

■ Folketingets Trafikudvalg  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K.

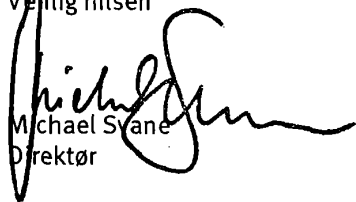
Dato: 24. april 2007  
Vores ref.: AMK

■ **Analyserapport om vejtransportbranchen**

Til Trafikudvalgets orientering vedlægges brev fra Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisationen HTS til økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen vedrørende den analyserapport for vejtransportbranchen, som blev offentliggjort mandag den 16. april 2007.

Tilsvarende brev er sendt til Erhvervsudvalget til orientering.

Venlig hilsen

  
Michael Syane  
Direktør

■  
HTS  
Handel, Transport & Service  
Sundkrogskaj 20  
Postboks 2698  
2100 København Ø  
Telefon 77 33 47 11  
Telefax 77 33 46 11  
hts@hts.dk  
www.hts.dk

- Økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen  
Økonomi- og Erhvervsministeriet  
Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K.

Den 24. april 2007  
Ref.: AMK

- **Analyserapport om vejtransportbranchen – HTS' handlingskatalog**

Analyserapporten om vejtransportbranchen blev offentliggjort den 16. april 2007 af dig som økonomi- og erhvervsminister og transport- og energiminister Flemming Hansen.

Analyserapporten handler om transporterhervets rammevilkår og udviklingstendenser samt erhvervets betydning for den samfundsmæssige udvikling og økonomiske vækst.

Analyserapporten giver et dækkende billede af transporterhervets udfordringer, som primært er pres på infrastrukturens kapacitet, rekruttering af medarbejdere, faldende produktivitet hos mindre vognmænd, offentlig regulering, faldende markedsandele samt øget internationalisering.

Transporterhervets organisationer har løbende været inddraget i forbindelse med rapportens tilblivelse. Dette har været en positiv og meget nyttig arbejdsproces.

Arbejdet med en strategi for en fortsat udvikling af transporterhvervet vil naturligt tage udgangspunkt i analyserapporten og dens aktuelle vurderinger af transporterhervets mange facetter.

HTS finder det glædeligt, at arbejdet med en vejtransportstrategi er løftet op i et tværministerielt samarbejde, hvor analyserapporten danner grundlag for skabelsen af bedre rammevilkår for transporterhvervet.

Det står klart, at infrastrukturen danner rammen om vejtransportens produktivitet og effektivitet. Transport og infrastruktur udgør en betydningsfuld del af grundlaget for den samfundsøkonomiske vækst og beskæftigelse.

HTS finder det ligeledes glædeligt, at analyserapporten og det tværministerielle samarbejde også er afsættet til en større grad af politisk opmærksomhed omkring transporterhvervet og dets betydning i en bredere erhvervs- og samfundsøkonomisk kontekst.

- HTS  
Handel, Transport & Service  
Sundkrogskaj 20  
Postboks 2698  
2100 København Ø  
Telefon 77 33 47 11  
Telefax 77 33 46 11  
hts@hts.dk  
www.hts.dk

HTS lægger endvidere vægt på, at analyserapporten indgår i arbejdet med regeringens vejgodsstrategi, som forventes præsenteret i sommeren 2007.

Det er synspunktet, at vejgodsstrategien skal ses i sammenhæng med det samlede transportsystem, herunder persontransport, jernbane og trafikknudepunkter som havne, kombiterminaler, lufthavne og andre transportcentre. Så meget desto mere bør vejgodsstrategien også omhandle intermodale transport og kombinerede transportkæder, som spiller en stadig større rolle i international godstransport.

HTS har udformet et handlingskatalog bestående af et antal politiske kerneområder og konkrete indsatspunkter, som udgør vores bud på nogle af de vigtigste områder, hvor myndigheder og erhvervet bør tage handling set i lyset af den offentliggjorte analyserapport og den kommende vejgodsstrategi.

Handlingskataloget skal ses i sammenhæng med de bemærkninger, som blev fremsendt til Økonomi- og Erhvervsministeriet ved HTS' brev af 5. marts 2007.

Hermed HTS' handlingskatalog;

#### **Adgang til en sammenhængende og effektiv infrastruktur**

- *Definition af trængsel og flaskehalse på EU-niveau.* EU opererer ikke i dag med en fælles definition af trængsel på den europæiske transportinfrastruktur. Det foreslås, at der på EU-niveau udvikles en fælles definition af trængsel, herunder af de servicemål som bør opstilles i forbindelse med mobilitet og fremkommelighed på veje og anden infrastruktur. HTS har rettet henvendelse til transport- og energiminister Flemming Hansen med anmodning om at tage spørgsmålet op i forhold til Kommissionen og Rådet.
- *'Trafikpuljen' i nutidig udgave.* Den tidligere 'Trafikpulje' muliggjorde støtte til projekter, forsøg og initiativer med sigte på at skabe en mere sikker samt miljø- og energirigtig transport. Det foreslås at etablere en nutidig udgave af 'Trafikpuljen' som et bidrag til løsning af de betydelige udfordringer i form af øget trængsel, flere biler, mere gods, reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning m.v.
- *Effektive kombiterminaler.* Analyserapporten viser, at potentialet for intermodal transport (set i forhold til den samlede godstransport) er større end de nuværende realiserede tal for intermodale transport. En tidssvarende ejermæssig organisering af kombiterminalerne og drift på kommercielle og ikke-diskriminerende vilkår vil kunne danne grundlag for et bedre intermodalt samspil mellem godstransport ad vej og på bane.
- *Broforbindelse over Femern Bælt.* Kapacitet og effektivitet for transportens passager- og godsstrømme til/fra Danmark vil blive styrket med en broforbindelse over Femern Bælt. Broforbindelsen vil i høj grad virke som en transportkorridor mellem Skandinavien og det europæiske kontinent. Broforbindelsen vil være en enestående mulighed for at øge dansk og skandinavisk godstransport ad vej og på jernbane til det europæiske transportnet.
- *Turistbusterminal i København.* Turistbuserhvervet efterspørger tidssvarende terminalfaciliteter i primært København til turister og rejsendes på- og af-

stigning. Det foreslås at etablere turistbusterminaler, som skaber bedre sammenhæng med vejinfrastrukturen og den kollektive trafik i Københavns indre by.

### **Adgang til arbejdskraft og uddannelse**

- *Rekrutteringskampagne på tværs af transporterhervets forskellige sektorer som havne, vejtransport, banetransport, kollektiv trafik mv.* Sigtet er rekruttering, herunder at tiltrække bl.a. flere nydanskere og akademikere til transporterhvervet. Til illustration kan nævnes et samarbejde mellem Jobcenter Herning, Holstebro Tekniske Skole, HTS og en række transportvirksomheder i Herning og Ikast, som har resulteret i, at 10 kvinder nu er færdiguddannede som lastbilchauffører.
- *Kampagner om færdselssikkerhed, bedre arbejdsmiljø og sundhed for chauffører* med sigte på bl.a. færre ulykker på vejene, mindre sygdom og senere tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet. Til illustration kan nævnes en kampagne om sundhed og tryghed på hjul ([www.sundogtrygpaahjul.dk](http://www.sundogtrygpaahjul.dk)), som tilbyder rådgivning af transportvirksomheder og 'best practices' fra andre transportvirksomheder til fremme af sundhed, tryghed og trafiksikkerhed blandt chauffører og andre medarbejdere. Kampagnen er udviklet af International Transport Danmark, Danske Busvognmænd, Worklife Partners og samarbejde med Institut for Transportstudier.
- *Strategi for kvalifikationer og uddannelse inden for transporterhvervet* (i samarbejde mellem myndigheder og erhverv). En konkurrencedygtig transportsektor er et af rammevilkårene for erhvervslivets produktionsvilkår og en fortsat økonomisk vækst. Det foreslås, at strategien bygger på en målrettet informationsindsats, der skaber opmærksomhed og interesse for transporterhervets mange uddannelses- og jobmuligheder. Til illustration kan nævnes den forsknings- og uddannelsesstrategi for olie- og gasproduktionsindustrien, som regeringen netop har præsenteret i et samarbejde med den danske olieindustri samt danske forsknings- og uddannelsesinstitutioner.
- *Transporterhervets image.* Offentlighedens oplevelse af transporterhvervet og kendskab til dets image har betydning i forhold til interessen for beskæftigelse og uddannelse inden for transportsektoren. Det foreslås, at transporterhvervet sætter ind med informationskampagner og anden kommunikation for at skabe et bredere og bedre kendskab til transportsektoren som helhed.
- *Generationsskifte i transportvirksomheder.* Analyserapporten viser, at transporterhvervet tegner sig for relativt flere 30-49-årige end generelt. Den gennemsnitlige aldersmæssige sammensætning inden for transporterhvervet betyder, at en del transportvirksomheder vil komme til at stå over for generationsskifte og spørgsmål om overdragelse af virksomheden til næste generation i familien, til medarbejdere eller til udenforstående personer eller virksomheder. Det foreslås, at der tages initiativ til en konkret informationsindsats i forhold til de transportvirksomheder, som nærmer sig et generationsskifte.
- *Fjernelse af barrierer i forhold til tiltrækning af udenlandsk arbejdskraft.* Overgangsordning om vilkårene for rekruttering af arbejdskraft fra EU's nye medlemslande (Østtalen) bør udfases. Der bør fokuseres på mere enkle

regler i forhold til vikarbureauer for chauffører og en ændring af godskørselslovens begrænsninger for anvendelse af udenlandsk arbejdskraft.

### Adgang til viden og innovation

- *Handlingsplan om "Innovation Danmark 2007-2010"*. Transport, logistik og distribution er identificeret som styrkeområder med behov for fortsat udvikling, nytænkning og innovative løsninger. Handlingsplanen om innovation rummer (bl.a.) mulighed for støtte til forprojekter til ansøgning om midler fra EU's 7. rammeprogram om forskning og teknologisk udvikling. Det foreslås, at der tages initiativ til en målrettet informationsindsats over for transportvirksomheder om handlingsplanens muligheder for støtte til erhvervsrelateret innovation.
- *EU's 7. rammeprogram om forskning*. Rammeprogrammets strategiske prioriteringer sigter (bl.a.) mod innovation og nytænkning i regioner samt forbedring af virksomheders adgang til at finde risikovillig kapital, herunder ventureinvesteringer. Rammeprogrammet opstiller også en række prioriterede emner inden for transport, miljø og energi. Det foreslås, at der tages initiativ til en målrettet informationsindsats over for transportvirksomheder om rammeprogrammets muligheder for erhvervsrelateret transportforskning, herunder til videreudvikling af miljøvenlige teknologier.
- *Strategi for transportforskning*. Strategien skal danne rammen om et transportforskningsprogram, som styrker grundlaget for at deltage i EU's 7. rammeprogram. Strategien skal bidrage til at styrke den internationale forskningsmæssige indsats fra dansk side. Det foreslås, at der tages initiativ til en målrettet informationsindsats over for transportvirksomheder om strategiens muligheder for erhvervsrelateret forskning, herunder til videreudvikling af miljøvenlige teknologier (evt. i sammenhæng med informationsinitiativer om EU's 7. rammeprogram).
- *Fortsat udvikling af regionale vækst- og innovationsmiljøer gennem samarbejde med myndigheder og anvendelse af regionale vækstmidler*. Til illustration kan nævnes et udviklingsprojekt opstartet i Region Syddanmark med sigte på en klyngeorganisation, som kan være omdrejningspunkt for udvikling, nytænkning og innovation inden for transport og logistik.

### Fokus på offentlig regulering og forenkling

- *Administrative byrder sættes i forhold til virksomheders konkurrenceevne*. Den såkaldte AMVAB-metode (Aktivitetsbaseret Måling af Virksomhedernes Administrative byrder) måler virksomheders administrative omkostninger ved at efterleve erhvervsrettet regulering. Målingen sker gennem kortlægning af virksomhedernes tidsforbrug ved administrative byrder. Regeringen har sat som mål at reducere de administrative byrder for erhvervslivet med 25 % inden 2010. Det foreslås, at AMVAB-metoden udvides til også at måle betydningen af de administrative byrder set i forhold til en virksomheds eller en branches konkurrenceevne. En udvidelse af AMVAB-metoden vil illustrere sammenhængen mellem omfanget af de administrative byrder og betydningen for en virksomheds eller en branches konkurrenceevne (fx set i forhold til udenlandske virksomheder).

- *Refusion af kvælstofafgift ved brug af kvælstof (Ad-Blue) til reduktion af udledning af NOx fra lastbiler.* De fastsatte grænseværdier for udledning af partikler og kvælstofxider (NOx) kan bl.a. opfyldes gennem brug af en SCR-katalysator (hvor kvælstoffet Ad-Blue tilsættes for at reducere udledning af NOx i forbindelse med en lavere partikeludledning). Vognmænd skal ansøge SKAT om tilbagebetaling af kvælstofafgift på baggrund af dokumentation for kvitteringer, mindstebeløb mv. Det foreslås at indføre en administrativt forenklet adgang til tilbagebetaling af kvælstofafgift, fx gennem adgang til online-registrering for vognmænd eller automatisk elektronisk indsendelse af relevante oplysninger fra tankstationer.
- *Dobbelt regelsæt for akseltryk for danske lastbiler og busser.* Ved kørsel på det danske vejnet er danske transportvirksomheder underlagt mere byrdefulde regler end deres europæiske kolleger. Kørsel på det overordnede og internationalt klassificerede vejnet kan efter EU-lovgivningen ske med et tilladt akseltryk på 11,5 tons, mens det tilladte akseltryk for kørsel på det øvrige danske vejnet er 10 tons for to-akslede lastbiler. Det foreslås at ændre det eksisterende dobbelte regelsæt med udgangspunkt i gældende EU-lovgivning for både international og national kørsel på det danske vejnet. HTS og Danske Bilimportører har ved brev af 9. februar 2007 anmodet transport- og energiminister Flemming Hansen om at tage sagen op.
- *Højere hastighed for busser på motorveje.* Hastighedsgrænsen for busser er i dag 80 km/timen. Busser er konstruktionsmæssigt indrettet til hastigheder over 100 km/timen. Danske myndigheder godkender endvidere, at danske busser kører 100 km/timen på de tyske motorveje. Det foreslås, at hastighedsgrænsen for busser hæves til 100 km/timen, så busser ikke længere skal være omfattet af det gældende overhalingsforbud.

#### **Adgang til kapital og bedre rammevilkår**

- *Transportstatistik på tværs af forskellige sektorer og statistiske kilder.* Det foreslås at udvikle en transportstatistik, som skal give et billede af transportsektorens økonomiske udvikling på tværs af branche- og sektorspecifikke opdelinger. Transportstatistikken skal være et centralt led i en løbende markedsovervågning og dataindsamling om politiske og økonomiske rammevilkår og udviklingstendenser inden for transporterhvervet. Til illustration kan nævnes den netop offentliggjorte energistatistik, som er blevet til i et samarbejde mellem Energistyrelsen og Energi Industrien, og som tager udgangspunkt i en opgørelsesmetode baseret på talmateriale fra Danmarks Statistik.
- *Vurdering af økonomiske konsekvenser for transporterhvervet ved lovgivningsmæssige initiativer.* Alle nye lovgivningsmæssige initiativer (af national lovgivning eller EU-lovgivning) inden for transportområdet bør undergives en grundig vurdering af de økonomiske konsekvenser, som den påtænkte lovgivning påfører transporterhvervet. Det er nødvendigt at sikre en særskilt stillingtagen til proportionaliteten og omfanget af de økonomiske konsekvenser, som nye lovgivningsmæssige initiativer får for transporterhvervet.

- *Transporterhvervets stigende internationalisering forudsætter en øget adgang til kapital og konsolidering.* Det foreslås at fokusere på fjernelse af barrierer for danske virksomheders efterspørgsel af europæisk kapital bl.a. gennem modernisering af den danske selskabslovgivning og fokus på mere effektive kapitalinstrumenter.
- *Forenkling af selskabslovgivning.* De fleste vognmandsvirksomheder drives i personlig form. Der kan derfor være behov for, at de igangværende overvejelser i Moderniseringsudvalget (under Erhvervs- og Selskabsstyrelsen) om forenkling og modernisering af reglerne for selskaber organiseret som A/S og ApS udvides til også at omfatte reglerne for personligt drevne virksomheder.

### **Adgang til lige internationale konkurrencebetingelser**

- *Markedsføring af dansk styrkeposition inden for transport og logistik.* Undersøgelser viser, at andre lande ikke har et klart billede af danske styrker og kompetencer. Det foreslås i højere grad at markedsføre Danmark som et attraktivt område for placering af distributions- og grænseoverskridende logistikfunktioner, herunder ved genetablering af Distribution Council Denmark (DCD) med rådgivning af danske og udenlandske virksomheder om placering af det mest effektive distributionscenter i Nordeuropa. Det foreslås, at transporterhvervet indgår i den handlingsplan for markedsføring af Danmark, som er blandt initiativerne i forbindelse med udmøntning af globaliseringspuljen.
- *Ens implementering af fællesskabslovgivning i EU's medlemslande.* Holland har i forbindelse med arbejdstidsdirektivets gennemførelse primo 2007 indført en overgangsordning, som giver mulighed for 7 ekstra ugentlige arbejdstimer. Overgangsordningen er et eksempel på forskellig implementering af fællesskabslovgivning, som fører til ulige konkurrencebetingelser blandt transportvirksomheder i EU. Det foreslås, at Danmark - også i forhold til arbejdstidsdirektivet - arbejder for ens implementering af fællesskabslovgivning i EU's medlemslande.
- *Ens håndhævelse af fællesskabslovgivning i EU's medlemslande.* Analyse-rapportens undersøgelser viser, at det danske sanktionsniveau for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne er væsentlig højere end i lande som Tyskland og Sverige. Det foreslås, at Danmark snarest lemper det danske sanktionsniveau, så det kommer på niveau med andre medlemslande.
- *Cabotagekørsel.* En åbning af markedet for cabotagekørsel vil øge danske transportvirksomheders fleksibilitet og konkurrenceevne samt føre til en bedre udnyttelse af kapacitet og materiel. Det foreslås, at overgangsordninger med nye EU-medlemslande som bl.a. Polen og Ungarn om forbud mod cabotagekørsel udfases snarest og gerne inden overgangsordningernes formelle udløb i maj 2009.
- *Myndighedskontrol af turistbusser.* Myndighedernes kontrol af turistbusser omfatter både udenlandske og danske turistbusser. Myndighedernes tjekliste for danske turistbusser indeholder 26 punkter af hovedsageligt sikkerhedsmæssig karakter, mens tjeklisten for udenlandske busser alene indeholder 11 punkter. Det foreslås, at danske og udenlandske busser undergi-

ves en ensartet kontrol af overholdelse af lovkrav med henblik på at sikre lige konkurrencevilkår.

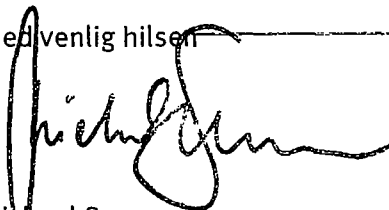
### Fokus på miljø og transport

- *Etablering af dansk tilskudsordning til investering i miljøvenlig teknologi.* Kommissionen har godkendt et tysk støtteprogram til det tyske transporterhverv. Programmet afsætter (bl.a.) 100 mio. årligt til tilskud til erhvervelse af lastbiler med motorer, som lever op til miljøkravene til euro 5 og derover (og derved et højere miljøteknologisk niveau end lovgivningen foreskriver). Danmark har tidligere haft en lignende tilskudsordning. Det foreslås at etablere en tilsvarende tilskudsordning som incitament til at reducere udledning af CO<sub>2</sub> inden for transporterhvervet.
- *Afgifter på biobrændstof til transport.* EU og den danske regering har opstillet en målsætning om, at biobrændstoffer i 2020 skal udgøre en markedsandel på mindst 10 % af brændstofferne til transport. Det foreslås, at en energimæssig bæredygtig udvikling inden for transporterhvervet følges op af en økonomisk bæredygtig udvikling, som bygger på afgiftsmæssige incitamenter til øget brug af biobrændstof inden for transporterhvervet.

HTS stiller sig naturligvis til rådighed for supplerende spørgsmål og indgår gerne i en videre drøftelse af indsatspunkterne under de politiske kerneområder.

Denne henvendelse er udarbejdet i samarbejde med Danske Busvognmænd, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, Dansk Kollektiv Trafik og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik.

Med venlig hilsen



Michael Svane  
Direktør

Tilsvarende brev er sendt til transport- og energiminister Flemming Hansen