres virke og størrelsesforholdet er ofte, ganske naturligt, markant. Fra Søby Havn på Ærø til CPMPORT (Copenhagen Malmo Port).

Søby Havn er let at overse, på nationalt plan, men lokalt spiller havnen en afgørende rolle for hele øens erhvervsliv, hvor havnen og dens virksomheder en del af en stærk erhvervsklynge med over 20 virksomheder inden for de maritime erhverv.

MEN PÅ TRODS af disse fortræffeligheder, der også gælder mange andre havne, kan det ofte være problematisk, at få den enkelte mindre havn til at hænge sammen med baglandet og bestemme sig for om man vil have asfalt til kajkanten eller man vil have jernbane, for nu at forenkle problematikken, og på spørgsmålet om, hvordan man får baglandsstrukturen til at hænge bedre sammen med den lokale



Danske havne er også både små og store arbejdspladser til gavn for hele samfundet

infrastruktur, svarede ministeren bl.a.:

- Nu skal vi jo huske hinanden på, at 82% af persontransporten i Danmark foregår på vore veje og ser vi på godstransporter, så er vi helt oppe på 85% og vi skal jo have en vis balance, som vi jo har savnet i de sidste år, hvor der har været meget ensidig fokus på skinner, fremkommelighed og Timeplan. Det er fint nok, men vi skal huske balancen og hvor er presset – ja, det er på vejene – uanset om vi taler person- eller godstransport, svarede ministeren, der dog erkender, at vi skal ikke have veje alle steder, men der skal være god adgang til de store motorveje. Et synspunkt han nok deler med de fleste havne, der jo netop ikke er centralt placerede midt i landet, men ofte ligger for enden af Alfarvej og diskussionen går jo også på, hvem der skal betale hvad og hvor meget.

ØKONOMIEN SKAL HÆNGE sammen, det er uomtvisteligt, og ministeren gør da også opmærksom på, at der ikke pt. er penge i kassen ” – og det mindste man vel kan forlange af os, det er, at vi forbereder os til den tid, hvor der er penge, så vi kan træffe beslutning om, hvad vi vil prioritere og hvad er det er vi vil gøre” siger ministeren videre.

” At være rede”, som Hamlet siger, er vigtigt og her kunne denne redaktør godt være en smule undrende over denne pludselige trang til forberedelse, der ikke just præger alle i Blå Blok, hvor man ofte hører synspunktet, at man ikke ser nogen grund til forberedelse før der er penge i kassen.

Hvis Hans Christian Schmidt pludselig, som en anden Hamlet, vil forberede sig yderligere til investeringer i transport- logistik og infrastruktur, så møder jeg gerne op med en ”Forberedelsesliste”, der spænder vidt.

....82% af *persontransporten* i Danmark foregår på vore veje og ser vi på *godstransporter*, så er vi helt oppe på 85% og vi skal jo have en vis *balance*, som vi jo har *savnet* i de sidste år.... siger transportminister Hans Christian Schmidt

NU TIL SPØRGSMÅL TO.

Hr. Transportminister, jeg vil gerne have flere tog og nogle flere skinner, men jeg føler, at denne regering, er gået fuldstændig i baglås....

Her afbryder ministeren mig og stemmen går en smule op.

- Hvordan mener du? Det er da der vi laver alle investeringerne, det ved du da formentlig, at selvom vi ikke kan udvide vore motorveje, så har vi sagt, at så bruger vi de ca syv – otte milliarder på at opgradere jernbanestrækningen på Sjælland og samtidig sige til andre, der siger, at de også har en Anlægslov på Frederikssundmotorvejen eller på E 45, hvorfor gør I ikke noget ved det? Og her må jeg svare, at det har vi ikke penge til, da vi opgradere skinner. Det der undrer mig mest, er hvordan nogen kan spørge mig og sige, at det er forfordelt. Det er da OK, men det er så også fordi man måske ikke lige læser papirerne,



....vi skal ikke have veje alle steder, men der skal være god adgang til de store motorveje, siger ministeren

hvor man kan se, hvor vi lægger pengene i dag. Så jeg må sige, at det er det modsatte, der sker lige nu, svarer ministeren.

Nå, så fik redaktøren lige en ministeriel Begmand. Tak for den. Jeg er nu pålæst, Hr. Minister, men vi er åbenbart ikke enige. Et forhold vi sikkert begge kommer over. Retfærdigvis føjer ministeren også til, at hele det nye signalprogram til 20 milliarder er i gang og ministeren forbereder også indkøb af el-tog til DSB og sænkede freden sig igen.

ET SÆRDELES ØMTÅLELIGT spørgsmål i disse tider er spørgsmålet om terrrorsikring af vore havne.

Hvem skal stå for den sikring? Lokale myndigheder, Staten eller en kombination?

- Den del, der har med mig at gøre, den er reguleret i EU, derudover har jeg ikke flere kommentarer, slutter ministeren.



DE MANGE UDBYDERE af

sikkerhedsforanstaltninger og rådgivere af samme kredser i disse år om havnene overalt i Europa, som fluer om en kokasse på en sommerdag – og med god grund!

Vore havne er svære at beskytte og de skibe, der ligger i havnene, er lette terrormål ligesom de mange tusinde containere, der står på de mange havne i Danmark og resten af Europa. Hvis man mangler praktisk orientering om, hvordan man beskytter en havn og dens værdier, så kan man vende blikket mod de

havne rigmænd fra hele verden anvender til deres store lystbåde og andet isenkram. Havnen i Palma de Mallorca, f.eks. Her var jeg på et forudbestemt besøg, for år tilbage, men blev først lukket ind i denne strengt bevogtede del af havnen, da man havde sikret sig på alle måder om min identitet, helt ned til syvende led på familiens stamtræ og farven på mine sokker.

Spøg til side. Spørgsmålet er vigtigt og havnene fortjener at man, fra officiel side, tager problemet alvorligt – inden det bliver et aktuelt problem!

OMSTILLINGSPARATE HAVNE I ET MARKED I FORANDRING

Transport- og Bygningsminister Hans Christian Schmidt blev, som nævnt, interviewet af Danske Havnes direktør Gitte Lillelund Bech og temaet var "Omstillingsparate havne i et marked i forandring".

- Jeg vil gerne behandle alle ens, og det kan jeg kun gøre ved at behandle alle forskelligt, sagde ministeren, som indledende kommentar. Ministeren fremhævede til eksempel, at det at drive en havn i Thyborøn ikke er det samme som at drive havn i Fredericia.

- Det stemmer overens med min erfaring fra havnene. Når du har set én havn, så har du set én havn," siger direktør *Gitte Lillelund Bech*, det er derfor vigtig at rammen for at drive havn tager hensyn til forskelligheden.

Er der politisk fokus på at flytte mere gods fra vej til sø?

- Vi skal holde os for øje, at vi skal ud at se på det led, som benytter havnene – speditører og lastvognchauffører – og vi skal sammen finde en model, hvor det kan betale sig at bruge havnen. Det er



Det skal kunne betale sig at flytte gods fra vej til havn

fornuftigt at flytte noget væk fra veje for at gøre plads til noget andet, svarede ministeren på spørgsmål fra salen om politisk fokus på at få mere gods ad søvejen.

Hans Christian Schmidt berørte også spørgsmålet om store og små havne. "Skal vi have store eller små havne? Skal alle have en erhvervshavn? Vi skal have en balance i det. Det er ikke noget, som jeg som minister skal beslutte, men noget vi måske sammen kan lave en strategi for, men den endelige beslutning sker lokalt ud fra det lokale erhverv, behov og muligheder, sagde ministeren videre.

- Det er i tråd med Danske Havnes oplevelse af, at havnene specialiserer sig og gør det til en konkurrenceparameter. Det er den rigtige udvikling, fremhævede Gitte Lillelund Bech.

Hvad med statslig støtte til havnes infrastruktur?

- Vi har blå og sorte veje. Når nye togstationer, metro og letbaner er en statslig opgave, er det naturligt at tænke, at investering i et par havne er det samme. Men det er det ikke. Det er noget, som skal italesættes, pointerede ministeren.

- Derfor skal havnene hjælpe politikere med at huske på

vigtigheden af de blå motorveje. Havne er trods alt ikke det første, som politikere tænker på, når de vågner om morgenen, replicerede Gitte Lillelund Bech.

SOM AFSLUTNING KONKLUDEREDE ministeren, at Danske Havne har et godt navn på Christiansborg. - Der bliver lyttet. Sørg for at forventningsafstemme med politikerne og at blive ved med at formidle det gode budskab, afsluttede Hans Christian Schmidt.

Se et interview med transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt, som Danske Havne lavede efter ministerens deltagelse i konferencen. www.danskehavne.dk Vi har mere om Havnekonferencen i næste uge.



Ny rapport gør Kattegatforbindelsen markant billigere

Med et lavere renteniveau og en trafikvækst, der svarer til den, som Infrastrukturkommissionen regnede med, ser en fast forbindelse over Kattegat meget mere rentabel ud. Det fremgår af en ny rapport.

DET BEHØVER IKKE koste staten et stort milliardbeløb, at etablere den faste forbindelse over Kattegat, det viser tallene i en ny rapport udarbejdet af Rambøll.

Regnemetoden i rapporten er, stort set, den samme som Transport- og Bygningsministeriet selv anvendte i den strategiske analyse som ministeriet offentliggjorde i december 2015. Det skriver INGENIØREN i dagens udgave,

hvor man også gør opmærksom på, at man i den nye rapport, anvender værdier, der er mere realistiske, på centrale områder, som renteniveau og trafikvækst.

BOMBARDIER
the evolution of mobility

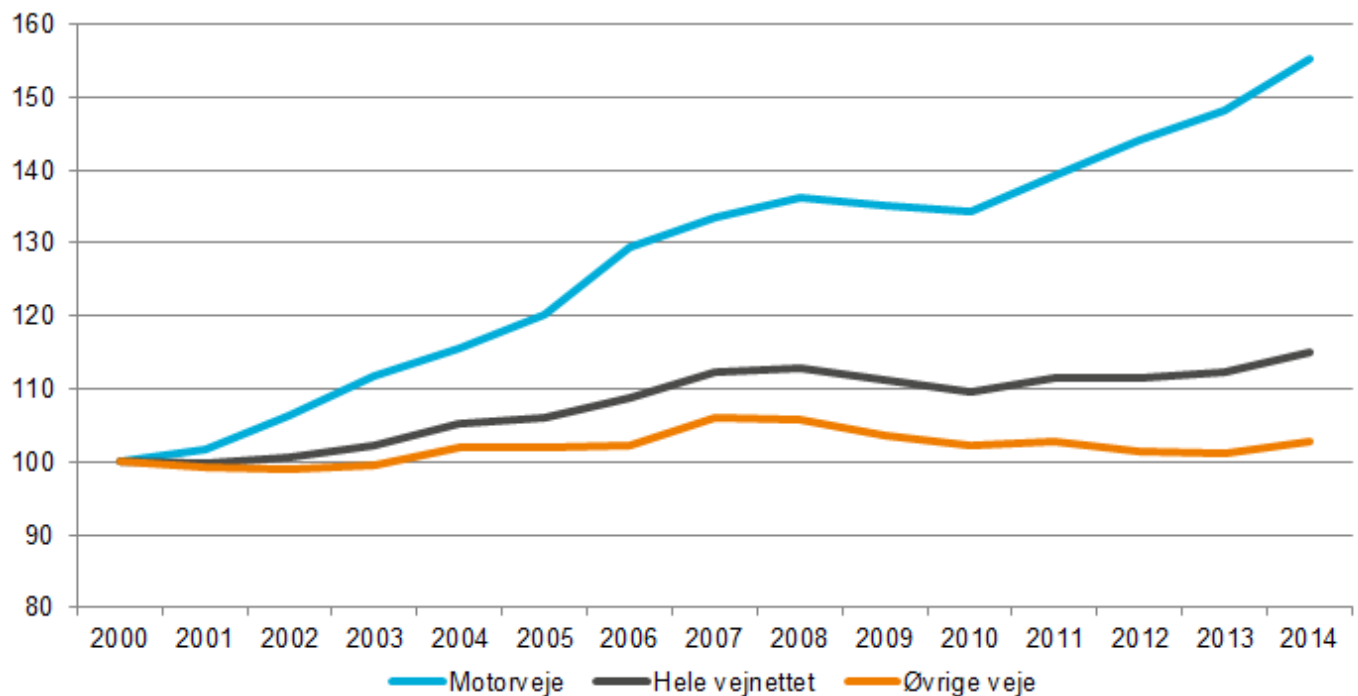


DET ER DERFOR sikkert en tilfreds *Jens Kampmann*, der er formand for Kattégatkomiteen, som går på talerstolen i dag på Komiteens konference om forbindelsen og det er formandens håb, at de nye tal kan få ministeriet til at genoptage arbejdet med analyserne af broen.

- TALLENE VISER, at der i allerhøjeste grad er brug for at arbejde videre med både den driftsøkonomiske analyse og den samfundsøkonomiske analyse. Ministeren har afbrudt analysearbejdet, og derfor sætter vi alt ind på at sige, at det er tudetosset,« siger Jens Kampmann til Jyllands Posten
Ifølge avisen har *Hans Christian Schmidt* (V) lovet at undersøge, om trafikprognoserne kan blive opdateret med 2015-tallene for trafikken.

Du kan læse hele historien på: www.ingenioren.dk og her kan du også downloade hele Rambøll's rapport

Udviklingen i kørte kilometer i Danmark efter vejtype, 2000 - 2014



I EN ARTIKEL i vort kulturmagasin OMNIBUS fornylig har jeg anvendt nogle sætninger, hvis de kan kaldes sådan, af afdøde *Jørgen Nash*, der ofte til stor moro for de fleste, betjente sig af et "volapyksprog", der ikke på nogen måde, gav hverken mening eller indhold. Kun lyde.

Hvis man Googler ordet "volapyk" får man en lang, men særdeles fornuftig forklaring, der indledningsvis siger: at volapyk er et sprog - et kunstsprog som var populært i slutningen af det 19. århundrede. Volapük (som sproget hedder på volapyk) blev lavet af *Johann Martin Schleyer*, en katolsk præst i Baden, Tyskland, og offentliggjort i 1879. Så ved vi det.

I DAG TALER man om volapyk, når der er noget, der umiddelbart virker fjollet eller uforståeligt, hvilket i høj grad stadig er tilfældet, når man læser danske bekendtgørelser eller lovtekster. Ikke tekster, der er mange hundrede år gamle, men tekster, der er udformet i hovedet på højt uddannede akademikere i offentlig tjeneste i vores tid.

I PERIODEN 1994 til 2003 havde jeg den glæde, at bo i Malmø, mens jeg bl.a. lavede Tv med *Lasse Holmquist* og forberedte mit månedsmagasin, ØRESUNDSMAGASINET, der i perioden 1996 til 2002 floredede i det der i dag er kendt som ØresundsRegionen.

Jeg har altid betragtet Sverige, eller rettere Skåne, som mit andet fædreland, men danskerne har jo altid opfattet vort svenske broderfolk, som lidt rigide, lidt snobbede og, frem for alt, særdeles bureaukratiske. Intet er mere forkert og som en del af fejløpfattelsen anså vi også svenskernes sprog, specielt i offentlig sammenhæng, som betydelig mere snørklet og uforståeligt end vort danske.



BETÆNKELIGHEDERNE VED BL.A. et snævert samarbejde over Sundet var store, fra begge sider i begyndelsen, men svenskerne kom hurtigere efter det i samarbejdet mellem København og Malmø.

I den form for samarbejde begynder alt med hvem, der skal betale skat hvor. Svenskernes grundholdning er simpel: der hvor du bor privat, betaler du personskat og der, hvor din virksomhed er registreret, der betaler din virksomhed skat. Elementært, min kære Watson!

MINE FØRSTE OFFICIELLE handlinger, inden jeg kørte flyttelæsset ombord på færgen i Dragør, var, naturligvis, at melde flytning til Folkeregisteret i Danmark og anmelde mig på Kommunekontoret i Malmø, hvor jeg blev forsynet med et svensk personnummer og hos Posten, af alle steder, forsynet med et svensk identitetskort, som jeg stadig har og som stadig gælder. "Du är alltid välkommen hem", som de siger på Kommunekontoret.

DET DANSKE SKATTEVÆSEN, specielt i København, var/er nogle mistænksomme sataner, når vi er nede på et plan de kan overskue: enkeltpersoner og små virksomheder. De havde den klare opfattelse, at når min virksomhed, der var et svensk "aktiebolag" registreret i Malmø og med et datterselskab, et ApS, i Danmark, hvor vores danske ansatte arbejdede, så boede jeg nok i København, på kontoret og ikke i Malmø, hvilket betød, at jeg gennem 8 år!!!, hvert år blev skøntakseret af det danske skattevæsen og mine regnskaber, for vort danske selskab, ikke blev godkendt. Min daværende danske advokat og min svenske ditto overvejede begge om ikke de skulle bytte deres ordinære biler ud med et par Mercedes 600 for de honorarer vi betalte og vore respektive revisorer rev totter ud af håret i fortvivlelse, for ikke at tale om vores danske prokurist/økonomidirektør, der styrede begge sider og var højlydt forarget over denne fuldstændige mangel på samarbejde over det smalle Sund.

FØRST DA JEG i 2004 ankommer til Vestjylland og bliver kaldt til møde med tre håndfaste, kvindelige "pantefødder" i skatteforvaltningen i Struer, kommer der orden i sagerne. Det tog tre måneder, at rede trådene ud og af hensyn til injurielovgivningen skal jeg ikke referere, hvad de sagde om deres københavnske kolleger, men kun glæde mig over, at efter jeg tre måneder var min "gæld" til SKAT i København strøget.

SPROGET I DE mange breve jeg modtog gennem årene var et mesterstykke i lingvistik og hele denne artikel har derfor sit udspring i artikel i Politiken fra 20. marts i år, hvor en unavngiven læser har været på nettet på www.retsinformation.dk, hvor læseren har fundet nedenstående, der bringer erindringer frem hos undertegnede og, i ordets bogstavelige forstand, kan kaldes: volapyk!

Læs videre næste side

Bekendtgørelse af Overenskomst af 23. September 1996 mellem de nordiske lande til undgåelse af dobbeltbeskatning for så vidt angår indkomst- og formueskatter

Artikel 26

Generelle regler om beskatningen

1. Indkomst, som oppebæres af en person, der er hjemmehørende i en kontraherende stat, eller formue, som ejes af en sådan person, kan ikke beskattes i en anden kontraherende stat, medmindre beskatning udtrykkelig er tilladt i henhold til denne overenskomst.
2. I tilfælde, hvor beskatningsretten til en indkomst eller formue i henhold til overenskomsten er tillagt en anden kontraherende stat end den stat, hvori personen, der oppebærer indkomsten eller ejer formuen, er hjemmehørende og denne anden stat på grund af sin lovgivning ikke medtager indkomsten eller formuen i sin helhed ved beskatningen, eller kun medregner indkomsten eller formuen ved progressionsberegning eller anden skatteberegning, kan indkomsten eller formuen - i det omfang andet ikke følger af stykke 3 - kun beskattes i den kontraherende stat, hvori den pågældende person er hjemmehørende.
3. Bestemmelserne i stykke 2 finder ikke anvendelse på a) finsk folkepension efter den finske familiepensionslov eller sådan anden social godtgørelse, som efter den finske indkomstskattelov ikke er skattepligtig indkomst, eller b) svensk folkepension.
4. Såfremt en person, der er hjemmehørende i en kontraherende stat, oppebærer pension eller livrente, som omfattes af artikel 18, og som udbetales fra en anden kontraherende stat, og sådan indkomst beskattes i førstnævnte stat i henhold til bestemmelserne i denne artikel, skal personen i den førstnævnte stat indrømmes et fradrag på 20.000 svenske kroner pr. kalenderår eller tilsvarende i dansk, finsk, islandsk eller norsk møntfod, hvis den pågældende person havde været berettiget til et særskilt fradrag på grund af alder eller invaliditet i udbetalingsstaten. Fradraget indrømmes dog - i den førstnævnte stat - højst med et beløb svarende til pensionsbeløbet eller livrentebeløbet fra den anden kontraherende stat. Fradraget reduceres med de særlige fradrag for alder og invaliditet, som indrømmes i bopælsstaten.
5. Såfremt beskatningsretten i henhold til artikel 14, stykke 1, samt artikel 15, stykke 2 og stykke 4, litra b) og c), til en indkomst, som oppebæres af en person, der er hjemmehørende i en kontraherende stat, i henhold til overenskomsten er tillagt denne stat alene, kan indkomsten beskattes i en anden kontraherende stat, såfremt indkomsten ikke kan beskattes i den førstnævnte stat på grund af lovgivningen i denne stat.

Så blev vi så kloge og til min gunstige læsers orientering kan jeg oplyse, at dette forrykte jurasprog forsætter, hvilket er blevet bekræftet af en medarbejder i SKAT - der helst ikke vil citeres. Side efter side, efter side, efter side – og stadig anvendes den dag i dag. Det er ganske vist!



TRANSEUROPA

Udgiver: Redstone Communication s.m.b.a. * CVR-nr. 32 29 46 18
Motalavej 37 * DK 4220 Korsoer * kem@meldgaard.mail.dk * +45 2251 8833
Ansvarshavende Chefredaktør & Udgiver Knud Meldgaard

Ønsker du ikke at modtage vort Ugebrev, så send os venligst en mail, så Afmeldes du straks