

Vejgodsstrategi: Transport, logistik og udvikling

Marts 2008



Vejgodsstrategi: Transport, logistik og udvikling

Vejgodsstrategi: Transport, logistik og udvikling

Udgivet af:	Transportministeriet
Udarbejdet af:	Transportministeriet
ISBN:	978-87-91511-86-8
Omslag	
Forsideill.:	Bo Sørensen
Tryk:	Glumsø Bogtrykkeri A/S
Oplag:	500

Denne tryksag er produceret på ISO 14001 Miljøcertificeret trykkeri. Papiret er godkendt til Svanemærkning, og tryksagen er produceret efter kriterier 3.2 for Svanemærkning.

Indhold

Forord	5
1. Effektive vejgodstransporter	7
1.1. Analyserapport om vejtransportbranchen	9
1.2. Strategi for fremtidens vejgodstransporter	11
1.3. Initiativforslag	13
1.4. Rapportens struktur	15
2. Erhvervets udfordringer	17
2.1. Rammevilkår	18
2.2. Vejgodstransporterhvervets udfordringer.....	20
2.2.1. Pres på infrastrukturen.....	20
2.2.2. Tab af markedsandele og udflagning	21
2.2.3. Beskeden produktivitet i små vognmandsvirksomheder	21
2.2.4. Flere vækstiværksættere blandt nystartede vognmænd.....	22
2.2.5. Anvendelse af ny teknologi og brugerdreven innovation	23
2.2.6. Udnyttelse af potentialet for øget samspil med andre transportformer.....	23
2.2.7. Rekruttering af medarbejdere samt modvirkning af tidlig tilbagetrækning	24
3. Vejgodserhvervets produktivitet og udvikling	27
3.1. Godstransport - et erhverv i udvikling.....	27
3.2. Effektivisering af vejgodstransporterne	32
3.3. Initiativer til fremme af erhvervets produktivitet	33
3.3.1. Samspil og tæt dialog mellem offentlige myndigheder og vejgodstransporterhvervet.....	33
3.3.2. Innovation og fortsat højt fagligt vidensniveau i erhvervet	35
3.3.3. Høj fremkommelighed på vejnettet i Danmark og gode rastepladser.	36
3.3.4. Anvendelse af modulvogntog og andre effektivitetsfremmende tiltag.....	39
3.3.5. Flere vækstiværksættere i erhvervet	42
3.3.6. Styrket samspil mellem vejgodstransport og andre transportformer	43
3.3.7. Regelforenkling for vejgodstransporterhvervet.....	44
3.3.8. Skatte- og afgiftsmæssige spørgsmål	49
4. Rekruttering og uddannelse	51
4.1. Rekruttering	51
4.1.1. Rekruttering af kvinder	51
4.1.2. Rekruttering af personer med anden etnisk baggrund end dansk ..	52
4.2. Kompetencer	53
4.2.1. Faglige kompetencer.....	53
4.2.2. Almene og personlige kompetencer.....	53
4.2.3. Chaufføruddannelse	54
4.2.4. Spedition og logistik.....	56

4.3.	Fastholdelse af medarbejdere	56
4.4.	Initiativer vedrørende rekruttering, fastholdelse og uddannelse af medarbejdere	56
4.4.1.	Forbedret sundhed og arbejdsmiljø	56
4.4.2.	Styrkelse af transport- og logistikuddannelserne	57
4.4.3.	EU-direktiv om uddannelse af chauffører	58
4.5.	Udvidet rekrutteringsgrundlag	59
4.5.1.	Øget rekruttering af nydanskere	59
4.5.2.	Øget rekruttering af kvinder til transporterhvervet	61
5.	Internationaliseringen og dens udfordringer	63
5.1.	Konkurrencesituationen	63
5.1.1.	International konkurrence på det danske marked	65
5.1.2.	Styrker og svagheder	65
5.1.3.	Højere omkostningsniveau	66
5.2.	Udflagning og internationalisering	67
5.2.1.	Etablering af udenlandske datterselskaber	68
5.2.2.	Outsourcing	68
5.3.	Opkøb og investeringer	69
5.3.1.	Danske virksomheders opkøb og investeringer i udlandet	69
5.3.2.	Udenlandske virksomheders opkøb og investeringer i Danmark ...	69
5.4.	Nationale og internationale netværk og samarbejder	70
5.5.	Initiativer til øget effektivisering af vejgodstransporterne	71
5.5.1.	Positivt fokus på effektive vejtransporter i hele EU	71
6.	Fremme af sikre og bæredygtige vejgodstransporter	75
6.1.	Trafiksikkerhed	75
6.2.	Fortsat reduktion af trafikuheld med lastbiler	76
6.2.1.	Forbedrede vejforhold	77
6.2.2.	Køretøjsteknik	77
6.2.3.	Højresvingsulykker	78
6.2.4.	Tilsyn	79
6.3.	Bæredygtighed	80
6.3.1.	CO ₂ -udledning	80
6.3.2.	Luftforurening	82
6.4.	Tiltag for at fremme vejgodstransportens bæredygtighed	84
7.	Handlingsplan til styrkelse af vejgodstransporterne i Danmark	87

Forord

Vi har et meget velfungerende transporterhverv i Danmark. Internationale undersøgelser viser, at Danmark er et af de bedste lande i Europa, når det drejer sig om distribution af gods og varer.

Det er en position, som vi ikke blot skal glæde os over. Det er også en vigtig udfordring for erhvervet og det danske samfund at fastholde og udvikle dette udgangspunkt. Et velfungerende transport- og logistiksystem har stor betydning for borgerne og for erhvervslivets udviklingsmuligheder. Der er simpelthen en helt klar sammenhæng mellem transport og den samlede velfærd i samfundet. Samtidig stiller miljø- og klimaudfordringerne store krav til en topmoderne transportsektor.

Der kan i nogle sammenhænge være en tendens til at betragte godstransport som et nødvendigt onde. Nogen vil måske spørge: Hvad skal vi med den godstransport, og gør vi ikke bedst i at begrænse den? De, der stiller dette spørgsmål, glemmer ofte, at godstransporterne på afgørende vis muliggør økonomisk vækst for vores samfund.

For uden et effektivt og velfungerende transporterhverv ville vi mangle den mobilitet, som er grundlaget og forudsætningen for samfundets fortsatte vækst. Det er jo netop godstransporterhvervet, som forbinder erhvervslivet med den endelige forbruger både ude og hjemme. Uden denne forbindelse ville vi gå i stå, og så kunne vi tale nok så meget om globalisering, vækst og velfærd.

Som transportminister er det for mig vigtigt at sikre, at transporterhvervets gode udvikling fortsætter. Det kræver, at det danske transporterhverv forbliver konkurrencedygtigt i en verden, der bliver mere og mere globaliseret. Vi skal kunne matche de bedste kompetencer internationalt. Samtidig skal transporterhvervet også løfte sin del af opgaven, når det gælder miljø, CO₂-udledning og trafikikkerhed. Der skal være balance i tingene.

Vejgodsstrategien indgår som et centralt element i regeringens samlede godsstrategi, fordi vejgodstransporterne udgør kernen i godstransporterne. For størstedelen af godset gælder således, at det på et eller andet tidspunkt nødvendigvis må på en last- eller varebil for at nå ud til slutbrugeren.

Mit mål er, at dette oplæg skal skabe grundlag for en konkret indsats og en fortsat god dialog om mulighederne for at styrke vejgodstransporten. Jeg ser frem til at drøfte oplægget med transporterhvervets interessenter. Jeg vil gerne understrege, at der er tale om et dynamisk oplæg, hvor såvel udfordringer som konkrete handlinger vil blive drøftet løbende, blandt andet i *Godstransportens tænketank*.

Carina Christensen
Transportminister



1. Effektive vejgodstransporter

Godstransporter og logistik er centrale hjørnестene i den fortsatte udvikling af Danmarks velfærd og velstand. Et velfungerende transport- og logistiksystem har afgørende betydning for den økonomiske udvikling. En løbende effektivisering af transporterne og en udvikling af rammevilkårene for transporterhvervet er således en afgørende forudsætning for produktivitet og beskæftigelse.

Det samlede transporterhverv udgør hele 6 pct. af BNP og er hermed en indikator for vejgodstransporterhvervets store betydning for resten af økonomien.

Danmark har et velfungerende godstransporterhverv, der bidrager til, at vi har et af de mest effektive distributionssystemer i verden. Det er vigtigt, at denne position fastholdes og udvikles i de kommende år. Det kræver et vedvarende fokus og en aktiv indsats, ikke mindst set i lyset af stigende godsmængder og voksende international konkurrence. Hertil kommer, at der eksisterer en særlig udfordring for at sikre, at godstransporternes miljøpåvirkning og CO₂-udledning begrænses trods den forventede vækst.

Af regeringsgrundlaget fra den 22. november 2007 fremgår således, at regeringen vil udarbejde en handlingsplan for fremtidens godstransport.

Handlingsplanen for fremtidens godstransporter vil bygge på følgende fire hovedelementer:

1. En velfungerende infrastruktur med gode hovedforbindelser til og fra udlandet og mellem Danmarks regioner.
2. Gode rammevilkår for en fortsat effektivisering af de enkelte transportformer – vej, bane, fly og sø.
3. Udvikling af effektive godstransportknudepunkter og et godt samspil mellem transportformerne.
4. En effektiv indsats i forhold til godstransporternes miljøpåvirkning og CO₂-udledning.

Handlingsplanen for fremtidens godstransporter vil blive udarbejdet i tæt samspil med EU's initiativer for at effektivisere de europæiske godstransporter.

Boks 1.1 EU-initiativer på godstransportområdet

EU-Kommissionen varslede i efteråret 2007 en række initiativer, der skal medvirke til at forbedre og effektivisere godstransporterne i Europa. Initiativerne foreslås gennemført, idet EU-Kommissionen forventer en 50 pct. stigning i godstransporterne mellem 2000 og 2020.

Initiativforslagene vedrører blandt andet spørgsmål om planlægning, organisation og ledelse samt kontrol og udførelse af transporterne inden for en forsyningskæde.

Initiativerne forventes at kunne få betydning for såvel godstransport ad landevej som jernbane- og søtransporter, når disse, - efter gennemførelse af en række analyser og undersøgelser - på et senere tidspunkt vil blive udmøntet i konkret lovgivning. EU's initiativer forventes at få betydning for alle transportformer, herunder lastbiltransporterne, der udfører en stor andel af de samlede transport i EU. I den forbindelse er det vigtigt, at der i forhold til de danske strategier er fokus på både at udøve indflydelse på de europæiske politikker og sikre en sammenhæng med disse, når de ligger fast.

Lastbiltransporter udgør i dag ca. 90 pct. af den samlede godstransport i Danmark og ca. 20 pct. af den internationale godstransport. Det afspejler, at vejgodstransporterne er en vigtig brik i udviklingen af det samlede godstransportsystem. Det er en fleksibel transportform, der i mange tilfælde lever op til transportkøbernes krav om hurtige, direkte forbindelser. Samtidig er vejgodstransporterne et afgørende led i transportkæden, fordi langt de fleste transport starter og slutter med lastbil. En effektiv vejgodssektor er således også et afgørende led i at styrke andre transportformer. Jernbane- og søtransport vil ikke kunne udfylde sin del af opgaven, hvis ikke godset kan komme til og fra havne og terminaler.

Et godt vejtransporterhverv er et centralt element, når transportformerne skal spille sammen. Det er derfor vigtigt, at Danmark har et effektivt og konkurrencedygtigt vejgodstransporterhverv, som kan måle sig med de bedste i Europa. Både erhvervet selv og den offentlige sektor skal bidrage til at nå dette mål.

Når en virksomhed som f.eks. Danfoss har valgt at placere sit centrallager i Rødekro i Sønderjylland, selv om virksomhedens tyske marked er langt større end det danske - så hænger det blandt andet sammen med, at der findes gode vejforbindelser til motorvejsnettet.

Det er endvidere en særlig udfordring at sikre, at der på baggrund af den forventede vækst i vejgodstransporterne sker en forstærket indsats for at begrænse lastbilernes miljøpåvirkning og CO₂-udledning.

Nærværende vejgodsstrategi indgår som et helt centralt element i den kommende godsstrategi, fordi vejgodstransporterne udgør kernen i godstransporterne internt i Danmark og samtidig bidrager meget væsentligt til de internationale transport.

I forbindelse med Transportministeriets arbejde med den samlede godsstrategi er der udarbejdet oplæg om blandt andet luftfart, havne, samspil mellem transportformerne og jernbaneterminaler. Det er et centralt element i den samlede godsstrategi, at hver enkelt transportform skal udvikles - hver for sig og i et samspil. Når fremtidens transportopgaver skal løses, er der behov for, at *alle* transportformer fungerer effektivt. Transportpolitikken er ikke et "enten/eller", men et "både/og".

Vejgodsstrategien tager udgangspunkt i de udfordringer for erhvervet, der er beskrevet i "Analyserapport om vejtransportbranchen" fra april 2007, der er udarbejdet af Transportministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet. På baggrund heraf opstilles en overordnet strategi og en række konkrete initiativer for vejgodstransporten, hvor der først og fremmest fokuseres på at fremme erhvervet effektivitet og konkurrenceevne mest muligt, samtidig med at der sker en fortsat reduktion af vej-

godstransporternes samfundsmæssige effekter på miljø-, CO₂- og trafikikkerhedsområdet.

Dermed understøttes en fortsat effektiv distribution både i forhold til de transporter, der alene føres med lastbil, og de transporter, hvor der indgår flere transportformer. De konkrete forslag omfatter primært tiltag, som den statslige sektor vil gennemføre og sekundært tiltag, som erhvervet selv kan igangsætte. De statslige tiltag omfatter en bred tværministeriel indsats, hvor en række af de ministerier, som har betydning for transporterhervets rammevilkår, bidrager.

Et fortsat højt kvalitetsniveau i erhvervet vil bedst kunne opnås gennem en koordineret dialog og indsats mellem erhvervets forskellige interessenter i såvel den offentlige som den i private sektor. Et centralt instrument i den forbindelse er Godstransportens Tænk tank, hvor strategien lægger op til at styrke dette forum og dets organisering.

Målet er, at der gennem tænketanken også kan løftes konkrete arbejdsopgaver i dialog mellem Transportministeriet og erhvervets organisationer samt på tværs af de relevante myndigheder. Godstransportens Tænk tank vil fremover omfatte alle relevante myndigheder, som beskæftiger sig med de aktuelle temaer, der konkret er til debat i tænketanken. Det er ambitionen, at tænketanken således kan fungere som en samlet indgang til de statslige aktører.

I dette kapitel præsenteres indledningsvist et resumé af konklusionerne i "Analyserapport om Vejtransportbranchen", (april 2007).

Dernæst præsenteres regeringens overordnede strategi for vejgodstransporten i 2025. Kapitlet afsluttes med en sammenfatning af den samlede vejgodstransportstrategi samt en kort gennemgang af de konkrete anbefalinger.

1.1. Analyserapport om vejtransportbranchen

Regeringen udgav i april 2007 en analyserapport om vejtransportbranchen i Danmark. Formålet med rapporten var at vurdere vejtransporterhervets aktuelle situation samt at afdække erhvervets udfordringer i de kommende år.

Analyserapporten danner således, sammen med en række drøftelser med erhvervets organisationer, grundlaget for nærværende vejgodsstrategi.

Hovedkonklusionerne i analyserapporten er som følger:

- Det danske vejgodstransporterherv klarer sig ganske godt i internationale sammenligninger. Produktiviteten inden for vejgodstransport – målt ved værditilvækst pr. ansat – er fulgt med udviklingen i andre erhverv.
- En nærmere analyse af erhvervets produktion og værdiskabelse viser, at der er tale om en relativ stor produktionsvækst for speditjonsbranchen, mens vognmændenes vækst er svagere. Generelt har produktionsudviklingen målt i tonkilometer fulgt den danske udvikling i BNP i perioden siden 1980.
- Der er tale om voksende beskæftigelse inden for spedition, mens beskæftigelsen på chaufførområdet er mere stabil. Løn niveauet i erhvervet er højt sammenlignet med udlandet.

- Der er tegn på en sund konkurrence blandt vognmandsvirksomhederne. Konkurrencestyrelsen finder ikke tegn på konkurrenceproblemer for hverken vognmandsvirksomheder eller spedition.
- Der er sket en betydelig teknologisk udvikling for lastbilerne, der har ført til reducerede miljøgener og forbedret trafiksikkerhed. Dette er ikke mindst nået gennem en fælles EU-indsats.
- Innovationen i erhvervet inden for processer, produktion og organisation vurderes at ligge på et lidt lavere niveau end i andre brancher.
- Vejtransporterhvervet har et meget tæt samspil med en række andre erhverv. Samspillet med andre transportformer kunne dog være mere udviklet.
- Den offentlige regulering af vejgodstransporterhvervet er moderat. Dog er sanktionerne for lovovertrædelser af færdselslovgivning i Danmark væsentlig højere end i vore nabolande. Justitsministeriet har imidlertid gennemført en række lempelser på sanktioner i forbindelse med køre- og hviletidsreglerne.
- Beskatningsforholdene i de enkelte lande påvirker ikke vognmændenes internationale konkurrenceevne, men til gengæld kan skatte- og afgiftsforhold forrykke konkurrencen mellem transportformerne.
- Hver fjerde af de kontrollerede dyretransporter har overtrådt de fælles EU-regler om dyrevelfærd.

Analysereporteren opstiller en række centrale udfordringer for erhvervet. Blandt andet peges på et øget pres på infrastrukturen som en følge af øget trængsel på det danske vejnet. Endvidere peges der på vigtigheden af at øge produktiviteten, hvilket skal ske ved at få flere vognmænd ind i solide vækstforløb. Herudover består der en væsentlig udfordring i at sikre den nødvendige arbejdskraft i branchen i de kommende år. Dette indebærer dels, at rekrutteringen til erhvervet skal øges, dels at der skal fokuseres på at modvirke tidlig tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet, eksempelvis som følge af nedslidning, sygdom mv.

Boks 1.2 Udfordringer for vejgodstransporterhvervet

- Pres på infrastrukturen
- Tab af markedsandele og udflagning
- Behov for at forbedre produktiviteten blandt små vognmænd
- Sikre at flere nystartede vognmænd kommer ind i solide vækstforløb
- Potentielle produktivitsgevinster ved introduktion af modulvogntog
- Udvide rekrutteringsgrundlaget for transportbranchen
- Modvirke for tidlig tilbagetrækning fra erhvervet
- Anvendelse af ny teknologi
- Samspillet med andre transportformer
- Balance mellem sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne og hensynet til færdselssikkerheden
- Overholdelse af regler om dyrevelfærd

Udfordringerne medfører et behov for initiativer, der på den ene side sigter mod at justere og videreudvikle erhvervets rammevilkår og på den anden side stiller krav til erhvervet om omstillingsparathed, innovation og ledelsesmæssig udvikling.

Analyserapporten har fokus på transportbranchens konkurrenceevne og produktivitet og omfatter derfor ikke udfordringer i forhold til trafiksikkerhed, miljø og CO₂.

Set i et bredere perspektiv er disse udfordringer imidlertid helt centrale i en periode, hvor der såvel i Danmark som i EU-regi er voksende fokus på transportsektorens miljø- og CO₂-påvirkning. Regeringen har således igangsat et arbejde for at udvikle en samlet strategi for transportsektorens CO₂-udledning.

Trafiksikkerhed er ligeledes et fortsat indsatsområde, hvor det samlede billede, trods den positive udvikling i tragiske højresvingsulykker med lastbiler, viser et stigende antal uheld for første gang i mange år. Regeringen har derfor meldt ud, at der med udgangspunkt i Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger vil blive fremlagt en række konkrete forslag til forbedring af trafiksikkerheden.

1.2. Strategi for fremtidens vejgodstransporter

Vejgodsstrategien sigter mod at definere konkrete tiltag, der kan være med til at sikre, at såvel de rammevilkår regeringen løbende arbejder med som de fælles initiativer, der måtte igangsættes i samarbejde med branchen, bidrager til at forbedre vejgodstransporterne. Der er således behov for at definere den overordnede strategi, tiltagene skal holdes op i mod, samt de målsætninger, som skal sikre opfyldelse af strategien.

Boks 1.3 Den overordnede strategi for fremtidens vejgodstransporter

- Fortsat effektivisering af vejgodstransporterne og forbedring af rammevilkårene, så erhvervet rustes til den voksende konkurrence.
- Løbende forbedring af erhvervets konkurrenceevne og kvaliteten af transportydelserne, så Danmark også i fremtiden vil være et af de mest effektive lande i verden med hensyn til distribution.
- Effektiviseringsprocessen sker under hensyntagen til fortsat fokus på erhvervets miljø- og energieffektivisering samt en yderligere forbedring af trafiksikkerheden.

For at gennemføre den overordnede strategi opstilles 10 konkrete målsætninger, der tilsammen understøtter det overordnede sigte om at sikre et effektivt og konkurrencedygtigt vejgodstransporterhverv i Danmark.

De 10 målsætninger for en effektiv vejgodstransportsektor:

1. Danmark skal fastholde sin position som et af de bedste lande i verden til distribution

Danmark skal fastholde positionen som et af de lande i verden, der råder over de bedste distributionssystemer. Adgang til effektive distributionssystemer vil i stigende grad være en central konkurrenceparameter i globaliseringsprocessen. Det er i den forbindelse vigtigt, at udfordringer og muligheder ved Danmarks rolle som transitland vurderes nærmere.

2. Høj fremkommelighed og pålidelige ankomsttidspunkter for lastbiltransporter i Danmark

Med udsigt til fortsat vækst i trafikken er der risiko for, at fremkommeligheden på vejene reduceres i de kommende år. Det er derfor vigtigt, at der tages initiativer, der bidrager til at sikre en god fremkommelighed for både erhvervstransport og personbefordring.

3. Modulvogntog og andre effektivitetsfremmende tiltag

Der er behov for konkrete tiltag, der kan øge lastbilernes effektivitet. Modulvogntog forventes at kunne bidrage væsentligt til en effektivisering af vejgodstransporter, samtidig med at de bidrager til at reducere miljøbelastning, energiforbrug og trængsel.

4. Fortsat sund konkurrencesituation og flere vækstiværksættere i erhvervet

En høj grad af konkurrence skærper innovation og nytænkning og bidrager dermed i sig selv til at fremme effektivitet. Der er behov for at fastholde den gode konkurrencesituation i erhvervet og samtidig sikre, at flere iværksættere i vejtransporterhvervet kommer over i solide vækstforløb og dermed bliver såkaldte vækstiværksættere. Dette er især en udfordring for vognmænd, hvorimod speditjonsvirksomhederne er karakteriseret ved en høj grad af vækstiværksættere.

5. Styrket samspil mellem vejgodstransport og andre transportformer

Et bedre samspil mellem lastbiltransporterne og andre transportformer vil kunne bidrage til at forbedre de samlede transportkæder nationalt og internationalt.

Vejtransporterne udgør typisk et helt centralt element i de samlede transportkæder. Det er vigtigt, at samspillet mellem lastbiltransporter og andre transportformer løbende udvikles og forbedres, så der på denne måde skabes grundlag for at udnytte de enkelte transportformers stærke sider, til gavn for miljøet og den samlede effektivitet i transportkæderne.

6. Regelforenkling for vejgodstransporterhvervet

Det er målsætningen at reducere de administrative barrierer, som hæmmer erhvervets effektivitet og konkurrenceevne. Reguleringen skal være velbegrundet og understøtte overordnede samfundsmæssige forhold. Dette gælder også i forhold til spørgsmål om sanktionering af overtrædelser på køre-hviletidsområdet.

7. Sikre den bedst mulige arbejdskrafttilgang til erhvervet og modvirke tidlig tilbagetrækning fra erhvervet

I en situation med lav ledighed er det vigtigt at sikre en fortsat god tilgang af arbejdskraft til vejgodstransporterhvervet. Det handler om at have tilstrækkelig arbejdskraft med de rette kompetencer til at understøtte en fortsat udvikling og effektivisering af vejgodstransporterne.

8. Positivt fokus på effektive vejtransporter i EU

Der skal i EU arbejdes for, at vejgodstransporten får bedre mulighed for at løfte transportopgaverne i fremtiden, og at der er et positivt fokus på transporterens store samfundsmæssige betydning. Konkurrencen i EU-området bør være fair og sund, og

barriererne for effektive transporter bør nedsættes i alle medlemslande. Den grænseoverskridende infrastruktur skal forbedres, og der skal være fokus på trafiksikkerhed, miljø og energieffektivitet i EU. For det internationalt orienterede danske transporterhverv er det i sagens natur ikke tilstrækkeligt, at der er gode transportsystemer i Danmark.

9. Fortsat reduktion af trafikuheld med lastbiler

Lastbilerne skal bidrage til en fortsat forbedring af trafiksikkerheden på vejene. Både myndighederne og erhvervet har taget en række initiativer til forbedring af sikkerheden i de senere år. Det er vigtigt at fastholde fokus på området.

10. Begrænsning af miljøpåvirkning og CO₂-udledningen

Miljøpåvirkningen fra lastbiler er blevet reduceret betydeligt gennem de seneste årtier. Det er en positiv udvikling, som skal fastholdes og udvikles i de kommende år. CO₂-udledningen er imidlertid fortsat en stor udfordring, som skal håndteres i de kommende år. Det er vigtigt, at transportsektoren som helhed er så miljøvenlig og energieffektiv som muligt.

1.3. Initiativforslag

Udviklingen af vejgodssektoren er en fortløbende opgave. Det er således nødvendigt løbende at evaluere den konkrete indsats, igangsætte nye initiativer og om nødvendigt justere aktuelle tiltag på baggrund af ændrede forudsætninger eller nye udfordringer, der naturligt vil opstå også fremover.

I nedenstående boks præsenteres en oversigt over initiativer, som regeringen i første omgang planlægger at igangsætte i samarbejde med erhvervet. Initiativerne beskrives nærmere i kapitel 3-7. Regeringen vil løbende og systematisk drøfte behovet for yderligere initiativer med transporterhvervet.

Boks 1.4 Oversigt over initiativer

- Transportministeriet vil gennem Godstransportens Tænketank arbejde for at styrke og udvikle den tværgående dialog og konkrete problemløsning mellem offentlige myndigheder og vejtransporterhvervet. Ministeriet arbejder for at sikre en tæt koordination mellem de myndigheder, der har betydning for erhvervets rammevilkår. Konkret vil der i regi af Godstransportens Tænketank blive taget initiativ til oprettelse af relevante temagrupper på tværs af ministerområder og myndigheder. Godstransportens Tænketank skal være et tværministerielt forum til drøftelse af godstransporterhvervet udfordringer – herunder i forhold til konsekvenser af eksempelvis ny lovgivning.
- Transportministeriet vil som opfølgning på Infrastrukturkommissionens arbejde udarbejde en investeringsplan i 2008 med det formål at sikre en god og effektiv infrastruktur.
- Transportministeriet vil sammen med en række andre ministerier udarbejde en egentlig CO₂-strategi for transportområdet, hvor også godstransporterne inddrages.
- Transportministeriet fremlægger i 2008 forslag til en udbygningsplan for rasteplasser langs motorvejsnettet og centrale dele af det øvrige statsvejnet.
- Transportministeriet vil arbejde for at udvikle og fremme brug af ITS (trafikledelse) i Danmark, så der skabes mulighed for en mere effektiv udnyttelse af den fysiske vejkapacitet i transportsystemet, samtidig med at trafikanterne i højere grad kan indrette rejseplaner og ruter efter de aktuelle forhold.

- I 2008 igangsættes et stort forsøg med modulvogntog til gavn for erhvervets effektivitet og miljøet.
- Transportministeriet vil arbejde for udbredelse af modulvogntog i EU-regi.
- Økonomi- og Erhvervsministeriet vil følge udviklingen med henblik på at sikre et godt grundlag for flere vækstiværksættere i Danmark, herunder de nystartede vognmænd.
- Transportministeriet vil arbejde for at styrke samspillet mellem vejgods-transporter og andre transportformer. I forbindelse med den løbende investeringsplanlægning undersøges mulighederne for at forbedre infrastrukturen til udvalgte trafikknudepunkter, herunder kombiterminaler, hvor der sker en omlastning af gods.
- Transportministeriet vil sammen med andre relevante ministerier løbende overveje, om det gældende regelsæt kan forenkles. Som et konkret tiltag afskaffes blandt andet ID-nummeret, og der indføres standardtypegodkendelse af sættevogne og sættevognstrækkere, så de kan registreres uden syn.
- Undervisningsministeriet og transporterhvervets organisationer vil i tæt dialog via de rådgivende organer nedsat under Undervisningsministeriet arbejde for at sikre, at de danske transport- og logistikuddannelser fortsat er blandt de bedste i Europa. Undervisningsministeriet har allerede taget en række initiativer, der understøtter dette mål, herunder er der f.eks. igangsat et revisionsarbejde af transportlogistikeruddannelsen.
- Integrationsministeriet vil bistå erhvervets egne tiltag med henblik på at udvide rekrutteringsgrundlaget for vejgodstransporterhvervet til i højere grad end i dag at omfatte nydanskere som chauffører.
- Beskæftigelsesministeriet vil understøtte erhvervets egne initiativer med henblik på opprioritering af personalepleje, såsom sund livsstil og godt arbejdsmiljø, jf. blandt andet Beskæftigelsesministeriets generelle fastholdelsespolitik.
- Transportministeriet vil arbejde for fair internationale konkurrencevilkår for alle transportformer samt en øget liberalisering af transportmarkedet.
- Transportministeriet vil løbende tage initiativ til at sikre en koordineret indsats i tæt dialog med erhvervet med henblik på at fremme erhvervets effektivisering i EU. Endvidere vil Transportministeriet sikre, at EU's initiativer på transport- og logistikområdet vil blive inddraget tæt i det videre arbejde med de danske strategier.
- Transportministeriet vil sammen med erhvervets organisationer, Rigspolitiet, m.fl. fortsætte arbejdet med at reducere antallet af trafikuheld med lastbiler – herunder forbedrede vejtekniske forhold og en fortsat målrettet indsats mod højresvingsulykker.
- Transportministeriet vil i samarbejde med Miljøministeriet arbejde for at fremme fortsat mere miljøvenlige lastbiler i EU-området. Erfaringen viser, at den største miljøeffekt opnås i en koordineret EU-indsats. Samtidig er en fælles indsats afgørende for at sikre lige vilkår for det danske erhverv sammenlignet med det øvrige Europa.
- Transportministeriet vil bruge 60 mio. kr. til forsøg med biobrændstof.
- Et højt fagligt vidensniveau er forudsætning for vejtransporterhvervets innovation og udvikling. Transportministeriet vil sammen med Videnskabsministeriet arbejde for at styrke den erhvervsrettede forskning inden for transport og logistik, hvilket vil indgå som tema ved udmøntning af det strategiske transportforskningsprogram, der bliver udbudt i 2008.
- I forlængelse af ovenstående vil DTU Transport og Danmarks Statistik i 2008 komme med et forslag til styrkelse af vejgodsstatistikken. En styrkelse heraf vil kunne forbedre forståelsen af erhvervets udvikling.

1.4. Rapportens struktur

Denne rapport indledes i kapitel 2 med en kort status for erhvervets aktuelle økonomiske og markedsmæssige situation og en gennemgang af erhvervets største udfordringer. I statusgennemgangen tages udgangspunkt i analyserapporten om Vejtransportbranchen, udarbejdet af Økonomi- og Erhvervsministeriet samt Transportministeriet.

I kapitel 3 præsenteres med udgangspunkt i transportkøbernes krav konkrete initiativforslag, der forventes at kunne bidrage væsentligt til at fremme erhvervets effektiviserings- og produktivitetmuligheder.

I kapitel 4 præsenteres initiativforslag, der kan bidrage til at fastholde, udvikle og nyrekruttere medarbejdere til vejgodstransporterhvervet.

I kapitel 5 præsenteres initiativer, der kan bidrage til at sikre, at erhvervet rustes bedst muligt i den internationale konkurrence.

I kapitel 6 præsenteres en række konkrete initiativforslag til styrkelse af de udfordringer, som erhvervet har i forhold til miljø, klima og trafikssikkerhed.

Kapitel 7 indeholder en samlet handlingsplan med de konkrete initiativforslag, der kan bidrage til at lette opfølgningen på strategien, og som samtidig giver et overblik over tidshorisont og initiativansvarlige.

Boks 1.5 Sammenhæng mellem de forskellige strategier på transportområdet

Regeringen har udarbejdet en række delstrategier vedrørende havne, luftfart, EU samt bedre samspil mellem transportformerne. Disse strategier indgår i grundlaget for en samlet godsstrategi, der skal være klar omkring årsskiftet.

Desuden skal strategierne ses i tæt sammenhæng med arbejdet vedrørende udarbejdelse af en CO₂-strategi for transportsektoren samt udarbejdelsen af en investeringsplan i 2008.

2. Erhvervets udfordringer

Udviklingen i vejgodstransporterne hænger særligt sammen med den generelle økonomiske udvikling i Danmark og den danske udenrigshandel. Vejgodserhvervet udgør et væsentligt bindeled mellem regioner i Danmark og knudepunkter i Europa. Hver dag bliver der med danske lastbiler transporteret store mængder gods til erhverv og forbrugere i Danmark og det meste af Europa.

Godstransportsektoren er et af de ”redskaber”, der muliggør, at de enkelte landes konkurrencefordele kan udnyttes bedst muligt, hvilket er en af hoveddrivkræfterne i udviklingen af den internationale handel.

Gode transportforhold vurderes højt af erhvervsvirksomhederne. Det danske transportsystem er de seneste år blevet vurderet af det schweiziske analyseinstitut International Institute of Management Development (IMD) til at være blandt de bedste i verden.

Tabel 2.1 IMD's point- og vurderingsliste over landenes infrastrukturens distributionsevne

Infrastrukturens distributionsevne
1. Singapore
2. Danmark
3. Schweiz
4. Østrig
5. Tyskland
6. Hongkong
7. USA
8. Island
9. Sverige
10. Belgien

Anm.: Der indgår 55 lande i IMD's undersøgelse.

Kilde: IMD 2007

Som et særligt element i undersøgelsen vurderes kvaliteten af landenes distributionsystemer inden for alle transportsystemer samt anden infrastruktur såsom energiinfrastruktur. Danmarks distributionssystem kommer ind på en samlet andenplads kun overgået af Hongkong. Selvom konklusionerne fra sådanne sammenlignende undersøgelser skal tages med en vis forsigtighed, så peger undersøgelsen fra IMD alligevel på, at Danmark har et af Europas mest effektive distributionssystemer, og at det danske transportsystem hører til blandt de bedste i verden.

En effektiv transportsektor har stor betydning for virksomhedernes lokalisering og påvirker dermed også udviklingen og mulighederne for at fastholde arbejdspladser i Danmark.

I en tid, hvor der er fokus på at reducere antallet af lokale lagre og i stedet satse på såkaldte ”just in time” - leverancer, hvor varerne leveres fra et centrallager direkte til kunden, er det særligt vigtigt, at der er adgang til gode distributionssystemer.

Som det fremgår af nedenstående boks 2.1, har virksomheden Danfoss f.eks. besluttet at lokalisere sin nordeuropæiske distribution i Danmark, på trods af at virksomhedens største marked er Tyskland.

Boks 2.1 Lokaliseringsovervejelser vedr. distribution til det europæiske marked fra Danfoss

Den danske virksomhed Danfoss er en af verdens største producenter af udstyr til køle- og varmeteknik.

Danfoss har en eksportandel på over 90 pct., og virksomhedens største marked er Tyskland.

Danfoss har de seneste år ændret strategi i forhold til distribution og lagerstyring i Europa. Ændringen betød, at Danfoss reducerede de regionale lagre og virksomheden i stedet etablerede ét centralt lager med det formål at effektivisere den samlede varedistribution i Nordeuropa. Senere har lageret udviklet sig til at tjene som centrallager for hele Europa.

I forhold til valg af lokalisering var det et krav, at varerne skulle være fremme hos kunden senest dagen efter, at varebestillingen var indgået.

Danfoss vurderede flere forskellige lokaliseringmuligheder for centrallageret, og besluttede sig efter en grundig analyse at vælge Rødekro i Sønderjylland, på trods af afstanden til Danfoss' vigtigste markeder.

Når valget faldt på Rødekro, hænger det blandt andet sammen med gode distributionsmuligheder ud af Danmark.

Uden Danmarks gode infrastruktur og velfungerende transporterhverv, ville Danfoss sandsynligvis have valgt at placere centrallagret uden for landets grænser.

Godstransporterhvervets betydning for det danske samfund er indiskutabel. Trods dette forhold er offentlighedens syn på vejgodstransportsektoren blandet.

På den ene side eksisterer der en vis samfundsmæssig forståelse for nødvendigheden af lastbilerhvervet. Dette gælder ikke blot for samhandlen med udlandet, men i mindst lige så høj grad den betydning, som lastbiltransporterne har i forhold til udbringning af rå- og færdigvarer til virksomheder, detailhandlere og forbrugere.

På den anden side må det konstateres, at lastbiltransporternes image til tider har et negativt præg. Lastbiltransporter forbindes ofte med forurening, støj, trafikuheld og trængsel på vejnettet. Samtidig er det sandsynligvis ikke meget synligt for den enkelte, hvilken vital rolle vejgodstransporten har for at sikre, at varerne altid er i butikkerne, når den enkelte borger efterspørger dem, eller hvor stor betydning det har for den økonomiske vækst og dermed samfundets velstand, at transportsystemet fungerer effektivt.

2.1. Rammevilkår

Rammevilkårene for vejgodstransporterhvervet fastsættes – som det er tilfældet for en lang række øvrige brancher - i et samspil mellem en bred vifte af aktører. Den enkelte vognmandsvirksomhed har berøringsflader til en lang række offentlige myndigheder, der direkte eller indirekte påvirker driften af virksomheden. Fastsættelsen af rammevilkårene sker i et samspil med erhvervet, men det er også vurderingen, at dette samspil kan styrkes yderligere. Organisationerne spiller desuden en væsentlig rolle i forhold til at udvikle initiativer, der kan være med til at understøtte vilkårene for deres medlemsvirksomheder.

Det er et fællestræk for alle myndigheders opgavevaretagelse, at den overordnede ramme i vid udstrækning fastsættes på EU-niveau, jf. figur 2.1. Som eksempel kan nævnes regler om køretøjers indretning og udstyr samt uddannelsesmæssige krav. Det kan konstateres, at den EU-retlige regulering igennem de senere år har haft stigende betydning. Dette skyldes, at vejgodstransporterhvervet i høj grad er grænseoverskridende, hvilket understreger behovet for et fælles regelsæt, der regulerer alle medlemslande. Det er samtidig en nødvendighed, når der skal sikres lige og gennemsligt vilkår for erhvervet på tværs af grænser.

Nedenstående ministerier er med til at sætte rammerne for vejgodstransporterhvervets rammevilkår:

Figur 2.1 Oversigt over udvalgte rammevilkår for udvalgte ministerier

E U R E G U L E R I N G O G H A R M O N I S E R I N G	→	Transportministeriet: <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur • Godstransportlovgivningen • Biltekniske krav til lastbiler og påhængskøretøjer • Miljøkrav på det biltekniske område • Færdselsloven (køretøjstekniske krav) • Cabotage • Chaufføruddannelsen
	→	Justitsministeriet: <ul style="list-style-type: none"> • Færdselslovgivningen – adfærdsregulering • Køre-hviletidsreglerne • Dyretransporter • Kørekort • Transport af farligt gods
	→	Økonomi- og Erhvervsministeriet: <ul style="list-style-type: none"> • Konkurrenceregler • Selskabsret • Iværksætter
	→	Miljøministeriet: <ul style="list-style-type: none"> • Miljøkrav på det biltekniske område • Miljøzoner • Miljøstyring
	→	Undervisningsministeriet: <ul style="list-style-type: none"> • Korte og mellemlange uddannelser inden for transport, logistik og spedition
	→	Skatteministeriet: <ul style="list-style-type: none"> • Skatter og afgifter
	→	Beskæftigelsesministeriet: <ul style="list-style-type: none"> • Arbejdstidsdirektivet • Generelle arbejdsmarkedsforhold • Arbejds miljø • Cabotage
	→	Videnskabsministeriet: <ul style="list-style-type: none"> • Transportforskning

EU's påvirkning varierer dog i styrke fra område til område. Som eksempel på en meget stærk fælles regulering kan nævnes uddannelsesområdet, hvor der i 2003 blev vedtaget et nyt direktiv vedrørende efteruddannelse af chauffører – et direktiv, der i øjeblikket er under implementering i Danmark. I den anden ende af spektret kan nævnes det skatte- og afgiftsmæssige område, som kun i meget begrænset omfang er harmoniseret.

2.2. Vejgodstransporterhvervets udfordringer

Analyserapporten af vejgodstransporterne udarbejdet af Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transportministeriet har peget på, at erhvervet i de kommende år står over for en række udfordringer.

Disse hovedudfordringer præsenteres kort i dette kapitel og vil blive vurderet nærmere senere i rapporten med henblik på identifikation af konkrete tiltag.

2.2.1. Pres på infrastrukturen

Ifølge analyserapporten vokser godstransporten i lighed med udenrigshandlen hurtigere end bruttonationalproduktet. Siden begyndelsen af 1980'erne er det danske bruttonationalprodukt vokset med 2 pct. om året, mens godstransporten med danske lastbiler er vokset med ca. 2,5 pct. om året. Den større vækst kan især tilskrives globaliseringen samt den internationale specialisering, der indebærer et stigende behov for især international transport.

Dette afspejles i væksten for vejgodstransport med danske lastbiler, idet den internationale vejgodstransport med danske lastbiler i gennemsnit vokser med 2,9 pct. om året, mens den nationale vejgodstransport vokser med 1,9 pct. årligt.

Analyserapporten fremhæver, at vejgodstransporten også i årene fremover vil have en væsentlig betydning for den danske økonomi. Dette skyldes i høj grad udsigten til, at integrationen af Europas økonomier, samt den stigende internationale specialisering, ser ud til at fortsætte. Dette bevirker, at der også fremover er udsigt til solid vækst i udenrigshandlen og dermed i den internationale transport.

Godset i Danmark transporteres længere og længere. Der er med andre ord en større vækst i godstransportarbejdet end i antal ton, der transporteres. Dette skyldes, at godset i dag transporteres over større afstande end tidligere. Dette er ligeledes drevet af den stigende internationalisering.

Der har de senere år været en markant stigning i trængslen på vejene. I 2005 var der kapacitetsproblemer på ca. 160 km af de statslige veje, hvorimod det kun gjaldt knap 50 km i 1998. Det er især motorvejsnettet i hovedstadsområdet, i Trekantsområdet, på Vestfyn, mellem Vejle og Århus samt ved Aalborg, der er præget af kapacitetsproblemer. Det bekræftes af Infrastrukturkommissionens rapport. Denne siger ligeledes, at problemerne bestemt ikke bliver mindre på de pågældende strækninger i de kommende år.

Baggrunden for den stigende trængsel skal blandt andet ses i lyset af det stigende behov for vejgodstransport. Herudover fremhæver analyserapporten fra Transportministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet, at en koncentration af virksomheder nær de større byer og langs det overordnede vejnet, flere og længere pendlerrejser samt tilpasninger af nye transport- og logistikmuligheder som følge af Storebæltsbroen og Øresundsbroen vil øge trængslen på de danske veje.

Udfordringen ligger således i at fastholde en fortsat god trafikafvikling blandt andet gennem en velfungerende infrastruktur, på trods af en udsigt til en fortsat solid vækst i vejgodstransporten.

2.2.2. Tab af markedsandele og udflagning

Ifølge analyserapporten har danske lastbiler en markedsandel på ca. 3,25 pct. af EU15-landenes internationale transport med lastbiler i 2004. Dette må anses for en forholdsvis høj andel, idet den danske markedsandel af udenrigshandelen udgjorde 2,25 pct. af EU15-landenes udenrigshandel med EU-landene. Danske vognmænd har således et godt udgangspunkt på det europæiske transportmarked.

Men danske lastbilers markedsandel i den europæiske transport er faldende – fra 4 pct. i 2000 til 3,25 pct. i 2004.

Den vigende markedsandel bliver bekræftet af optællinger af lastbiler ved den danske grænse. Blandt de lastbiler, der kører fra Tyskland til Danmark over landegrænsen, er markedsandelen for lastbiler med danske nummerplader faldet fra knap 50 pct. i 2002 til godt 25 pct. i 2006. Både tyske og østeuropæiske lastbilers markedsandel er steget i samme periode. De seneste tal viser, at denne tendens fortsætter. Det samme billede gør sig gældende, når man inddrager lastbiler, der ankommer med færge fra Sverige og Tyskland.

En årsag til den stigende markedsandel for udenlandske lastbiler kan være, at danske vognmænd i stigende grad udnytter globaliseringen og outsourcer opgaver til udenlandske vognmænd eller etablerer sig i udlandet. Det kan dog også skyldes, at vognmanden vælger at etablere sig i udlandet grundet lempeligere regler. Dette skal der løbende være fokus på, så der i videst muligt omfang sikres ens vilkår for erhvervet på tværs af landegrænser.

Den vigende markedsandel for danske lastbiler, øget etablering i udlandet samt et stigende konkurrencepres fra især østeuropæiske lande, hvor omkostningerne er lavere, udgør en udfordring for vejgodstransporterhvervet og stiller krav til de danske virksomheder om høj produktivitet for at kunne opretholde deres konkurrenceevne.

2.2.3. Beskeden produktivitet i små vognmandsvirksomheder

Ifølge analyserapporten er Danmarks velstand blandt andet bestemt af, hvor meget danske virksomheder er i stand til at producere og sælge af varer og serviceydelser. Idet lønniveauet i Danmark er relativt højt, er det nødvendigt med et højt produktivitetsniveau. Det er derfor afgørende, at virksomhederne i vejgodstransportbranchen oplever en solid udvikling i produktiviteten for derved at sikre konkurrenceevnen.

Overordnet set er udviklingen i vejgodstransporterhvervets produktivitet, herunder vognmands- og speditørvirksomheder mv., målt ved værditilvækst pr. ansat, fulgt med udviklingen i andre private erhverv.

Hvis man ser nærmere på værditilvæksten pr. ansat blandt vognmænd, er værditilvæksten i de seneste år nogenlunde fulgt med udviklingen i andre private byerhverv og ligger i dag på 80 pct. af niveauet i andre private byerhverv.

Derimod er produktiviteten blandt speditører steget mere end i andre erhverv og er således lidt højere end gennemsnittet for de private erhverv – også når produktivite-

ten bliver korrigeret for betydningen af kapital, uddannelse og andre forhold. Dette understreger den stigende betydning af logistikstyring inden for vejgodstransporten.

Vognmandsvirksomhederne er i gennemsnit små. Det kan begrænse virksomhedernes muligheder for at opnå stordriftsfordele, hvilket igen kan have en afsmittende effekt på produktivitetsudviklingen.

Den relativt beskedne produktivitet blandt små vognmandsvirksomheder udgør en udfordring for erhvervet. Der ligger derfor et potentiale i at have større fokus på en effektiv udnyttelse af ressourcer, og der synes at være grundlag for en fortsat konsolidering i branchen samt for et styrket samarbejde inden for godstransport.

2.2.4. Flere vækstiværksættere blandt nystartede vognmænd

Nye virksomheder har stor betydning for et erhverv. Dette skyldes, at disse virksomheder ofte afprøver nye idéer og nye måder at gøre tingene på. På den måde medvirker de til at styrke konkurrencen og udfordre de eksisterende virksomheder.

Vejgodstransporterhvervet er kendetegnet ved relativt mange iværksættere. Således består erhvervet blandt andet af mange unge virksomheder sammenlignet med andre erhverv – hver femte vejgodstransportvirksomhed er under 3 år gammel. Der er således stor udskiftning inden for branchen.

Analyserapporten fremhæver imidlertid, at det relativt store antal nystartede vognmandsvirksomheder ikke har været tilstrækkeligt til at hæve vejgodstransporterhvervets produktfornyelse og produktivitetsudvikling. Det kan blandt andet forklares ved vejgodstransporterhvervets lave uddannelsesniveau, samt at dele af branchen ikke har en vækstorienteret virksomhedskultur. Godt 30 pct. af vejgodstransportvirksomhederne råder kun over en enkelt lastbil.

Blandt nye virksomheder bliver der skelnet mellem iværksættere og vækstiværksættere. Vækstiværksættere defineres som virksomheder, der siden opstart af virksomheden og to år frem har haft en stigning i beskæftigelsen og den reale omsætning på mere end 60 pct.

Vækstiværksætterne er vigtige, da de bidrager meget til den økonomiske udvikling, som følge af en mere effektiv anvendelse af kapital og arbejdskraft. Vækstiværksættere har en meget høj produktivitet, f.eks. er vækstiværksætternes totalfaktorproduktivitet 30-40 pct. højere end i en gennemsnitlig privat virksomhed.

Det er vigtigt både for erhvervet samt for samfundsøkonomien generelt at have en kultur, der understøtter vækstiværksættere. En række rammevilkår har betydning for iværksætteri. Der kan i særlig grad peges på følgende faktorer:

- Iværksætteri i uddannelsessystemet
- Adgang til kvalificeret rådgivning
- Iværksætterkultur
- Håndtering af virksomheder i økonomiske problemer og under konkursbehandling
- Person- og selskabsskatter

For at sikre øget produktivitet i fremtiden er det en udfordring for erhvervet, at flere nystartede vejgodstransportvirksomheder kommer ind i solide vækstforløb og bliver

vækstiværksættere. Der kan således være grundlag for en mere vækstorienteret virksomhedskultur i virksomhederne.

2.2.5. Anvendelse af ny teknologi og brugerdreven innovation

Vejgodstransporterhvervets produktivitet kan, ligesom i andre erhverv, forbedres ved anvendelse af ny teknologi og nye måder at tilrettelægge arbejdet på. Hvis det danske vejgodstransporterhverv er blandt de bedste i Europa til at udnytte nye teknologiske muligheder, kan dette være med til at forbedre vejgodserhvervets internationale konkurrenceevne. På grund af et relativt højt lønniveau i Danmark er det som nævnt særlig vigtigt, at det danske vejgodstransporterhverv formår at optimere driften af lastbilerne.

Det er ikke kun produktiviteten, der har gavn af anvendelsen af ny teknologi. Ifølge analyserapporten har anvendelse af ny teknologi en væsentlig afsmittende effekt på trafiksikkerheden. Risikoen for trafikulykker vil kunne mindskes, samtidig med at der opnås en mindre belastning af miljøet.

Lastbilerne anvender især ny teknologi til forbedringer af sikkerhed og miljø, f.eks. skærpede krav til bremserne på en lastbil eller skrappe krav til rensning af en lastbils udstødningsgas. Oftest skyldes forbedringerne skærpede EU-regler, som Danmark er forpligtiget til at overholde, men lastbilerhvervet i Danmark har også i flere tilfælde været på forkant med reguleringen.

Der findes i dag en lang række teknologier, der enten er på vej, eller som netop er blevet introduceret på markedet, der alle sigter på at forbedre trafiksikkerheden. Som eksempler kan nævnes elektroniske afstandsdetektorer, træthedsdetektorer, alkoholåse samt alarmer ved utilsigtet vognbaneskift. Disse typer af ny teknologi er endnu ikke videre udbredt på trods af et stort potentiale til at forbedre trafiksikkerheden. Ny teknologi kan endvidere anvendes til kontrolformål, som f.eks. den digitale fartskriver.

Den mest anvendte produktivitetsforbedrende teknologi i vejgodstransportbranchen er primært it-systemer, der er med til at udnytte lastbilerne optimalt. Dette gælder f.eks. flådestyringsværktøjer og GPS-baserede rutevejledningssystemer. Der er således et væsentlig potentiale for produktivitetsforbedringer inden for anvendelse af it-systemer i vejgodstransportbranchen.

Især de større vejgodstransportvirksomheder benytter sig af forskellige it-løsninger, mens det i de mindre virksomheder ikke har så stor udbredelse. Dette kan skyldes, at introduktionen af nye it-løsninger er forbundet med omkostninger, hvilket kræver en virksomhed af en vis størrelse, før investeringen bliver rentabel. Gennemsnitsstørrelsen for vejgodstransportvirksomheder er relativ lille, hvilket vil kunne virke hæmmende på virksomhedernes indførelse af ny teknologi. Der består således en udfordring for erhvervet i forhold til at udbrede anvendelsen af teknologi også blandt de mindre virksomheder.

2.2.6. Udnyttelse af potentialet for øget samspil med andre transportformer

Vejgodserhvervets virksomheder er kendetegnet ved at have et betydeligt samspil med andre brancher. Dette gælder særligt for vognmandsvirksomhederne. Årsagen er, at vejgodstransportvirksomhederne udgør et vigtigt bindeled mellem danske brancher, idet langt de fleste fremstillings- og servicevirksomheder har behov for at

få leveret varer mv. til produktionen samt at få transporteret varerne ud til kunderne.

På en liste over de erhverv, der har mange leverancer eller tjenesteydelser til andre erhverv, rangerer vognmandsvirksomhederne på en 10.-plads ud af 130 brancher, mens speditørvirksomheder ligger på plads nr. 50.

Vejgodstransportvirksomhedernes samspil med andre brancher er gennem de senere år blevet forstærket, hvilket blandt andet kan afspejle en tendens til øget arbejdsdeling, idet flere virksomheder nu outsourcer transport i stedet for, som tidligere, selv at køre varerne ud med egne lastbiler.

Der eksisterer et betydeligt samspil inden for det bredere transporterhverv. Eksempelvis køber vognmænd i stort omfang transportydelser hos andre vognmænd, skibsfart og jernbaner. Det forhold, at vognmænd i høj grad køber transportydelser af andre vognmænd, illustrerer, at det i branchen er meget udbredt at benytte andre (mindre) vognmandsvirksomheder som underleverandører. Gennem dette samarbejde får vognmandsvirksomhederne mulighed for at få tilpasset deres kapacitet af lastbiler til den aktuelle transportopgave, og det er således også udtryk for fleksibilitet i branchen, at strukturen ser ud, som den gør.

Der har over tid været en del variation i, hvor meget skibsfarten leverer til vognmandsvirksomhederne. Efter åbningen af Storebæltsbroen i 1998 er skibsfartens leverancer til vognmandsvirksomhederne faldet drastisk, men har efterfølgende været forholdsvis konstant.

Der ses en tendens til, at vejgodstransportvirksomheder er særlig stærkt repræsenteret i afgrænsede regionale områder. Dette kan blandt andet være historisk betinget på grund af infrastrukturens placering samt de store virksomheders beliggenhed. Det kan endvidere være udtryk for klyngedannelse foranlediget af vidensdeling mellem transportvirksomhederne.

Idet der også fremover er udsigt til en fortsat solid vækst i vejgodstransporten, er der således grundlag for en fortsat styrkelse af samspillet mellem de forskellige transportformer. Ifølge analyserapporten bliver udfordringen at sikre, at de forskellige transportformer styrkes hver for sig, og at de i et samspil udnyttes bedst muligt. Dette gælder ikke mindst samspillet mellem vej, jernbane og havne.

2.2.7. Rekruttering af medarbejdere samt modvirkning af tidlig tilbagetrækning

Vejgodstransporterhvervet er kendetegnet ved hovedsageligt at beskæftige mænd, idet ca. 90 pct. af de beskæftigede er mænd. Yderligere beskæftiger erhvervet forholdsvis få nydanskere i forhold til samfundet som helhed. Knap 3 pct. af de beskæftigede i erhvervet er nydanskere, mens andelen er 6 pct. for økonomien som helhed.

Hvis man sammenligner vejgodserhvervet med andre områder inden for transporterhvervet, udgør nydanskere 20 pct. af de ansatte i taxierhvervet og 15 pct. af de ansatte i bus- og S-togs-trafikken. Der er her et rekrutteringspotentiale, og det bliver et af erhvervets kommende udfordringer at formå at tiltrække og ansætte flere nydanskere.

Vejgodserhvervets alderssammensætning viser, at vejgodserhvervet beskæftiger en større andel af 30-49-årige end økonomien generelt, mens erhvervet beskæftiger en mindre andel ældre medarbejdere samt helt unge under 25 år.

Samtidig med, at vejgodserhvervet beskæftiger en stor andel af medarbejdere i aldersgruppen 30-49, kan der konstateres en tendens til, at medarbejderne trækker sig tidligere tilbage fra arbejdsmarkedet end beskæftigede i andre erhverv. En forholdsvis stor andel af de beskæftigede i erhvervet går på pension, inden de er fyldt 60 år.

Yderligere har vejgodserhvervets medarbejdere et lavere uddannelsesniveau end gennemsnittet for økonomien samlet set. Således har 55 pct. af de beskæftigede i vejgodserhvervet grundskolen som højest fuldførte uddannelse, mens 3 pct. har en videregående uddannelse.

En årsag til den høje andel af ufaglærte i erhvervet kan være, at der er meget lille forskel på lønnen for ufaglærte og faglærte chauffører. Dette kan indikere, at erhvervet vægter personlige kompetencer højere end formelle kompetencer. Den årlige lønindkomst for ufaglærte chauffører er relativt høj sammenlignet med ufaglærte i andre erhverv, mens den årlige lønindkomst for chauffører med en erhvervsfaglig uddannelse ligger tæt på gennemsnittet for faglærte i andre erhverv.

Timelønsomkostningerne i den danske transportbranche ligger godt 35 pct. højere end gennemsnittet for EU 15-landene og godt 55 pct. højere end gennemsnittet for EU 25-landene.

En årsag til, at godstransporterhvervet har svært ved at tiltrække kvalificeret arbejdskraft, kan være erhvervets image. Selvom godstransporterhvervets betydning for det danske samfund er indiskutabel, er danskernes syn på transportsektoren i almindelighed og vejgodstransportsektoren i særdeleshed som nævnt kendetegnet ved en vis dobbelthed.

Overordnet set kan det konstateres, at den alders- og uddannelsesmæssige sammensætning for vejgodserhvervets medarbejdere på længere sigt kan udgøre en strukturel udfordring for erhvervet. Med det nuværende rekrutteringsmønster samt erhvervets nuværende image kan vejgodserhvervet få svært ved at tiltrække arbejdskraft. Det samme gør sig gældende i forhold til vejgodserhvervets alderssammensætning, idet der på grund af de små årgange bliver færre i aldersgruppen 30-49 år. Yderligere har erhvervet en udfordring i at forebygge tendensen til førtidspensionering.

3. Vejgodserhvervets produktivitet og udvikling

Gennem de seneste årtier er der sket betydelige ændringer i transportkøbernes krav til transporterhvervet.

Mest markant er måske globaliseringen, der har betydet en stor vækst i de interkontinentale godstransporter. Men også transportkøbernes reduktion af lagre og øget fokus på ”just in time”-leverancer stiller store krav til transporterhvervet – herunder vejgodstransporterne.

Det er afgørende for en realisering af visionen om Danmark, som et af de bedste lande i verden til distribution, at vejgodstransporterhvervet løbende tilpasses og udvikles til at modsvare transportkøbernes voksende krav.

I kapitel 3 vurderes med udgangspunkt i transportkøbernes krav til erhvervet mulighederne for fortsatte produktivets- og effektivitetsforbedringer.

3.1. Godstransport - et erhverv i udvikling

Godstransport blev tidligere betragtet som en relativt simpel serviceydelse, hvor det primært handlede om at transportere varer fra punkt A til B. De større virksomheder udførte i stort omfang egne transporter, mens det professionelle transporterhverv primært fungerede som supplement hertil eller betjente mindre virksomheder, der ikke rådede over egen transportafdeling.

Transport kan betragtes i to hoveddele: Dels ”hardwaren”, som er det udførende led – selve transporten, dels ”softwaren”, der er den forudgående planlægning og tilrettelæggelse af transporten. Spedition er transporterhvervets software og indeholder elementerne it-systemer, fortoldningsprocedurer, logistisk optimering, ansvars- og forsikringsforhold, dokumenter og alle de processer, som sikrer en gnidningsfri afvikling af transporterne.

I nedenstående boks 3.1 er det angivet, hvordan organisationen Danske Speditører beskriver deres rolle i forhold til afviklingen af transporterne.

Boks 3.1 Danske Speditører

Speditørerne er pionerer, når det gælder nye markeder og alternative transportløsninger. Nærskibsfart, kombinerede løsninger og multimodale transporter skal produktudvikles, så de kan supplere transportudbuddet med attraktive løsninger for såvel virksomheder som samfundet.

Spedition er transporterhvervets software. Speditøren råder ikke nødvendigvis over eget transportmateriel, men det er speditøren, der som den moderne neutrale transportarkitekt designer individuelle transportløsninger til industri- og handelsvirksomhederne. Det er kendetegnende for disse løsninger, at de er videnstunge, samt at informationsteknologien, toldforhold og logistisk optimering spiller en betydelig rolle.

Kilde: Danske Speditørers hjemmeside, www.dasp.dk

I takt med øget internationalisering og krav om omkostningsbevidsthed i erhvervslivet har et stigende antal erhvervsvirksomheder inddraget logistik og transportstyring som et middel til at forbedre konkurrence- og indtjeningsevnen. Dette sker gennem øget brug af underleverandører, der ofte er lokaliseret væk fra moderselskabet, hvilket stiller krav til præcision og optimering af forsyningskæderne. Herudover har virksomhederne øget fokus på transport og logistik i lyset af den stigende kompleksitet i transporterhvervet og voksende pres på infrastrukturen.

Den aktuelle situation peger på en række udviklingstendenser, der overordnet set kan karakteriseres som:

- øget international arbejdsdeling betyder, at virksomhederne i stigende grad køber og sælger råvarer og halvfabrikata globalt
- en række virksomheder beslutter at flytte arbejdsintensive produktioner til områder med lavere lønomkostninger
- globale virksomheder omlægger i stigende grad deres produktions- og lagerstruktur, så fabrikker, der tidligere producerede til et enkelt land, nu producerer til større områder
- produktionen omlægges i stigende grad til variantstyring, hvor de enkelte varer produceres efter kundens efterspørgsel
- nationalt og internationalt omlægges lager- og distributionsstrukturen til at dække større områder gennem øget centralisering
- øget brug af outsourcing vedrørende logistik og transportydelserne

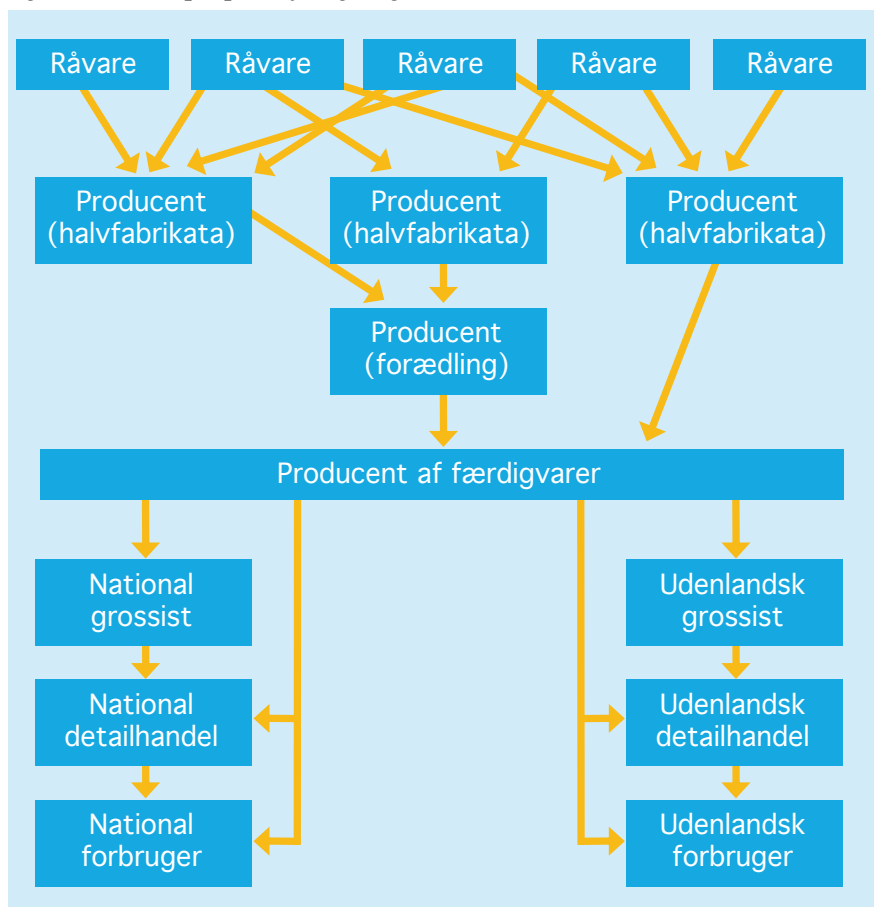
Når erhvervslivet hidtil har efterspurgt transportydelser, har der traditionelt været flere måder at løse transportbehovet på. Som virksomhed kan man:

- selv udføre transporten i form af egen firmakørsel. Det giver grundlag for maksimal styring og sikkerhed for leverancen, men vil ofte være en dyr løsning, fordi det er vanskeligt at udnytte transportmidlerne optimalt.
- indgå aftale med en ekstern transportør. Det giver mindre styring/sikkerhed, men er ofte billigere end firmakørsel.
- indgå aftale med en speditør. Det giver på den ene side mindre styring/sikkerhed i forhold til at have en aftale med en fast transportør, fordi transportkøberen sjældent har indflydelse på, hvem der transporterer varerne eller med hvilket transportmiddel. På den anden side er det ofte den billigste løsning at benytte speditører, da deres disponering er i stand til at sikre en stor kapacitetsudnyttelse hos transportørerne.

I dag efterspørges helhedsorienterede løsninger, da globaliseringen og øget omkostningsbevidsthed i erhvervslivet har medført et øget fokus på optimering af både de interne og eksterne funktioner i forsyningskæden. Mange erhvervsvirksomheder har som konsekvens heraf inddraget logistik og transportstyring som et middel til at forbedre konkurrence- og indtjeningsniveauet.

Forsyningskæden er i dag mere kompleks og strækker sig over længere geografiske afstande.

Figur 3.1 Eksempel på en forsyningskæde



Kilde: Trafikredegørelse 2004, Trafikministeriet

Figur 3.1 illustrerer, at transporterne ofte kan være meget komplekse i såvel produktionsfasen som i salgsforløbet. Den øverste del af figuren viser, at råvaretransporterne til produktionen ofte gennemløber en række forskellige led inden slutproduktet. Tilsvarende gælder, at varetransporterne fra producenten til forbrugerne ofte går via grossistled og detailhandler, inden det når frem til forbrugerne.

Kompleksiteten forøges af, at der i stigende grad er tale om grænseoverskridende transporter over lange geografiske afstande, fordi halvfabrikata og varer i stigende grad bliver produceret, hvor produktet er bedst og billigst.

Selvom øget kompleksitet i godstransportmarkedet udgør en stor andel af efterspørgslen udgør enkle A til B-transporter fortsat en forholdsvis stor andel. Dette gælder ikke mindst, når der er tale om et akut godstransportbehov for borgere eller erhvervsliv.

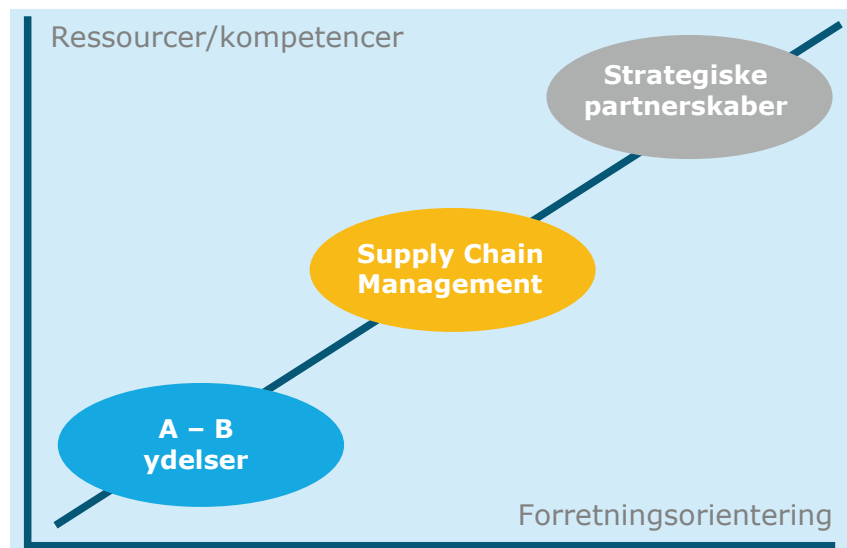
De relativt komplekse transportsammenhænge stiller stadig større krav til at optimering af godsstrømmene. Der er i denne sammenhæng primært tale om at etablere forsyningsikkerhed for virksomhedernes produktions- og afsætningskanaler, som er blevet mere sårbare de seneste år, fordi mange virksomheder har valgt at reducere lagerbeholdningerne og outsource hovedparten af produktionen. Optimeringen i forsyningskæden har blandt andet medført et øget krav om ”just-in-time”-leveringer.

Transport- og logistikydelser kan kortlægges som:

- Den fysiske transport samt drifts- og lagerstyring, der skaber mulighed for reducerede kapitalbindinger i varelagre. Elementernes pakning og emballering indgår også i den videre distribution af produkterne.
- Design, styring og udvikling af transportkøbers transport og logistikprocesser. Dette indebærer en helhedsbetragtning på produktionen og distributionen, over transportør, videre til lagerfunktionen og frem til slutbrugerne.
- Dokumentation af transporten, herunder overvågning af produkternes vej i forsyningskæden, f.eks. track-and-trace samt dokumentmæssige krav i forbindelse med miljømæssige og sociale forhold. Derudover dokumenthåndteringen i forhold til de deltagende parter samt offentlige myndigheder.
- Den it-mæssige sammenkobling af aktiviteterne i transport- og logistiksystemet, hvor opsamlingen af data anvendes til forsat udvikling og effektivisering.

Transport- og logistikydelserne giver et indtryk af udviklingen fra den konkrete fysiske transport og styring af vareflow, over procesorienterede lager- og dokumentationsydelser (tredjepartslogistik) og frem til en systembetragtning på hele forsyningskæden (fjerdepartslogistik). Denne udvikling kan ses af nedenstående figur 3.2.

Figur 3.2 Fra A – B ydelser til Strategisk partnerskab



Kilde: ”Godstransport” 2003

Figur 3.2 illustrerer en udvikling, der i stigende grad sætter fokus på logistik og viden i transporten. Transporterhvervets rolle i forhold til de nævnte ydelser bliver at

tilbyde et konkret, men varieret transport- og logistikprodukt på et givet delmarked, hvorved der sikres en bedre effektivitet.

Optimering af leveringssikkerhed og leveringstider vurderes ifølge KPMG's analyse "Den danske logistikanalyse 2005" at være de vigtigste parametre, når internationale erhvervsvirksomheder efterspørger transportydelser. Prisreduktion er stadig af stor betydning, men kommer længere ned på listen, fordi transportydelsens pris ofte er forholdsvis begrænset sammenlignet med varernes samlede pris. Normalt gælder det, at prisen har størst betydning for varer med lav værdi og mindst betydning for varer med høj værdi.

I takt med, at transportkøberne prioriterer leveringssikkerhed og leveringstider højere end tidligere, har en række transportkøbere valgt at outsource logistik- og transportfunktionen. Forklaringen på dette skal ses i sammenhæng med, at kompleksiteten på godstransportmarkedet i mange tilfælde gør det økonomisk mere attraktivt at benytte et transportfirma.

I denne sammenhæng spiller spedititionsbranchen en vigtig rolle i forhold til planlægning og konsolidering af de enkelte transporter, da de som transportarkitekter understøtter en tværgående optimering af de enkelte transportformer.

Fremtidens transport- og logistikudfordringer stiller krav om tværgående kompetencer og ydelser. Udviklingen mod processer og systemer i ovenstående figur forudsætter, at transport- og logistikerhvervet er innovativt. De fremtidige krav til erhvervet består blandt andet i følgende:

- Kendskab til prisstruktur og kvalitetsniveau på transport og logistikmarkedet. Derved kan de billigst mulige fysiske ydelser ved et givet kvalitetsniveau indhentes som f.eks. transport og oplagring.
- Udnyttelse af skalafordele for de forskellige transportformer, så der ud over virksomhedsøkonomisk holdbare løsninger også bliver tale om miljømæssigt gode transportløsninger.
- Evne til at give kvalificerede bud på, hvordan transporterhvervet kan understøtte transportkøbers daglige operation og strategiske udviklingsprocesser.
- En tæt integration mellem kundens og transportkøbers værdikæde, hvor it udnyttes som en nøglefaktor.
- Transportkøber betaler en konkurrencedygtig pris for den samlede transport- og logistikydelse. Flere transportvirksomheder og transportkøbere vil gå sammen om udvikling af et benchmarksystem. Best practice vil være udgangspunktet for læring.
- Større åbenhed om transport- og logistikomkostningernes betydning gennem fælles adgang til kalkulationer og regnskaber.

Innovation og udvikling af transport- og logistikydelser kan imidlertid ikke sikres af kortvarige transportaftaler, der ofte genforhandles ud fra et prismæssigt fokus.

Der vil fremover være større fokus på helhedsoptimering med øget anvendelse af it som nøglefaktor. Gevinsterne er øget fragtkonsolidering samt reducerede fragtomkostninger, jf. boks 3.2. Samtidig vil kravet om gennemsigtighed og åbenhed om transport- og logistikomkostningerne gennem fælles adgang til kalkulationer og regnskaber, "open books", få større betydning.

Boks 3.2 Alfa Laval – Logistic Control Tower

Alfa Laval er en af verdens førende producenter inden for områderne separeringsteknik, varmeveksling og væskeudstyr med en kundebase på over 20.000 forskellige kunder i mere end 100 lande.

Alfa Laval har opnået overblik og styring af logistikstrømme, hvor det tidligere gjaldt, at flow- og distributionsmønsteret var vidt forskelligt, og der manglende overblik over lokaliseringen af varer. Kravene til løsningen var blandt andet effektiv håndtering af alle fysiske vareflow, løbende optimering af transporten samt præcis og komplet data om transport og distribution.

Logistic Control Tower blev løsningen, som kan karakteriseres som en separat enhed, der arbejder for Alfa Laval med at tilrettelægge og styre distributionen af varer. Arbejdsdelingen mellem Alfa Laval og Logistic Control Tower (LCT) er delt mellem de direkte daglige operative opgaver (håndteret af LCT) og de mere fremadrettede og strategiske opgaver (håndteret af Alfa Laval).

Al udveksling af data mellem Alfa Laval og leverandørerne sker direkte med LCT, da alle data skal kunne håndteres i ét system. Track & Trace er integreret i LCT's system og medfører, at leverandøren til hver en tid kan spore lokaliseringen af deres leverance.

Forudsætningen for at kunne opnå succes er store komplekse transportvolumener, samt at egne processer skal være definerede, entydigt beskrevet og efterleves af organisationen. Resultaterne med Logistic Control Tower er højere effektivitet som følge af standardiserede arbejdsprocesser samt reducerede fragtpreiser som følge af fragtkonsolidering og reducerede fragtomkostninger.

Kilde: Den Danske Logistikanalyse 2006

Øget brug af længerevarende strategiske partnerskaber med transportkøber er en nødvendighed for at give rum til innovative ydelser. Udfordringen ligger således ikke udelukkende i hænderne på transporterhvervet, men stiller ligeledes krav og udfordringer til transportkøberne. I denne proces bliver det centralt at opbygge en grundlæggende tillid mellem transportkøber på den ene side samt transport- og logistikerhvervet på den anden side.

3.2. Effektivisering af vejgodstransporterne

Udviklingen, der er skitseret i kapitel 3.1., stiller krav om innovation og løbende effektivisering af vejgodstransporterne i Danmark.

Effektiviseringen af erhvervet skal ske gennem en række forskellige initiativer, der i fællesskab sikrer, at Danmark bevarer en førerposition med hensyn til distribution.

Det drejer sig om, at staten løbende forbedrer og tilpasser erhvervets rammevilkår, så rammevilkårene understøtter og ikke begrænser erhvervets udviklingsmuligheder.

Tilsvarende drejer det sig om, at godstransporterhvervet, herunder vognmændene og speditørerne, er omstillingsparate og selv fokuserer på at kunne imødekomme transportkøbernes voksende krav.

Blandt viften af konkrete udfordringer for erhvervet er det i særlig grad rekruttering og fastholdelse af medarbejdere samt udfordringerne i forhold til udflagning og internationalisering, der har betydning for erhvervets produktivitetsudvikling. Disse to udfordringer behandles derfor særskilt i henholdsvis kapitel 4 og 5.

3.3. Initiativer til fremme af erhvervets produktivitet

I nedenstående afsnit gennemgås en række konkrete initiativforslag, der forventes at kunne bidrage til en styrkelse af erhvervets produktivitet. Disse initiativforslag tager som nævnt udgangspunkt i de udfordringer, der er fremhævet i ”Analyserapporten om vejtransportbranchen” fra april 2007 og de løbende drøftelser, der har været med erhvervets organisationer og en lang række ministerier i udarbejdelsen af vejgodsstrategien.

Forslagene tager endvidere afsæt i den overordnede vision om at udvikle vejtransporterhvervet, så Danmark fastholder positionen som et af de bedste lande i Europa til distribution.

Initiativforslagene i afsnittet er grupperet i 7 punkter:

1. Tæt dialog mellem myndigheder og vejgodstransporterhvervet
2. Innovation og et fortsat højt fagligt vidensniveau i erhvervet
3. Høj fremkommelighed på vejnettet i Danmark samt gode rastepladser
4. Anvendelse af modulvogntog og andre effektivitetsfremmende tiltag
5. Flere vækstiværksættere i vejtransporterhvervet
6. Styrket samspil mellem vejgodstransport og andre transportformer
7. Regelforenkling for vejgodstransporterhvervet

3.3.1. Samspil og tæt dialog mellem offentlige myndigheder og vejgodstransporterhvervet.

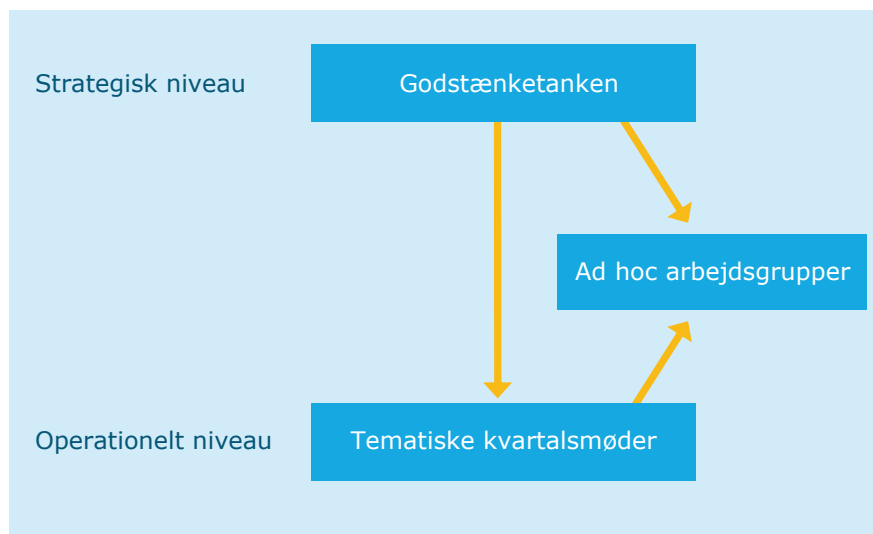
I Danmark er der tradition for en tæt dialog mellem offentlige myndigheder og den private sektor. Dette gælder også på vejgodstransportområdet, hvor der eksisterer forskellige fora, i hvilke erhvervet og offentlige myndigheder mødes og drøfter aktuelle problemstillinger.

Den tætte dialog skal være med til at sikre, at rammevilkårene løbende kan justeres og tilpasses i forhold til de udfordringer, erhvervet står over for, under hensyntagen til sikringen af en fortsat forbedret trafiksikkerhed og reduktion af miljøgener og CO₂-udledning.

Det er Transportministeriets målsætning, at denne dialog skal styrkes og udbygges i de kommende år, herunder den tværgående dialog mellem de myndigheder, der har betydning for transporterhvervets rammevilkår. Tilsvarende er det vigtigt med en løbende dialog mellem statslige og kommunale myndigheder.

Et væsentligt element heri er en styrkelse af arbejdet i og det organisatoriske set-up vedrørende Godstransportens Tænketank, der har deltagelse af godstransporterhvervets vigtigste interessenter. Godstransportens Tænketank bygges op om en organisering og mødestruktur i flere niveauer, jf. figur 3.3.

Figur 3.3 Styrket dialog



Godstransportens Tænk tank har fortsat transportministeren som formand og mødes i det samlede forum to gange om året med henblik på at drøfte centrale, overordnede problemstillinger og strategiske perspektiver. I Godstransportens Tænk tank inviteres Justitsministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet som faste medlemmer, mens Skatteministeriet, Beskæftigelsesministeriet, Undervisningsministeriet, Miljøministeriet og andre relevante myndigheder deltager alt efter mødernes indholdsmæssige fokus.

Mellem hvert møde i Godstænk tanken afholdes ét til to temamøder på embedsmandsniveau. Der er tale om arbejdsgrupper, hvor der følges konkret op på igangsatte initiativer, ligesom relevante myndigheder og erhvervsorganisationer kan sætte tværgående temaer på dagsordenen forud for møderne.

Derudover kan såvel selve tænk tanken som deltagerkredsen i temamøderne løbende nedsætte ad hoc arbejdsgrupper, der får til opgave at løse konkrete problemstillinger eller komme med oplæg til drøftelser i Godstransportens Tænk tank. Disse har ikke nødvendigvis deltagelse af hele Godstænk tankens medlemskreds, men derimod en sammensætning af medlemmer og relevante myndigheder, der matcher det konkrete tema.

Godstransportens Tænk tank skal således styrkes, så den indfrier en målsætning om et systematisk samarbejde mellem såvel Transportministeriet som erhvervsorganisationer om de til enhver tid mest centrale udfordringer. Samtidig skal der skabes et forum, hvor dialogen og samarbejdet på tværs af myndigheder og erhverv sikres, når konkrete udfordringer skal håndteres. Den tætte dialog skal også medvirke til en forbedring af beslutningsgrundlaget i forbindelse med eksempelvis lovprocesser.

Endelig skal der ske en styrkelse af dialogen mellem stat og kommuner med de regionale vejcentre som forum.

Boks 3.2 Samspil og dialog skal styrkes

Transportministeriet vil tage initiativ til at styrke dialogen med vejgodstransporterhvervet gennem inddragelse af erhvervets organisationer tidligt i beslutningsfaserne – ikke mindst i forhold til EU-området. Dette gælder blandt andet i forhold til Vejtransportrådet og Godstransportens Tænketafk.

Transportministeriet vil arbejde for en tværgående koordinering og et udbygget samarbejde mellem de ministerier, hvis rammevilkår har påvirkning på erhvervets udviklingsmuligheder.

Transportministeriet vil i den sammenhæng styrke Godstransportens Tænketafk, som forum til at drøfte erhvervets udfordringer i de kommende år, herunder hvorledes myndigheder og erhverv i fællesskab sikrer de bedst mulige rammer for erhvervets udvikling.

Transportministeriet vil sikre transportplanlægningen gennem mere dialog mellem stat og kommuner med de regionale vejcentre som forum.

3.3.2. Innovation og fortsat højt fagligt vidensniveau i erhvervet

En forudsætning, for at det danske vejgodstransporterhverv kan fastholde positionen som et af de mest effektive i Europa, er, at der i de kommende år sker en gradvis styrkelse af forskningen inden for blandt andet godstransporter og logistik. I tilknytning hertil er det endvidere afgørende, at der sker en fokuseret indsats for at omsætte forskningsresultaterne til gavn for erhvervet.

Hidtil har forskningsindsatsen i Danmark været forholdsvis beskedent, når det drejer sig om godstransporter og logistik. Hertil kommer, at der kun i beskedent omfang har været tæt dialog og samarbejde mellem transportforskere og transportvirksomhederne.

Der er derfor behov for at igangsætte et fælles koordineret initiativ mellem regeringen og godstransporterhvervet med henblik på at styrke forskning, udvikling og innovation.

Der er behov for at etablere en forskningsstrategisk platform mellem offentlige myndigheder og private virksomheder, hvor der sikres en tæt dialog mellem forskere og erhvervsvirksomheder, og hvor Danmark maksimerer sin indflydelse i forhold til påvirkning på EU's 7. rammeprogram. Samtidig skal det sikres, at forskningsresultaterne i videst mulig omfang omsættes i praksis til gavn for erhvervslivet og samfundet.

Regeringen offentliggjorde i oktober 2006 en strategi for transportforskning i Danmark. Et af hovedtemaerne i strategien er netop at styrke forskningen i logistik og godstransport. I denne sammenhæng fremhæves blandt andet forskning i bedre logistikkoncepter og udvikling af konkrete styringsværktøjer, der kan understøtte og forøge effektiviteten i transportvirksomhederne.

I november 2006 besluttede regeringen og forligspartierne at afsætte i alt 30 mio. kr. i 2008 og 2009 til strategisk transportforskning. Midlerne udbydes af Det Strategiske Forskningsråd i konkurrence.

Der er således skabt et godt grundlag for i de kommende år at igangsætte forskningsprojekter, som kan bidrage til ny viden om f.eks. logistik, trængsel og miljø.

Boks 3.4 Mere forskning i transport og logistik

Styrket forskning og udvikling via det strategiske forskningsprogram:

Midlerne til strategisk forskning udmøntes af Det Strategiske Forskningsråd i konkurrence. Der arbejdes for, at forskningsprojekter inden for godstransport og logistik kommer til at stå centralt.

Transportministeriet vil desuden tage initiativ til at sikre en tæt inddragelse af godstransporterhvervet i forhold til Danmarks indspil til og deltagelse i 7. rammeprogram. I den forbindelse planlægges blandt andet informations- og dialogmøde med erhvervsorganisationer, interesserede virksomheder, forskere mv., eksempelvis én gang årligt.

3.3.3. Høj fremkommelighed på vejnettet i Danmark og gode rasteplasser

En velfungerende infrastruktur er helt afgørende for vejtransporterhvervets muligheder for fortsat produktivitetsudvikling.

Regeringen nedsatte derfor Infrastrukturkommissionen i efteråret 2006 med det formål at vurdere behovet for infrastrukturinvesteringer i Danmark frem til 2030. I Infrastrukturkommissionen deltog blandt andre repræsentanter fra Vejgodstransporterhvervet og transporterhvervet i øvrigt.

Infrastrukturkommissionen havde til opgave at analysere udfordringerne, udviklingsmulighederne og Danmarks infrastrukturbehov i de næste 20-30 år som grundlag for prioriteringen af de statslige infrastrukturinvesteringer på transportområdet.

Kommissionen skulle således analysere de overordnede valgmuligheder samt opstille strategier for håndteringen af udfordringerne, og hvilke instrumenter, der kan tages i anvendelse i forhold til dels målsætningen om forbedret mobilitet og reduktion af trængsels- og fremkommelighedsproblemerne, dels de afledte konsekvenser for natur, miljø og trafiksikkerhed.

Infrastrukturkommissionen offentliggjorde sine konklusioner den 10. januar 2008. Regeringen har efterfølgende meldt ud, at der på grundlag af blandt andet Infrastrukturkommissionens anbefalinger udarbejdes en statslig investeringsplan, der præsenteres i efteråret 2008.

Boks 3.5 Hovedudfordringer for det danske statsvejnet og løsningsmuligheder – udvalgte pointer fra Infrastrukturkommissionen

- Forventet vækst i vejtrafikken med ca. 70-90 pct. frem til 2030
- Størst vækst i de overordnede trafikkorridorer
- Risiko for alvorlige kapacitetsproblemer på "Det Store H" i år 2030 – særlige fokusområder i hovedstadsområdet og i det østjyske bybånd
- Konkrete forslag til udbygning af vej- og banenettet
- Forslag om øget brug af ITS
- Mere kollektiv trafik
- Øget fokus på transporterens miljøbelastning og CO₂-udledning
- Øget fokus på lokalplanlægning og landsplanlægning

Med hensyn til konkrete infrastrukturinvesteringer kan det nævnes, at Danmark i juni 2007 har indgået en aftale med Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt. Broen, der forventes at stå færdig i 2017, vil medvirke til at skabe større sammenhæng mellem Skandinavien og det øvrige Europa.

Fremme af "Intelligente Transport Systemer" (ITS)

Det er en vigtig forudsætning for transporterhvervets konkurrencevilkår og vækst, at godstransporterne kan komme hurtigt og sikkert frem til kunderne. Den stigende trængsel på vejnettet medfører i den forbindelse et behov for bedre information om den aktuelle trafiksituation samt målrettet styring af den daglige trafik på vejene. Dermed udnyttes kapaciteten på det eksisterende vejnet bedst muligt.

ITS er en af handlingsmulighederne for at dæmpe den stigende trængsel og lette trafikafviklingen. En arbejdsgruppe under Infrastrukturkommissionen har konkluderet, at kapacitet og trafikafvikling kan forbedres med 5-10 pct. ved brug af ITS.

Inden for de seneste år er der etableret ITS-systemer i Trekantområdet, på den vestfynske motorvej og ved Vejlefjordbroen. Der er ligeledes etableret omfattende trafikledelsessystemer i forbindelse med de igangværende anlægsarbejder på Motorring 3 samt Køge Bugt Motorvejen.

Der arbejdes løbende på at forbedre de trafikinformationer, der formidles af Vejdirektoratets Trafikinformationscenter via en lang række informationskanaler. Formålet er at øge fremkommeligheden og trafikikkerheden gennem en forbedret trafikstyring og -information.

En øget anvendelse af trafikledelsværktøjer vil spille en helt central rolle i vejmyndighedernes fremtidige strategier for at styre og afvikle de voksende trafikmængder. Perspektiverne på længere sigt er, at trafikanterne vil kunne modtage informationer om trafikforholdene på de vigtigste veje, ligesom trafikstyring vil kunne blive mere effektiv ved at blive udbredt til hele det overordnede vejnet samt på tværs af det samlede transportsystem.

Der er derfor grundlag for, at der i de kommende år satses på en målrettet udnyttelse af de muligheder, som informations- og kommunikationsteknologien giver med henblik på at opnå en mere effektiv trafikafvikling.

Boks 3.6 Fremme af ITS

Transportministeriet arbejder på en intensiveret indsats på ITS-området. I ITS-strategien indgår blandt andet:

- En forbedret trafikinformation før og under rejsen, så trafikanterne kan indrette rejseplaner og ruter efter de aktuelle forhold.
- Et forbedret varslings- og reguleringssystem på vejnettet, så trafikanter får bedre mulighed for at reagere i tide.
- En indsats i forhold til fleksibel skiltning i forbindelse med vejarbejder mv., der kan sikre en mere glidende trafikafvikling. Dette kunne eksempelvis være elektronisk ruteguide, reversible vognbaner, sammenkædning af ”grønne bølger” og intelligent skiltning mv.
- Overvejelser om en gradvis udbygning af de allerede eksisterende trafikinformationssystemer (herunder TRIM) på hele motorvejsnettet. Desuden skal nævnes TMC, som er et internationalt dynamisk trafikinformationssystem.
- Udarbejdelse af et digitalt vejkort for store køretøjer med henblik på klassificering af det samlede vejnet og færdiggørelse af ”fremkommelighedsvejnettet” og videre udvikling af det digitale Danmark.

Rastepladser og sideanlæg

Vejgodstransporterhvervet har behov for rastepladser og sideanlæg, der kan benyttes til blandt andet pauser og hvil for chaufførerne.

I takt med væksten i trafikken er der i stigende grad opstået kapacitetsproblemer på sideanlæggene langs motorvejsnettet. Dette gør sig især gældende for den del af de ca. 80 motorvejs- sideanlæg, der ligger langs den mest befærdede del af nettet. Det er især de større sideanlæg, dvs. bemandede serviceanlæg og rastepladser med såkaldte ”infoterier” (dvs. cafeteria med informationstavler m.v.), der har kapacitetsproblemer. For trafikanter i personbiler er det i særdeleshed en problemstilling, der gør sig gældende i forbindelse med højtider, ferieperioder mv. For erhvervschauffører i lastbiler er det en problemstilling, der også gør sig gældende i det daglige.

Konsekvensen af den manglende kapacitet på sideanlæggene er, at nogle trafikanter parkerer uden for det afmærkede areal, hvilket kan føre til trafikfarlige situationer. Endvidere kan det være en konsekvens, at nogle trafikanter, herunder erhvervschauffører, der ønsker at gøre rast og har behov for hvil, men ikke har mulighed for det, og derfor kan være nødsaget til køre videre. Den manglende kapacitet udgør således et problem i forhold til overholdelse af reglerne for køre- hviletid.

Vejdirektoratets nuværende strategi for udviklingen af rastepladserne tager udgangspunkt i visionen ”Service til de Rejsende i pagt med samfundet”, der blev udarbejdet i 2000. Visionen er blandt andet konkretiseret i følgende målsætninger:

- At rejsen er tryk, sikker og tilfredsstillende
- At de rejsende på de danske statsveje tilbydes et relevant servicetilbud
- At hensynet til natur, miljø og arkitektur tilgodeses

- At kommercielle hensyn hos Vejdirektoratets samarbejdspartnere og erhvervs-hensyn generelt tilgodeses

På den baggrund har Vejdirektoratet i 2006-07 gennemført en analyse af rastepladsernes tilstand på det "gamle" statsvejnet, dvs. statsvejnettet før kommunalreformen pr. 1. januar 2007. Et af de væsentligste hovedbudskaber er, at kapaciteten på rastepladserne er for lille på de centrale dele af motorvejsnettet.

Analysen indeholder forslag til en udbygningsplan for, hvorledes rastepladskapaciteten langs motorvejsnettet kan øges for at opfylde fremtidige behov. Det fremhæves, at både befolkningen og transporterhvervet lægger stor vægt på tryk på rastepladserne. Vejdirektoratet vil fremlægge en samlet plan for udbygning i 2008.

Vejdirektoratets fremtidige indsats vil være rettet mod at styrke udviklingen af bemandede rastepladser, samtidig med at der tyndes ud i antallet af ubemandede rastepladser, således at der fremover vil være maksimalt ca. 30 km mellem pausemulighederne.

Boks 3.7 Gode rastepladser

Vejdirektoratets analyser viser, at der er behov for at øge kapaciteten på mange rastepladser og sideanlæg. Dette behov forventes blandt andet indarbejdet i planerne for motorvejsudbygningerne mellem Odense og Middelfart samt i Trekantområdet.

Vejdirektoratet fremlægger i 2008 forslag til en udbygningsplan for rastepladser langs motorvejsnettet og centrale dele af det øvrige statsvejnet.

Der er herudover behov for at se på spørgsmålet om rastepladser i bredere forstand. I den forbindelse kunne det overvejes at se nærmere på muligheden for at anvende havnene bedre end det er tilfældet i dag.

3.3.4. Anvendelse af modulvogntog og andre effektivitetsfremmende tiltag

Modulvogntog er længere vogntog med større kapacitet. To modulvogntog kan transportere samme godsmængde som tre almindelige vogntog. Kørsel med modulvogntog indebærer, at den maksimale længde for lastbiler med påhængsvogne forøges fra de nuværende 18,75 m til 25,25 m, og at den højst tilladte vogntogsvægt øges fra de nuværende 48 tons til 60 tons.

Analysen og erfaringer fra andre lande, herunder Sverige og Finland, hvor modulvogntog er tilladte, viser, at der kan være samfundsøkonomiske og miljømæssige gevinster ved anvendelse af modulvogntog. Antallet af ture kan reduceres med 32 pct., transportomkostningerne kan reduceres med 23 pct., og brændstofforbruget kan reduceres med 15 pct.

I "Aftale om trafik for 2007" i forbindelse med finanslovsaftalen for 2007 er der afsat 85 mio. kr. til et landsdækkende forsøg med kørsel med modulvogntog på det overordnede vejnet. Forsøget tager udgangspunkt i det eksisterende sammenhængende motorvejsnet. Strækningen mellem Holbæk – Kalundborg er en statslig hovedlandevej og indgår som "et forsøg i forsøget" med henblik på at indhøste lokale

og regionale erfaringer med og perspektiver i modulvogntog uden for motorvejsnettet.

Desuden etableres forbindelse til transportcentre og baneterminaler i umiddelbar tilslutning til motorvejen, til nærmere udvalgte sideanlæg (rastepladser) på motorvejsnettet og til havne med international godstransport, hvor havnene ligger i umiddelbar nærhed af motorvejen, og hvor en forbindelse ikke vil forudsætte større anlægsinvesteringer.

Forsøget omfatter i første omgang transportcentrene i Høje Taastrup, Slagelse (Stop 39), Taulov, Vejle (DTC) og Padborg. Endvidere er der lagt op til, at forsøget kan omfatte havnene i Hirtshals, Frederikshavn, Aalborg Ø (v. Grønlandshavnen), Esbjerg, Fredericia, Århus, Kalundborg, København, Helsingør og Rødby.

Modulvogntogsforsøget er et vigtigt led i at styrke samspillet mellem transportformerne. Forsøget er således knyttet op omkring centrale havne og baneterminaler, hvorved en effektiv udnyttelse af de forskellige transportformer i et godt samspil understøttes.

Frem til forsøgets praktiske igangsættelse gennemføres en nærmere planlægning og tilrettelæggelse af blandt andet de nødvendige anlægsmæssige ændringer af vejnettet. Der tages i den forbindelse kontakt til de kommuner, der har ansvaret for de vejstrækninger uden for det statslige vejnet, der indgår i forsøget med henblik på at indgå nærmere praktiske aftaler.

I forbindelse med forsøget skal der ikke som i f.eks. Holland og Tyskland udstedes egentlige tilladelser til enkeltvirksomheder for at køre med modulvogntog. Det omfattede vejnet vil være tilgængeligt på lige vilkår for alle virksomheder, der ønsker at deltage i modulvogntogsforsøget. Vogntogene skal blot opfylde de objektive køretøjstekniske krav, som de berørte myndigheder fastsætter centralt på baggrund af det lovforslag om modulvogntog (L 35), som Folketinget vedtog i februar 2007.

Transportministeren har modtaget henvendelser fra en række havne og transportcentre, der også ønsker at blive omfattet af modulvogntogsforsøget. I tilknytning til dette, har erhvervet rejst ønske om adgang til yderligere erhvervsområder.

Mange af disse ligger imidlertid ikke i umiddelbar forbindelse til motorvejsnettet og kan betyde kørsel på kommunale vejstrækninger i byområder. Vejdirektoratet har undersøgt forudsætninger, omkostninger m.v. vedrørende de infrastruktur-mæssige forhold med henblik på, at der kan tages stilling til disses eventuelle inddragelse i forsøget.

I EU-regi arbejder den danske regering for at sikre en generel udbredelse af modulvogntog. Den danske transportminister har rejst spørgsmålet i forhold til Kommissionen og tilkendegivet, at en fælleseuropæisk ramme er central til fremme af kørsel med modulvogntog i medlemsstaterne.

Boks 3.8 Udbredelse af modulvognstog

Modulvognstog forventes at kunne bidrage til en effektivisering af de danske vejgodstransporter, samtidig med at de bidrager til at reducere miljøbelastning, CO₂ og trængsel. Efter tilpasning af vejnettet i 2007 og 2008 gennemføres det landsdækkende forsøg i tre år fra 2008 til 2011.

- Ordningen analyseres og evalueres efter en passende indkøringsperiode.
- Udstrækningen af modulvognstogsordningen overvejes blandt andet i forbindelse med konkrete investeringsplaner.
- Vejdirektoratet har vurderet grundlaget for en yderligere udvidelse af ordningen mhp. politisk beslutning. Der er som følge heraf afsat 60. mio. yderligere i 2009 til en udvidelse af forsøget.
- I EU-regi vil Transportministeriet arbejde for at sikre en generel udbredelse af kørsel med modulvognstog.

Højere totalvægt og akseltryk

Fordelen ved højere totalvægt for lastbiler er, at der kan transporteres mere gods per lastvognstog. Det betyder lavere omkostninger og mindre CO₂-udslip, færre lastbiler på vejene samt mulighed for at frigøre chauffører. Det skal for god ordens skyld bemærkes, at modulvognstog ikke har højere akseltryk end traditionelle lastbiler.

Undersøgelser viser dog også, at en forøgelse af det tilladte drivakseltryk til 11,5 ton for to- og tre-akslede lastbiler vil medføre et øget vejslid på motorvejene og forøget belastning af broer.

Totalvægten for lastvognstog blev i 1984 forhøjet fra 44 ton til de nuværende 48 tons. Den nuværende grænse svarer således til summen af totalvægten i national trafik for en tre-akslet lastbil og en tre-akslet påhængsvogn. Der gælder forskellige regler for normale lastbilers maksimale akseltryk og totalvægt for henholdsvis national og international kørsel.

Når vognstogsvægten for modulvognstog kan forøges til 60 tons skyldes det, at beregninger af vejsliddet viser, at et modulvognstog slider mindre end de normale vognstog, som det erstatter. Det skyldes i høj grad, at totalvægten for modulvognstoget er fordelt på flere aksler, så modulvognstogets gennemsnitlige akselbelastning er mindre.

En forhøjelse af vognstogsvægten og det tilladte akseltryk vil kunne øge erhvervets produktivitet. Der skal dog i den sammenhæng tages højde for øgede omkostninger til infrastrukturen grundet slitage på vejnettet. Det vil derfor være relevant at inddrage forholdet i forbindelse med drøftelser om kommende investeringsplaner.

Undersøgelse af perspektiver og muligheder ved højere totalvægt og akseltryk:

Boks 3.9 Højere totalvægt og akseltryk

Transportministeren har bedt Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet om en samlet undersøgelse af perspektiverne for højere totalvægt og akseltryk. Spørgsmålet inddrages på den baggrund i forbindelse med drøftelserne om den kommende investeringsplan.

3.3.5. Flere vækstiværksættere¹ i erhvervet

Indenfor vejgodstransport er hver femte virksomhed under tre år gammel. Erhvervet er derfor kendetegnet ved en høj grad af iværksætterånd.

Det er vigtigt at sondre mellem iværksættere og vækstiværksættere. Vækstiværksættere er iværksættere, som har en meget høj vækst, og de bidrager derfor mere til den økonomiske udvikling gennem en effektiv anvendelse af arbejdskraft og kapital. Eller sagt på en anden måde - vækstiværksættere har en meget høj produktivitet samt evner til at profitmaksimere.

Andelen af vækstiværksættere blandt vejgodstransportvirksomhederne er større end gennemsnittet for samtlige danske virksomheder. For fortsat at kunne øge vejgodstransporterhvervets produktivitet og effektivitet er det nødvendigt at øge antallet af vækstiværksættere. Det er derfor essentielt, at nystartede vognmænd kommer ind i solide vækstforløb, således at de får en mere vækstorienteret virksomhedskultur, og dermed bidrager til dynamikken og væksten i den danske økonomi.

Speditørerhvervet er et godt eksempel på en branche, hvor mange nye speditører kommer ind i solide vækstforløb. Andelen af vækstiværksættere i speditørerhvervet er tre gange så høj som for vejgodstransporterhvervet i øvrigt og væsentligt højere end gennemsnittet for samtlige danske virksomheder. Det formodes, at den store andel af vækstiværksættere i speditørerhvervet skyldes, at logistik får stadig større betydning for service- og industrivirksomhederne.

I forhold til erhvervets fremtidige konkurrenceevne og effektivitet er det vigtigt at sikre gode vilkår for iværksættere til at kunne etablere sig inden for transportbranchen. Samtidig er det vigtigt, at der skabes gode rammer for, at den enkelte iværksætter også kan få sin virksomhed ind i et vækstforløb, hvor produktiviteten styrkes.

Det er den enkelte virksomhed, der har det primære ansvar for at sikre et godt vækstforløb, men det offentlige kan bidrage til at sikre gode rammebetingelser for start og vækst i nye og mindre virksomheder. Det sker blandt andet ved at sikre adgang til kvalificeret rådgivning, ved at sikre et velfungerende marked for risikovillig kapital samt ved at sætte fokus på iværksætteri og innovation i uddannelsessystemet.

¹ Ved begrebet "vækstiværksættere" forstås virksomheder, der siden opstarten af virksomheden og to år frem har haft en stigning i beskæftigelsen og den reale omsætning på mere end 60 pct., jf. Erhvervs- og Byggestyrelsen, Iværksætterindeks 2006, side 17.

For at bidrage til at sikre gode rammer for nye og mindre virksomheder har Økonomi- og Erhvervsministeriet iværksat en række initiativer i forbindelse med udmøntningen af regeringens Globaliseringsstrategi.

Boks 3.10 Vækstiværksættere

Iværksætternes adgang til kvalificeret rådgivning

Der er pr. 1. januar 2007 oprettet 5 regionale væksthuse - et i hver region - som skal sikre et samlet kvalitets- og kompetenceløft i rådgivningen af nye og mindre virksomheder ved at tilbyde vejledning og information om iværksætteri og virksomhedsvækst samt etablere kontakt til private rådgivere.

Med væksthuse skabes én samlet indgang til alle former for relevant rådgivning for nye og mindre virksomheder med vækstambitioner. Væksthuse vil således tilbyde specialiseret erhvervsservice til målgruppen, tæt samarbejde med lokale og regionale aktører samt forbedring af samspillet mellem de offentlige aktører og private rådgivere på området.

Iværksætternes adgang til finansiering

Der er etableret en ny kapitalstærk venturefond gennem delvis privatisering af Vækstfonden, som skal sikre bedre adgang til kapital for nye og mindre virksomheder.

For at styrke adgangen til risikovillig kapital er der samtidig etableret en ny iværksætterfond i Vestdanmark, og der er etableret en ordning med tidlig idéfinansiering (proof of business), hvor nye og mindre virksomheder får mulighed for sparring om forretningsudvikling fra erfarne erhvervsfolk og kapital fra Vækstfonden.

Iværksætteri i uddannelsessystemet

Selvstændighedsfonden er styrket for at sætte mere fokus på iværksætteri og idéudvikling i uddannelserne. Samtidig er formålsparagraffen i erhvervsuddannelserne blevet præciseret, således at det fremgår, at elevernes iværksætterkompetencer skal udvikles.

I udviklingen af regionale vækstmiljøer vil Økonomi- og Erhvervsministeriet bistå med orientering om de aktuelle støttemuligheder via de regionale væksthuse.

Økonomi- og Erhvervsministeriets og Transport- og Energiministeriets analyse om vejgodstransporterhvervet viser, at det også i denne branche er vigtigt at sikre gode rammevilkår for nye virksomheder. Økonomi- og Erhvervsministeriet vil også fremover følge udviklingen i nye virksomheder i transporterhvervet i forbindelse med publikationen "Iværksættere og nye virksomheder. Nøgletal for iværksættere"².

3.3.6. Styrket samspil mellem vejgodstransport og andre transportformer

Et bedre samspil mellem lastbiltransporterne og andre transportformer vil kunne bidrage til at forbedre de samlede transportkæder internt i Danmark og til og fra Danmark. I Transport- og Energiministeriets rapport "Bedre samspil mellem trans-

² Seneste version af denne rapport (fra 2006) er tilgængelig på Erhvervs- og Byggestyrelsens hjemmeside www.ebst.dk

portformerne” præsenteres en vifte af forskellige initiativer, der tilsammen kan bidrage til at styrke samspillet mellem vejgodstransporter og andre transportformer. Vejgodstransporterne er her særligt centrale, da stort set alle transportarter starter og slutter med en lastbiltransport.

Styrket samspil mellem vejgodstransport og andre transportformer handler om at udnytte de enkelte transportformers stærke sider i et sammenhængende transport-system. Med den betydelige vækst, der forudses i godstransporten, er der brug for alle transportformer, og de forskellige transportformer skal blive bedre til at samarbejde der, hvor det er effektivt. Det vil bidrage til at forbedre transportøkonomien og udnyttelsen af infrastrukturen samt til at skabe et grundlag for miljømæssigt rigtige transportløsninger.

I rapporten *Bedre samspil mellem transportformerne* blev der peget på en række forskelligartede initiativer, der skønnes at kunne bidrage til at fremme intermodale transportarter. Der er tale om én gruppe tiltag, der udføres i dansk regi og en anden gruppe tiltag, der forudsætter samarbejde i internationalt regi. Initiativerne skal i sagens natur vurderes i forhold til den aktuelle konjunktursituation, og afholdes inden for rammerne af det trafikale investeringsråd.

Samlet set er budskabet i denne forbindelse dog at uden et effektivt vejgodserhverv, kan de øvrige transportformer slet ikke løfte deres del af opgaven. Særligt for bane- og søtransport gælder, at kan godset ikke transporteres effektivt til og fra havne og baneterminaler, så er udsigterne, til at disse transportformer kan opsuge en del af den forventede trafikvækst, yderst begrænsede.

Boks 3.11 Initiativforslag i ”Bedre samspil mellem transportformerne”

- at sikre de fornødne udbygningsfaciliteter af relevante kombiterminaler
- at sikre gode adgangsveje til de danske havne
- at arbejde for teknisk harmonisering af internationale banegodstransporter
- at bistå danske havne med at søge EU-midler til intermodale transportarter
- at gennemføre administrative lettelser for luftfragterhvervet

Foruden opfølgning på ovennævnte initiativer vil ministeriet:

Boks 3.12 Øvrige initiativer

- Godstransportens Tænketaank benyttes til at styrke dialogen mellem transportformerne, ligesom der løbende vil blive nedsat arbejdsgrupper omkring konkrete tiltag med udspring i tænketankens drøftelser, jf. ovenfor.
- nedsætte en arbejdsgruppe med fokus på gode logistikløsninger og optimering, herunder fortsættelse af EU-arbejdet med at identificere flaskehalse i transport-systemerne.

3.3.7. Regelforenkling for vejgodstransporterhvervet

Vejgodstransporterhvervet er som andre erhverv underlagt en række krav om indberetninger til det offentlige. Det er målsætningen at reducere de administrative barrierer, som hæmmer effektiviteten og indtjeningen i erhvervet.

Reguleringen af vejgodstransporterhvervet udspringer ofte af EU-lovgivning og dækker blandt andet harmonisering af adgangen til erhvervet og markedet, teknisk harmonisering for så vidt angår køretøjer, social harmonisering f.eks. på køre- og hviletidsområdet, samt harmonisering på chaufføruddannelsesområdet.

EU-Kommissionen iværksatte i sommeren 2006 en spørgeskemaundersøgelse blandt interessenter i medlemslandene med det formål at revidere lovgivningen på vejtransportområdet. Yderligere harmonisering af krav og gennemsigtighed fremhæves som nogle af konklusionerne.

Hvilke konkrete harmoniseringsinitiativer, dette arbejde resulterer i, vil få betydning for forenklingsmulighederne for danske vejgodstransportvirksomheder. Det er således vigtigt, at der fra dansk side hele tiden er fokus på dette arbejde, så muligheder for at påvirke de europæiske regelsæt udnyttes bedst muligt.

Enkel og hurtig sagsbehandling fra det offentlige kan være en væsentlig parameter for virksomhederne. Derfor arbejder Færdselsstyrelsen løbende med forslag til forenklinger og lettelse til gavn for virksomhederne.

Ud over, at myndighedernes krav til virksomhederne kan indebære en række administrative byrder, er Færdselsstyrelsen endvidere opmærksom på, at den tid, som medgår i forbindelse med myndighedens behandling af ansøgninger, mv., også kan udgøre en væsentlig faktor for virksomhederne. Styrelsen arbejder derfor løbende med at tilpasse og effektivisere sagsgangene til gavn for erhvervet.

Boks 3.13 Reduktion af erhvervets administrative byrder

Regeringen vil fortsætte indsatsen for at lette virksomhedernes byrder med op mod 25 pct. frem til 2010. Regeringen vil fremlægge en afbureaukratiseringsplan med særlig fokus på lettelse af de oplevede byrder for små og mellemstore virksomheder. Planen følger op på de nedsatte byrdekomitéer og det igangsatte afbureaukratiseringsprojekt, hvor byrderne kortlægges ud fra et virksomhedsperspektiv.

En forudsætning for en hensigtsmæssig regulering af erhvervet er, at det sker i tæt dialog mellem de relevante myndigheder på området og erhvervet, blandt andet i forhold til at sikre, at reguleringen ikke indebærer unødige administrative byrder.

De administrative byrder måles f.eks. via den såkaldte AMVAB- metode. Gennem en kortlægning af de erhvervsrelevante regler på området muliggør metoden en fastsættelse af de omkostninger, der er forbundet med at skulle gennemføre forskellige administrative aktiviteter.

De administrative byrder, der pålægges erhvervet, bør i så høj grad som muligt gøres lette at implementere for den enkelte virksomhed, således at virksomheden ikke oplever dem som en unødvendig byrde i dagligdagen. Det må derfor være en langsigtet målsætning, at transporterhvervets organisationer så vidt muligt får en enkelt indgang til de statslige myndigheder for at kunne sikre en koordineret varetagelse af erhvervets interesser.

Endvidere vil Transportministeriet sætte fokus på en konkret dialog om mulige administrative lettelser for erhvervet.

Boks 3.14 Administrative lettelser

Transportministeriet vil tage initiativ til at nedsætte en arbejdsgruppe under Godstransportens Tænketaank, bestående af Transportministeriet samt erhvervsorganisationer. Arbejdsgruppen skal gennemgå lovgivningen og de administrative regler med henblik på at identificere områder, hvor der hensigtsmæssigt kan gennemføres yderligere administrative lettelser, uden at der slækkes på hensynet til eksempelvis trafiksikkerhed og miljø. I dette arbejde kan tillige indgå en vurdering af, hvorledes det sikres, at erhvervet i videst muligt omfang får en enkelt indgang til det offentlige system med henblik på at sikre, at sagsbehandling mv. gøres så hurtig og smidig som muligt.

Et målrettet tilsyn

Færdselsstyrelsens tilsynsindsats på erhvervstransportområdet omfatter blandt andet kontrol af, om betingelserne for at opnå eller opretholde en tilladelse eller godkendelse er til stede.

Færdselsstyrelsens løbende tilsyn med godkendte gods- og busvirksomheder sker blandt andet med det sigte at skabe en præventiv effekt i erhvervet, idet tilsynet i yderste konsekvens kan medføre, at virksomhedens tilladelser tilbagekaldes.

Boks 3.15 Målrettet tilsyn

Færdselsstyrelsen vil revidere sin nuværende tilsynsstrategi med henblik på yderligere at målrette indsatsen i forhold til de virksomheder, hvor behovet for skærpet tilsyn er til stede.

Forenklet tilladelsesadministration

Færdselsstyrelsen anvender i dag i tilladelsesadministrationen særlige ID-numre som nøgle til virksomhederne. ID-nummeret skal skrives på lastbildøren i førersiden efter særlige forskrifter, som er angivet i bekendtgørelse om godskørsel.

Styrelsen har siden 2003 tilbudt en søgefunktion på styrelsens hjemmeside, hvor det er muligt at søge og få præsenteret informationer om virksomheder, som er indehavere af tilladelser til godskørsel eller buskørsel, herunder oplysninger om virksomhedens navn, adresse, CVR-nummer, tilladelsesnumre, udløbsdatoer mv.

Boks 3.16 Forenklet tilladelsesadministration

Færdselsstyrelsen arbejder på at forenkle tilladelsesadministrationen, og målsætningen er at:

- ID-nummeret afskaffes og dermed også kravet om at påføre nummeret på siden af lastbilen.
- CVR-nummeret bruges generelt som identifikation af virksomheden over for det offentlige, hvorfor Færdselsstyrelsen fremover vil anvende dette for at sikre en ensartethed i virksomhedernes kontakt til det offentlige. Det bliver ikke et krav, at dette nummer påføres lastbilen.

Forenkling af typegodkendelser for tunge køretøjer

I dag skal lastbiler og tunge påhængs- og sættevogne være godkendt af Færdselsstyrelsen, dvs. typegodkendes, inden de kan synes af en synsvirksomhed og registreres. Afhængig af typen af ansøgning kan sagsbehandlingstiden strække sig fra to uger op til seks. Dette kan medføre, at vejgodsvirksomhederne ikke kan få godkendt og registreret et nyt køretøj så hurtigt som ønsket.

Færdselsstyrelsen arbejder på en forenklet godkendelse af tunge køretøjer. Færdselsstyrelsen forbereder således et nyt webbaseret anmeldelsessystem for tunge køretøjer. Det nye digitaliserede anmeldelsessystem, der vil blive etableret i samarbejde med branchen, vil betyde, at der skal bruges færre oplysninger for at få godkendt tunge køretøjer, ligesom der vil blive indført en automatisk straks-udstedelse af nogle anmeldte godkendelseserklæringer. For virksomhederne vil det betyde, at de eksempelvis kan få godkendt og registreret en ny sættevogn med få dages varsel.

Parallelt med denne forenkling vil Færdselsstyrelsen se på muligheden for at lave standardtypegodkendelser af tunge påhængskøretøjer. Nogle virksomheder får nu leveret ens tunge påhængskøretøjer i større serie. Dette har for virksomheden den unødvendige konsekvens, at hvert enkelt køretøj skal synes. Standardtypegodkendte køretøjer kan derimod registreres uden syn.

Boks 3.17 Forenklet typegodkendelsessystem

Færdselsstyrelsen arbejder på at gennemføre en forenkling af typegodkendelser for tunge køretøjer.

Forenkling af kontrol af hastighedsbegrænsere

Funktionskontrol af påbudte hastighedsbegrænsere ved syn er en del af de fælles EU-regler om periodisk syn.

I Danmark kan kontrollen alene foretages af et mærkespecifikt værksted, som er autoriseret af myndighederne til at foretage kontrol af hastighedsbegrænsere. For nogle vognmænd betyder det, at der skal køres langt for at komme til et autoriseret værksted.

Boks 3.18 Kontrol af hastighedsbegrænsere

Med henblik på at forenkle kontrollen af hastighedsbegrænsere overvejer Færdselsstyrelsen i samarbejde med Rigspolitiet om værksteder, der er autoriseret til at udføre kontrol af fartskrivere og synsvirksomheder, skal have mulighed for at foretage funktionskontrol af hastighedsbegrænsere.

Ny bekendtgørelse om særtransport

Færdselsstyrelsen har for nylig udstedt en revideret bekendtgørelse om særtransporter. Den ny bekendtgørelse er resultatet af en konstruktiv dialog med branchen, transportbrugerne, politiet og vejmyndighederne og medfører, blandt andet som følge af forenkling og tilpasning af regelsættet til den tekniske udvikling, at der indføres en række lempelser for erhvervet.

Det er besluttet, at der skal iværksættes en uddannelse af ledsagebilførere med henblik på, at opgaven med at regulere færdslen ved afvikling af særtransporter flyttes fra politiet til ledsagebilførerne.

Desuden er det nævnt under drøftelserne, at det ved en senere revision bør undersøges, om det vil være hensigtsmæssigt at erstatte mange af de tilladelser til kørsler, der kræves efter gældende regler, med en autorisationsordning til vognmænd med særlig tilladelse til at udføre særtransporter. Samtidig kan det overvejes at tillade returgods på blokvogne. Forslaget vil kræve ændring af Færdselsloven, der i dag kræver, at kørsel med belæst blokvogn kun må ske med politiets tilladelse.

Boks 3.19 Uddannelse af ledsagebilførere

Færdselsstyrelsen vil sammen med Rigspolitiet iværksætte en uddannelse af ledsagebilførere med henblik på at få overført opgaven med regulering af færdslen fra politiet til ledsagebilerne.

Tilladelsesforhold for visse arbejdskøretøjer på havneområder

Det har vist sig, at visse arbejdskøretøjer, der i praksis anvendes på havnene til håndtering af gods, ikke passer ind i det eksisterende regelsæt. Det har afstedkommet visse u hensigtsmæssigheder. Færdselsstyrelsen er i øjeblikket i dialog med erhvervet for at få belyst omfanget af specialiserede køretøjer og afdække mulighederne for justering af regelgrundlaget med henblik på at afhjælpe disse praktiske problemer.

Boks 3.20 Tilladelsesforhold for visse arbejdskøretøjer på havneområder

Færdselsstyrelsen undersøger mulighederne for at tilpasse regelgrundlaget og erhvervets behov for anvendelse af specielle arbejdskøretøjer til hinanden, så der kan etableres en operativ generel løsning for køretøjer, der håndterer gods på havnene."

Syn af danske køretøjer i udlandet

Det forventes på længere sigt, at der bliver åbnet op for at kunne foretage periodiske syn af danske lastbiler i udlandet.

Transportministeren har tilkendegivet, at når EU-direktivet om periodisk syn bliver ændret, så alle EU-lande skal stille samme krav til bremserne, svarende til EU-typegodkendelserne og de gældende danske krav, da vil Danmark acceptere syn foretaget i udlandet.

3.3.8. Skatte- og afgiftsmæssige spørgsmål

Skatte- og afgiftsmæssige spørgsmål har stor betydning for transporterhvervet, og påvirker såvel transportadfærden som erhvervets konkurrenceevne. Skatteministeriet lægger stor vægt på at have en tæt dialog med transporterhvervets organisationer for at sikre en smidig og fleksibel administration af de gældende skatte- og afgiftsregler. Transportministeriet følger i tæt dialog med Skatteministeriet op på, hvorledes ændringer og justeringer af skatter og afgifter vil kunne påvirke transporterhvervets udvikling og effektivisering.

Skatte- og afgiftsforhold, og konsekvenserne for godstransporterhvervet, vil blive drøftet mellem erhvervets organisationer og de involverede ministerier i den kommende arbejdsgruppe, der skal gennemgå love og administrative regler på transportområdet.

Følgende aktuelle fremtidige initiativer på skatte- og afgiftsområdet kan nævnes:

Boks 3.21 Skatte- og afgiftsområdet

Administration af vejbenyttelsesafgiften

SKATs implementering af den digitale motorregistrering har et overordnet mål om at sikre en forenkling af de administrative procedurer. Skatteministeriet er derfor åben over for forslag, der kan bidrage til at skabe en øget forenkling.

Anvendelse af danske prøveplader i udlandet og mulighed for forudbestilling af nummerplader

I forbindelse med den eksisterende nordiske aftale om anvendelse af prøveplader i de øvrige nordiske lande vil Skatteministeriet undersøge mulighederne for, at der på længere sigt kan indgås flere bilaterale aftaler med f. eks. Frankrig, Tyskland og Spanien. Særligt i forbindelse med vejbenyttelsesafgiften arbejdes på at skabe en digitalisering af afgiftsbehandlingen, således at lastbiler fremover kan registreres online, når afgiften er betalt.

Faste sovepladser i følgebiler

Skatteministeriet er ved at forberede et lovforslag, der skal give følgebilsvognmændene mulighed for at indrette faste sovepladser i deres biler uden at skulle betale fuld registreringsafgift.

4. Rekruttering og uddannelse

Adgangen til kvalificeret arbejdskraft er afgørende for, at transporterhvervet kan bevare sin konkurrenceevne. Det handler grundlæggende om at sikre en høj kvalitet i de eksisterende uddannelser. Mindre ungdomsårgange i de kommende år medfører voksende konkurrence om fremtidens arbejdskraft, og det er derfor væsentligt at sikre kendskabet til transporterhvervet.

Erhvervet står med en udfordring i form af at udvide medarbejderrekrutteringen til persongrupper, som man traditionelt har haft svært ved at tiltrække. Det skønnes blandt andet, at der eksisterer et potentiale blandt kvinder og personer med anden etnisk oprindelse end dansk. Disse grupper er i dag svagt repræsenteret i erhvervet.

4.1. Rekruttering

Transportbranchen melder om aktuel mangel på chauffører. Manglen kan til dels forklares med, at den økonomiske højkonjunktur har medført en øget efterspørgsel på arbejdskraft. Desuden giver erhvervet udtryk for, at branchens rammevilkår og image også har betydning.

Manglen på chauffører er imidlertid ikke alene et konjunkturelt fænomen. En række samfundstendenser kan på sigt vanskeliggøre rekrutteringssituationen yderligere for branchen. Dette gælder eksempelvis den demografiske udvikling og ændringer i unges uddannelsesvalg, hvor stadigt flere en videregående uddannelse og dermed udskyder deres indtræden på arbejdsmarkedet.

Erhvervet oplever, at rekrutteringsprocessen er blevet vanskeligere. Det er sværere at finde egnet arbejdskraft, hvilket bevirker, at rekrutteringsprocessen bliver længere og mere omkostningstung. Derfor stiller virksomhederne færre kvalifikationskrav til nye medarbejdere end tidligere³.

Erhvervet forventer at skulle øge antallet af medarbejdere i de kommende år. Rekrutteringssituationen nødvendiggør i nogen grad et anderledes rekrutteringsmønster, end der er tradition for i vejgodserhvervet, hvor man primært anvender anbefalinger fra ansatte, uopfordrede ansøgninger, egne hjemmesider, fagblade samt rekruttering fra konkurrerende virksomheder.

4.1.1. Rekruttering af kvinder

Til trods for, at erhvervet er positivt indstillet over for ansættelse af kvinder, viser en opgørelse fra Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, ATL, at kun én procent af danske chauffører er kvinder.

Erhvervet peger på flere barrierer i forhold til at rekruttere flere kvinder, blandt andet fysiske krav, familiemæssige forhold samt manglende fleksibilitet i forhold til arbejdstider.

³ Kilde: Rapport udarbejdet af COWI, 2007

Selvom der kun er ansat 1 pct. kvindelige chauffører i branchen, er der i hele vejgodserhvervet ansat 10 pct. kvinder. Til sammenligning er 24 pct. af de ansatte i taxa-, bus- og togerhvervene kvinder. Der ligger således en stor udfordring for erhvervet i forhold til at iværksætte tiltag, der kan øge rekrutteringen af kvindelige chauffører til vejgodstransporterhvervet.

Boks 4.1 Projekt "Kvinder som chauffører"

Projektet "Kvinder som chauffører" har til formål at tiltrække flere kvindelige chauffører i lastbilerhvervet. Projektet gennemføres i et samarbejde mellem DTLs Region Sjælland, erhvervsskolen Selandia CEU og firmaet ChancenRdin. Projektet kombinerer teori og praksis gennem et 30 ugers forløb. Målgruppen er ledige kvinder med mod på nye udfordringer.

Virksomhederne får de ledige kvinder omkostningsfrit i uddannelsespraktik.

Efter igangsættelsen af projektet har man imidlertid måttet konstatere, at det har været vanskeligt at opnå den ønskede effekt. Projektet harsåledes indtil videre kun resulteret i forholdsvis få nyansættelser.

Der er med andre ord en fortsat stor udfordring med at få flere kvinder ansat som chauffører.

4.1.2. Rekruttering af personer med anden etnisk baggrund end dansk

For så vidt angår mulighederne for at ansætte personer med anden etnisk baggrund end dansk, giver erhvervet ligeledes udtryk for, at der eksisterer en række barrierer. Erhvervet peger på manglende sprogkundskaber, manglende kendskab til dansk arbejdspladskultur og -normer samt det forhold, at flere finder det mindre prestigefyldt at køre med gods frem for personer. Manglende sprogkundskaber anses som den største barriere.

Det er dog værd at bemærke, at ca. 20 pct. af de chauffører, der kører taxi - et erhverv, der om noget har stor kundekontakt, har en anden etnisk baggrund end dansk. Dette skyldes, at der blandt nydanskere er tradition for "netværksrekruttering", hvilket betyder, at man søger job der, hvor man kender andre.

Boks 4.2 Eksempel på erfaringer med rekruttering af personer med anden etnisk baggrund end dansk

Konkrete erfaringer fra et projekt hos fragtmændene i Høje Taastrup viser, at der er barrierer ved at få flere personer med anden etnisk baggrund end dansk ind i vejgodserhvervet. Flere måneders opsøgende arbejde hos AF og kommunerne og 142 henviste ledige resulterede ikke i ansættelser.

Erfaringerne viser, at de ledige personer med anden etnisk baggrund end dansk ikke fandt det motiverende at få beskæftigelse inden for vejgodserhvervene. De henviste til dårlig løn, dårlige arbejdstider, stor afstand mellem bopæl og arbejdsplads, børnepasningsproblemer og dårligt helbred.

Projektlederen gav endvidere udtryk for, at f.eks. manglende økonomiske incitamenter ved at tage et job kunne spille ind. Derudover oplevede virksomhederne, at projektdeltagerne ikke havde de nødvendige dansk kundskaber, og at de stillede urealistiske krav⁴.

Kilde: Undersøgelse foretaget af COWI, 2007

4.2. Kompetencer

Der ses en tendens til, at almene og personlige (reelle) kompetencer vægtes højere end de faglige (formelle) kompetencer. Dog er det naturligvis en forudsætning, at f.eks. chaufførerne har stort kørekort.

4.2.1. Faglige kompetencer

De efterspurgte faglige kompetencer afhænger af typen af transportvirksomhed. Der stilles generelt set ikke krav om en gennemført erhvervsuddannelse som chauffør. Derimod omskoler, opkvalificerer og efteruddanner virksomhederne faglærte såvel som ufaglærte i udstrakt grad via arbejdsmarkedsuddannelsessystemet.

En interviewundersøgelse udført af COWI i 2007 blandt vejgodsvirksomheder viser, at hovedparten af de adspurgte virksomheder indleder nyansættelser med intern oplæring i virksomheden kombineret med arbejdsmarkedsuddannelser, før chaufføren kommer til at køre alene. Dette viser, at de adspurgte virksomheder i vejgodserhvervet vægter de personlige kompetencer og intern oplæring kombineret med arbejdsmarkedsuddannelser højere end formelle kompetencer erhvervet gennem erhvervsuddannelsessystemet. Ifølge Undervisningsministeriet er der dog mange vejgodsvirksomheder, der benytter sig af AMU-systemet til indlæring af faglige kompetencer. Hvorvidt vejgodsvirksomhederne benytter sig af intern oplæring eller erhvervsuddannelserne vil således mere afhænge af, hvor bredt kvalificeret virksomhederne ønsker deres medarbejdere.

4.2.2. Almene og personlige kompetencer

Den kompetence, der ser ud at blive vægtet højst, er evnen til at tale dansk. Derimod stiller virksomhederne ikke krav om, at deres chauffører kan skrive dansk⁴. Kompe-

⁴ Der stilles dog anderledes høje skriftlige krav til det administrative personale.

tencen at kunne læse og skrive dansk finder virksomhederne ønskelig, men ikke væsentlig⁵. Medarbejdere, der ikke kan læse og skrive, varetager opgaver, der kun kræver ringe eller ingen skriftlig dokumentation. Dette vidner om, at også læsesvage ufaglærte kan opnå beskæftigelse inden for vejgods erhvervet, såfremt de kan efterleve virksomhedernes krav til almene og personlige kompetencer. Foruden evnen til at tale dansk værdsættes kvalitetsbevidste og servicemindede medarbejdere højt.

4.2.3. Chaufføruddannelse

Vejgods erhvervet er kendetegnet ved, at over halvdelen af de beskæftigede er ufaglærte. Herved forstås personer, som ikke har gennemført en erhvervsuddannelse, men som har tilegnet sig de faglige kompetencer (kørekort og nødvendige certifikater), der stilles krav om fra myndighedernes side via arbejdsmarkedsuddannelsesystemet. En begrænset andel har en videregående uddannelse, mens de resterende har en erhvervsuddannelse. Erhvervet beskæftiger således hovedsageligt ufaglærte chauffører, selvom faglærte chauffører har et godt fundament i kraft af en bred faglig uddannelse.

De adspurgte virksomheder fra den tidligere nævnte interviewundersøgelse har et positivt indtryk af den 3-årige chaufføruddannelse og vurderer, at den matcher virksomhedernes behov. Virksomhederne oplever dog en række barrierer for at uddanne flere chauffører:

- En del virksomheder tror fejlagtigt, at eleverne ikke må køre alene, og de opfatter derfor mere eleverne som en omkostning end som en gevinst.
- Virksomhederne har ikke tradition for at uddanne elever.
- Virksomhederne har omkostninger (arbejdstid) ved at få oprettet og godkendt virksomheden til at have elevpladser samt løbende oplæringsomkostninger. Selv når det administrative er på plads og efter at have haft flere elever, er der ifølge de adspurgte virksomheder stadig omkostninger forbundet ved at have elever.

Flere af ovenstående forhold udgør dog i realiteten ikke en barriere. Eksempelvis må en elev godt køre alene, så snart diverse myndighedskrav er opfyldt, da eleven erhverver kørekortet og de nødvendige certifikater i begyndelsen af uddannelsen. Der vil således ikke være stor forskel på, om virksomhederne ansætter en ufaglært, som bliver opkvalificeret gennem AMU-systemet, eller en erhvervsuddannelseselev.

For at afhjælpe virksomhedernes oplevede omkostninger i forbindelse med godkendelse af virksomheden tilbyder erhvervsskolerne at stå for det administrative arbejde ved godkendelsen. På denne måde minimerer erhvervsskolerne virksomhedernes arbejde.

Da en elev udfører produktivt arbejde for virksomheden, samtidig med at virksomheden modtager lønrefusion, når eleven er på skoleophold, kan det diskuteres, hvorvidt virksomhederne har reelle omkostninger i forbindelse med elevforløbet. Yderli-

⁵ En enkelt virksomhed stiller dog krav om, at deres medarbejdere kan gøre sig forståelige på skrift, mens to virksomheder tilbyder deres medarbejdere voksenundervisning i dansk for at opkvalificere medarbejdernes almene kompetencer.

gere har virksomhederne mulighed for løntilskud for voksnelever under praktikophold.

Dog eksisterer der stadig en tendens til, at nogle virksomheder finder intern oplæring i virksomheden vigtig og mener, at det er billigere at ansætte en ufaglært.

De adspurgte virksomheder giver udtryk for, at uddannede chauffører kan varetage flere forskellige former for arbejdsopgaver, hvorved deres arbejdskraft bliver mere fleksibel. Virksomhederne ser en vis fornuft i at opgradere kommende chaufførers kompetencer, men vil ikke stille det som krav for ansættelse.

Yderligere viser interviewundersøgelsen en tendens til, at yngre personer med interesse for chauffør erhvervet gerne vil uddanne sig til chauffører, hvilket eventuelt kan have betydning for rekrutteringsprocessen.

Det er et krav, at de lastbilschauffører, som ikke er fyldt 21 år, skal have gennemført en særlig uddannelse, der fører til udstedelse af et såkaldt "hvidt kvalifikationsbevis"⁶. Kvalifikationsbeviset skal blandt andet medvirke til at øge trafikikkerheden ved anvendelse af unge chauffører.

EU's uddannelsesdirektiv træder i kraft pr. 10. september 2009, for så vidt angår lastbilchauffører. Ordningen vedrørende hvidt kvalifikationsbevis ophører derved. Direktivet fastslår, at chauffører, der udfører erhvervsmæssig godstransport, ud over kørekortet, skal være i besiddelse af grundlæggende kvalifikationer.

Konkret vil det betyde, at de personer, der efter d. 9. september 2009 erhverver sig et kørekort til køretøjskategori C (lastbil), skal have deltaget i en grunduddannelse på et godkendt uddannelsescenter for at blive godkendt til at udføre erhvervsmæssig kørsel.

EU's uddannelsesdirektiv får også betydning for efteruddannelse af chauffører, idet direktivet fastslår, at chauffører skal gennemføre en efteruddannelse af mindst 35 timers varighed hvert femte år. Der er lagt særlig vægt på færdselsikkerhed og brændstofforbrug. Uddannelsesdirektivet kan derfor være med til at sikre, at erhvervets miljø- og sikkerhedsmæssige problemer reduceres.

Implementeringen af direktivet sikrer ligeledes ensartede uddannelseskra- v til chauffører i hele EU, hvilket understøtter den fair konkurrence virksomhederne imellem, samtidig med at der ikke gås på kompromis med miljø- og sikkerhedsmæssige hensyn. Såvel det grundlæggende kvalifikationsbevis som efteruddannelsen kan erhverves via enten arbejdsmarkedsuddannelses- eller erhvervsuddannelsessystemet.

⁶ Det hvide kvalifikationsbevis opnås blandt andet gennem viden om udbedring af mindre driftsfejl, økonomisk brug af køretøjer, foranstaltninger ved færdselsuheld, den nationale lovgivning, der vedrører vejgodserhvervet, samt brugen af kontrolapparat. Varigheden af uddannelsen er fem dage. Beviset kan erhverves via arbejdsmarkedsuddannelsessystemet og gennemføres på uddannelsesinstitutioner for erhvervsrettet uddannelse (tekniske skoler og AMU-centre) eller ved godkendte kørelærere.

4.2.4. Spedition og logistik

I forhold til speditørbranchen må det konstateres, at erhvervet har et godt udgangspunkt for at klare sig i den internationale konkurrence. For at fastholde denne position er det imidlertid vigtigt løbende at arbejde med at fastholde og udvikle medarbejdernes kompetencer. Det er således vigtigt med et fortsat fokus på uddannelse, forskning og innovation. Erhvervet har især påpeget et behov for at skabe øget sammenhæng mellem de forskellige uddannelser på spedition og logistikområdet.

Som det vil fremgå nedenfor, er dette et område, der indgår i Undervisningsministeriets allerede igangsatte initiativer.

4.3. Fastholdelse af medarbejdere

I en periode med høj beskæftigelse og ”kamp” om den bedste arbejdskraft er rekruttering, fastholdelse og udvikling af medarbejderne blevet et afgørende indsatsområde for den fremtidige udvikling af transporterhvervet.

Undervisningsministeriet har derfor bevilget Transporterhvervets UddannelsesRåd (TUR) midler til en analyse, som skal afdække, hvilke personlige og faglige egenskaber, den gode chauffør skal besidde. Det forventes herudover, at analysen vil kunne bruges i forbindelse med en screening af de eksisterende uddannelser inden for vejgodstransport samt fastlæggelse af nye særlige indsatsområder for fremtidens chaufføruddannelse.

Erhvervet påpeger, at nogle af de eksisterende vilkår for erhvervet forringer effekten af deres fastholdelsesinitiativer. Ifølge virksomhederne drejer det sig blandt andet om risikoen for høje bøder, køre- og hviletidsbestemmelsernes begrænsninger på chaufførens løn, lave timelønninger (særligt i forhold til bygge- og anlægsbranchen) samt erhvervets dårlige image.

4.4. Initiativer vedrørende rekruttering, fastholdelse og uddannelse af medarbejdere

Adgangen til kvalificeret arbejdskraft er en afgørende parameter for, at transporterhvervet kan bevare sin konkurrenceevne.

Rekruttering og fastholdelse af medarbejdere handler også om et godt image og gode personaleforhold. Det er derfor vigtigt, at erhvervet fortsat holder fokus på disse områder. Statens bidrag til fastholdelse af medarbejdere er blandt andet at sikre erhvervet så gode rammevilkår som muligt.

4.4.1. Forbedret sundhed og arbejdsmiljø

Et muligt tiltag i forhold til fastholdelse af medarbejdere i vejtransporterhvervet er at sikre dem gode arbejdsforhold gennem et øget fokus på personalepleje. Sund livsstil og godt arbejdsmiljø forventes at forøge livskvaliteten, mindske sygefravær, øge engagementet og ikke mindst sikre et længere arbejdsliv blandt chauffører.

Erhvervet er derfor også begyndt at fokusere på det gode arbejdsmiljø og den sunde livsstil. ITD gennemfører i samarbejde med Danske Busvognmænd, Worklife Part-

ners, Institut for Transportstudier og Trygfonden i 2005-2007 projektet Sundhed og Tryghed på Hjul, der har til formål at informere om fordelene ved en sund livsstil, et godt arbejdsmiljø, en hensigtsmæssig indretning af førerhuset samt en ansvarlig adfærd i trafikken.

I forbindelse med Transportmessen 2007 i Herning blev der åbnet en særlig hjemmeside, hvor transportvirksomhedernes ledere og ansatte kan hente inspiration og redskaber til at udarbejde politikker og tiltag. Yderligere kan der på hjemmesiden hentes faktaark om transportbranchens typiske sundheds- og tryghedsproblemer, hvilken indflydelse disse problemer kan få på det daglige arbejde, samt hvad der kan gøres for at forebygge problemerne.

Set i et større samfundsperspektiv forventes det yderligere, at projektet blandt andet medfører færre trafikuheld og dertil hørende skader på personer og materiel samt en samfundsmæssig besparelse som følge af øget sundhed og færre trafikuheld.

Boks 4.3 Beskæftigelsesministeriets Forebyggelsesfond

Branchen bør gennem yderligere tiltag fortsat fokusere på at få enkelte virksomheder til at opprioritere personalepleje, herunder sund livsstil og et godt arbejdsmiljø.

Som led i regeringens Velfærdsforlig har beskæftigelsesministeriet oprettet en fond kaldet Forebyggelsesfonden, der har til formål at forebygge og forhindre fysisk og psykisk nedslidning. Fonden har en kapital på 3. mia. kr. og kan udbetale op til 300 mio. kr. årligt.

Støtten fra Forebyggelsesfonden kan gives inden for følgende 3 hovedformål:

- Projekter, der forbygger nedslidende rutiner og arbejdsgange
- Projekter til bedre genoptræning og rehabilitering
- Initiativer vedrørende rygning, alkohol og fedme

Beskæftigelsesministeriet vil sammen med erhvervets organisationer arbejde for at udbrede kendskabet til denne fond blandt transportvirksomhederne.

4.4.2. Styrkelse af transport- og logistikuddannelserne

Livslang uddannelse er en nødvendighed for at sikre konkurrenceevnen i det danske vejgodstransporterhverv. Medarbejderne ser i stadig større omfang deres arbejde som et springbræt til nye udfordringer, hvor der tidligere var en tendens til at betragte arbejdet som en livsstilling. Flexibiliteten og det høje uddannelsesniveau på det danske arbejdsmarked er nogle af de faktorer, der gør det danske arbejdsmarked unikt og giver en fordel i globaliseringsprocessen.

Dette gælder også i transportsektoren, hvor det danske lønniveau er højt sammenlignet med udlandet, og hvor andre faktorer, som højt uddannelsesniveau og fleksibilitet bidrager til, at Danmark kan klare sig i den internationale konkurrence.

Der er derfor behov for løbende at udvikle transport- og logistikuddannelserne for at sikre, at uddannelserne matcher transportbranchens behov.

Boks 4.4 Løbende udvikling af transport- og logistikuddannelserne

Undervisningsministeriet og transporterhvervets organisationer vil via de rådgivende organer, der er nedsat under ministeriet, arbejde for at sikre, at de danske transport- og logistikuddannelser fortsat er blandt de bedste i Europa.

Undervisningsministeriet har i tæt dialog med erhvervet taget en række initiativer, der understøtter dette mål.

Inden for arbejdsmarkedsuddannelserne (AMU) under Undervisningsministeriet er der blandt andet taget initiativ til:

- Udvikling af koncept til individuel kompetencevurdering inden for transportområdet, som giver mulighed for at opnå en realkompetencevurdering, hvor den enkeltes kompetencer anerkendes, uanset hvor og hvordan disse kompetencer er erhvervet. Resultatet af vurderingen dokumenteres gennem udstedelse af et kompetencebevis eller et uddannelsesbevis.
- Analyse- og udviklingsprojekter som f. eks. ”Startpakke i AMU”, ”Ramme og specialkompetencer hos lastbilchauffører”. Udenlandske chauffører i danske virksomheder – uddannelsesbehov” samt ”Miljøstyring – sikre adgangsveje”.

Inden for erhvervsuddannelserne (EUD) er der med henblik på opfølgning på ny erhvervsuddannelseslov taget initiativ til:

- Revision af uddannelserne, herunder uddannelser, der retter sig mod vejgodstransportsektoren:
 - kontoruddannelsen med specialet spedition og shipping.
 - chaufføruddannelsen med specialerne godschauffør, tankbilchauffør, kranfører og renovationschauffør samt buschaufføruddannelsen.

I regeringens globaliseringsstrategi er der sat mål for et kvalitetsløft af de korte- og mellemlange videregående uddannelser. Gennem en lang række initiativer skal der sikres uddannelser på internationalt niveau, som svarer til arbejdsmarkedets behov.

I forhold til transport- og logistikområdet er der herudover iværksat følgende projekter:

- Revision af transportlogistikeruddannelsen
- Videreudvikling af professionsbacheloruddannelsen i Value Chain Management

4.4.3. EU–direktiv om uddannelse af chauffører

Som nævnt ovenfor får EU’s uddannelsesdirektiv virkning for chauffører pr. 10. september 2009. Det vurderes, at et meget stort antal lastbilchauffører, skønsmæssigt cirka 54.000, vil blive omfattet af kvalifikationsordningen.

Transportministeriet er ansvarlig for selve implementeringen, men arbejdet foregår i samarbejde med Undervisningsministeriet og i tæt dialog med branchen.

Det kan nævnes, at kvalifikationsordningen allerede er implementeret i såvel arbejdsmarkedsuddannelsessystemet som i erhvervsuddannelserne, således at eleverne ved direktivets ikrafttræden opfylder direktivets krav.

I forbindelse med implementeringen af direktivet vil Transportministeriet iværksætte forskellige initiativer med henblik på at opnå størst mulig effekt:

Boks 4.5 Implementering af uddannelsesdirektivet

Uddannelsesdirektivet forventes at kunne bidrage til en forbedring af trafikikkerheden, bedre trafikadfærd samt øget fokus på rationelt brændstofforbrug:

- Færdselsstyrelsen lægger i implementeringen af direktivet vægt på, at der tilrettelægges en så smidig og fleksibel proces som muligt, så der ikke opstår flaskehalse, når ordningen skal indføres.
- I forbindelse med Færdselsstyrelsens administration af direktivet vil der blive lagt vægt på, at manglende overholdelse af reglerne skal have indflydelse på meddelelse af advarsler til virksomhederne og tilbagekaldelse af tilladelser.
- Der vil i regi af Transportministeriet blive gennemført en evaluering af ordningen, når den har fungeret i en årrække med henblik på en vurdering af, om de trafikikkerhedsmæssige aspekter er tilstrækkeligt dækket.

4.5. Udvidet rekrutteringsgrundlag

Den nuværende situation med høj beskæftigelse og lav ledighed medfører, at vejgodstransporterhvervet, såvel som andre erhverv, i disse år oplever mangel på arbejdskraft. På længere sigt står især vognmændene over for en udfordring med at rekruttere medarbejdere, idet der i de kommende år vil blive væsentligt færre personer i de alders- og uddannelsesgrupper, som vognmandsvirksomhederne i dag fortrinsvis rekrutterer medarbejdere fra.

Vejgodstransportvirksomhederne er derfor nødsaget til at udvide deres rekrutteringsgrundlag for at være i stand til fortsat at forbedre effektiviteten og konkurrenceevnen.

4.5.1. Øget rekruttering af nydanskere

Idet vognmandsvirksomhederne, som tidligere beskrevet, beskæftiger relativt få nydanskere, nemlig knap 3 pct. mod 6 pct. for økonomien som helhed, er der her et potentiale for at udvide rekrutteringsgrundlaget. Det er derfor især denne gruppe, som staten med fordel kan understøtte med rekrutteringsinitiativer.

I forbindelse med rekrutteringen af nydanskere kan der igangsættes forskellige initiativer - eksempelvis via uddannelsessystemet samt via generelle beskæftigelsesinitiativer.

Det foreslås, at der iværksættes initiativer, der kan styrke unge nydanskernes viden om de uddannelses- og erhvervsmuligheder, der eksisterer i vejgodstransporterhvervet.

Dertil kommer, at det kan overvejes, om der bør iværksættes initiativer, som kvalificerer virksomhederne til at modtage medarbejdere med anden etnisk baggrund end dansk.

Boks 4.6 Brug for alle

Integrationsministeriet har igangsat kampagnen "Brug for alle unge", der løber fra 2003-2009. Formålet er, at flere unge nydanskere påbegynder og gennemfører en uddannelse, der kan sikre dem beskæftigelse i fremtiden. Kampagnen informerer og rådgiver de unge og deres forældre om de muligheder, der findes i det danske uddannelsessystem og på arbejdsmarkedet.

Integrationsministeriet har haft gode erfaringer med at inddrage byggebranchen og har iværksat en kampagne i samarbejde med Dansk Byggeri, som har til formål at tiltrække flere unge nydanskere til de mange uddannelser inden for byggefagene.

Med udgangspunkt i disse gode erfaringer vil Transportministeriet i tæt samarbejde med Integrationsministeriet samt erhvervet undersøge mulighederne for at iværksætte en kampagne, der er målrettet mod at informere unge nydanskere – og deres forældre – om muligheden for uddannelse og beskæftigelse inden for transporterhvervet.

Der kan herudover igangsættes generelle beskæftigelsesinitiativer, der har til formål at fremme integrationen og direkte rekruttere nydanskere til vejgodstransporterhvervet.

Yderligere kan der tages initiativer, der har til formål at fremme forståelsen for rekrutteringspotentialet blandt nydanskere og dermed øge andelen af ansatte nydanskere i vejgodstransporterhvervet.

Nedenfor præsenteres en række initiativer, som er iværksat, og som også fremadrettet kan anvendes aktivt til at øge rekrutteringen af nydanskere til transporterhvervet:

Boks 4.7 Initiativer til rekruttering

Inden for Beskæftigelsesministeriets lovgivning er der mulighed for at tilbyde ledige vejledning og opkvalificering, virksomhedspraktik, ansættelse med løntilskud samt danskundervisning. Der er også mulighed for, at transportvirksomheder kan få støtte i form af en mentorfunktion.

Bustransporterhvervet har eksempelvis haft et givtigt samarbejde med det tidligere AF og sprogskolerne. Sprogskolerne har henvist egnede nydanskere til AF, der har haft et samarbejde med bustransporterhvervet. Med samarbejdet er det lykkedes at få flere nydanskere ansat i bustransporterhvervet. Således udgør nydanskere 15 pct. af de ansatte i bustransporterhvervet.

Staten har ligeledes igangsat mangfoldighedsprogrammet "Arbejdsplads til nye danskere", som løber frem til 2009. Formålet med programmet er, at flere virksomheder skal blive bedre til at udnytte de muligheder, der ligger i at ansætte nydanskere.

I 2006 blev der indgået en firepartsaftale om integration mellem regeringen, Danske Regioner samt arbejdstager- og arbejdsgiverorganisationerne. Aftalen består blandt andet i forskellige ”jobpakker” inden for en række områder, herunder chaufførområdet. Formålet med jobpakkerne er at gøre det nemmere og mere tilgængeligt at rekruttere nydanskere til de forskellige erhverv.

Inden for arbejdsmarkedsuddannelserne har Undervisningsministeriet bevilget Transporterhervets Uddannelsesråd (TUR) midler til et projekt vedr. ”Startpakker i AMU”. Projektet vedrører muligheder for særlige opkvalificeringsforløb inden for godschauffør, personbefordring og lagerområdet, som et supplement til de allerede eksisterende arbejdsmarkedsuddannelser rettet mod målgruppen af flygtninge og indvandrere.

Herudover er der mulighed for inden for arbejdsmarkedsuddannelserne, at varigheden af uddannelser i AMU, som indgår i særlige uddannelsesforløb for flygtninge og indvandrere, kan forlænges af uddannelsesstedet med op til 25 pct. under hensyn til de aktuelle deltageres faglige og dansksproglige forudsætninger. Desuden skal der være tilbud i AMU om deltagelse i uddannelser målrettet dansk som andetsprog som et relevant tilbud for personer, der har et erhvervsmæssigt behov for at lære dansk, og hvor uddannelsen er tæt knyttet til en arbejdspraksis.

4.5.2. Øget rekruttering af kvinder til transporterhvervet

Der er meget få kvinder ansat som chauffører i vejgodstransporterhvervet. Kvinder udgør dermed en gruppe, hvor der er potentiale for at udvide vejgodstransporterhervets rekrutteringsgrundlag.

Et projekt igangsat af vognmand Joan Hansen fra firmaet Hans Hansen ApS har ført til et samarbejde mellem AF Herning (det nuværende Jobcenter Herning), Holstebro Tekniske Skole, HTS Handel Transport og Service samt en række transportvirksomheder i Herning og Ikast området. Samarbejdet har resulteret i, at 10 kvinder er blevet uddannet som lastbilchauffører. Fem af kvinderne fik allerede fast job inden afsluttet uddannelse, mens de resterende fem kvinder har gode udsigter til job.

Beskæftigelsesministeriet har haft succes med at få kvinder ind i mandsdominerede erhverv ved at ”mainstreame” stillingsopslag. Mainstreaming vil sige, at der ikke iværksættes særlige initiativer for kvinder, men at kønsaspektet i stedet indtænkes i den almindelige praksis. Det vil f.eks. i forbindelse med rekruttering betyde, at jobopslaget tager udgangspunkt i kompetencer og kvalifikationer bredt, så det også appellerer til kvinder i stedet for at fokusere alene på stillingsbetegnelsen.

Eksempelvis kan en transportvirksomhed lade jobopslaget fokusere på, hvilke kompetencer og kvalifikationer der er nødvendige for at blive chauffør i stedet for blot at efterspørge en ”chauffør”, som traditionelt set tiltrækker flere mænd end kvinder.

Boks 4.8 Mainstreaming-strategi

Der opfordres til, at vejgodstransportbranchen i forhold til rekruttering udvikler en egentlig mainstreaming-strategi til brug for stillingsopslag mv. for derved at tiltrække flere kvinder til erhvervet.

5. Internationaliseringen og dens udfordringer

Globaliseringen og integrationen af økonomierne i Europa medfører generelt øget international handel og konkurrence. EU-udvidelsen og den stigende globale handel har betydet, at danske vognmænd står over for nye udviklingsmuligheder, men også nye konkurrenceudfordringer. Den stigende betydning af det internationale marked illustreres ved, at ca. 50 pct. af det samlede transportarbejde udført af danske vognmænd er internationalt orienteret.

Udviklingen af transportmarkedet er i særlig grad karakteriseret ved at blive mere og mere internationaliseret. Den internationale samhandel – og dermed også international transport – vokser hurtigere end økonomien og aktiviteten i samfundet i øvrigt. Samtidig bliver både vareafsendere og -modtagere stadigt større og mere internationalt dækkende. Der stilles derfor øgede krav om transportsystemer, der kan betjene store geografiske områder på tværs af landegrænser.

Danske lastbiler har en relativt høj markedsandel i den internationale transport, når man tager højde for størrelsen af dansk økonomi og udenrigshandel. Men der er en tendens til vigende markedsandel. Dette kan skyldes flere forskellige forhold:

For det første at danske vognmænd udnytter fordelene ved globaliseringen og vælger at etablere sig i udlandet. Der peges på, at det især er selve transportydelsen, der outsources til udlandet, mens logistikarbejdet fastholdes i Danmark.

For det andet kan det relativt høje omkostningsniveau i Danmark spille en rolle. Det danske omkostnings- og lønniveau kræver en tilsvarende høj produktivitet, for at konkurrenceevnen kan fastholdes.

For det tredje kan der peges på, at vejgodsvirksomhederne grundet den gunstige konkurrencesituation i dansk økonomi generelt vælger at fokusere på det danske marked, fordi væksten her har været særdeles høj de seneste år. Dette kan være en oplagt mulighed for især de vognmænd, hvor internationale transporter tidligere kun har udgjort en mindre del af forretningen.

Endelig kan andre rammevilkår, herunder f.eks. forskelle i sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelser og specielle regler for særlige transporter, have en betydning for, hvorvidt virksomhederne etablerer sig i udlandet.

En god konkurrenceevne for det danske transporterhverv kræver, at erhvervet har hensigtsmæssige rammevilkår sammenlignet med de udenlandske konkurrenter.

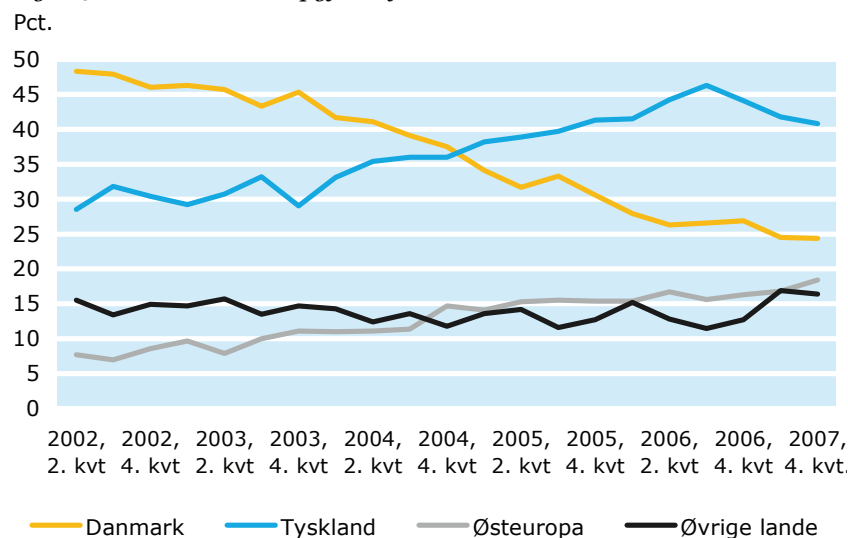
5.1. Konkurrencesituationen

Lastbiltrafikken mellem Danmark og udlandet er vokset markant de seneste år. Væksten har været på ca. 10 pct. om året siden 2004, således at mere end 10.000 lastbiler nu dagligt krydser de danske grænser⁷. Heraf udgør trafikken til og fra Tyskland langt den overvejende del.

⁷ Kilde: ITD Konjunkturindeks.

Godset køres dog i stadigt mindre grad med dansk indregistrerede lastbiler, som det fremgår af nedenstående figur 5.1.

Figur 5.1 Markedsandel opgjort efter lastbilens nationalitet

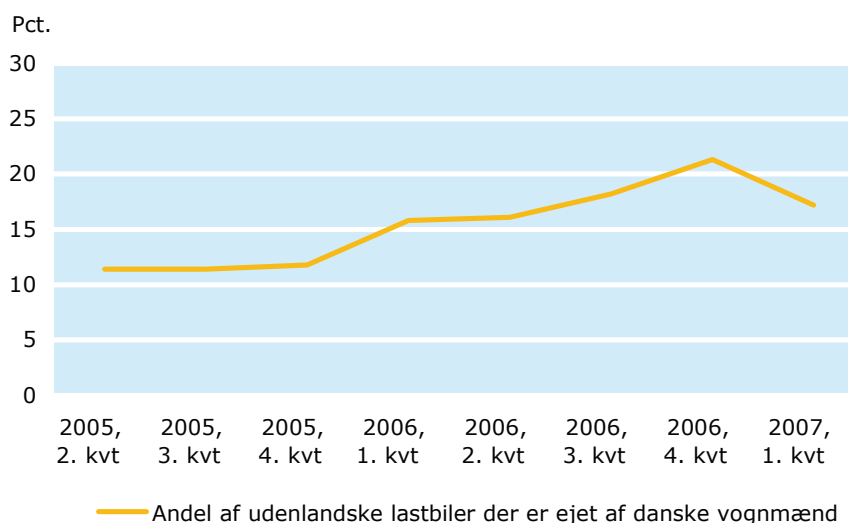


Kilde: ITD Konjunktur Indeks

I 2002 lå Danmarks markedsandel på omkring 47 pct, mens den i dag er ca. 27 pct. Faldet i den danske markedsandel modsvares af en stigning i den tyske markedsandel fra omkring 30 pct. i 2002 til 44 pct. i dag og en stigning i andelen af østeuropæiske biler fra 8 pct. i 2002 til 16 pct. i 2006⁸.

Som det fremgår af nedenstående figur er en væsentlig - og stigende - andel af de udenlandske lastbiler på danske hænder. Fra andet kvartal 2005 til fjerde kvartal 2006 er der sket en fordobling i andelen af danskejede udenlandske lastbiler, der kører i Danmark. Mere end hver femte lastbil er danskejet.

Figur 5.2 Andel udenlandske lastbiler der kører ind i Danmark og er ejet af danske vognmænds udenlandske datterselskaber



Kilde: ITD Konjunktur Indeks

⁸ Som det vil fremgå senere, kan faldet i andelen af dansk indregistrerede lastbiler ikke nødvendigvis ses som et udtryk for, hvor stort faldet har været i Danmarks markedsandel.

Det skal bemærkes, at fig. 5.2 ikke tager højde for den situation, at danske virksomheder outsourcer dele af driften til udenlandske transportvirksomheder, men hvor logistikdelen fortsat bevares på danske hænder.

Danske lastbiler har som nævnt fortsat en relativ høj markedsandel i den internationale transport, når man tager højde for størrelsen af dansk økonomi og udenrigshandel.

5.1.1. International konkurrence på det danske marked

Der er sket en vækst i den indenlandske efterspørgsel efter transport. Der er dog ikke tegn på, at væksten i det nationale marked har medført øget konkurrence fra udenlandske vejgodstransportvirksomheder.

Det er dog muligt, at udløbet af overgangsordningen vedrørende cabotagekørsel for de nye EU-lande, vil øge den internationale konkurrence om interne transporter i Danmark. Udløbet af overgangsordningen indebærer, at der åbnes op for, at de nye EU-lande senest fra 1. maj 2009⁹ kan udføre midlertidige lejlighedsvisse transporter i Danmark og i de øvrige EU-lande. Effekten heraf er dog formentlig begrænset.

Det forventes ikke, at danske vejgodstransportvirksomheder vil blive yderligere konkurrenceudsat, når det drejer sig om det rent nationale transportmarked. Udenlandske virksomheders muligheder for at tage væsentlige markedsandele i Danmark ses i udgangspunktet som værende begrænsede.

5.1.2. Styrker og svagheder

World Economic Forum og den internationale managementskole *International Institute for Management and Development (IMD)* har begge gennem flere år gennemført internationale sammenligninger af landes komparative styrker og svagheder i relation til at skabe et godt erhvervsklima, en god konkurrencedygtighed og vækstpotentiale i bred forstand.

De to analyser inddrager transport og infrastruktur som vigtige parametre. Selvom denne type analyser skal tolkes med stor varsomhed, så er det overordnede billede ifølge *World Economic Forums Global Competitiveness Indeks (GCI)*, at Danmark inden for transport- og infrastrukturuområdet opnår pæne placeringer blandt de bedste lande.

Hvad angår konkurrenceevne, produktivitet og vækstmuligheder i bred forstand kommer Danmark ind på en fjerdeplads samlet set blandt 125 lande. På infrastrukturuområdet er Danmark placeret på en femteplads blandt de 125 lande. Ifølge *IMD's World Competitiveness Yearbook 2006* opnår Danmark i forhold til infrastrukturens distributionsevne en andenplads blandt 61 lande.

En sådan vurdering baserer sig naturligvis på indtrykket af en bred vifte af karakteristika ved det danske transportsystem, men indikerer dog, at det danske transporterhverv klarer sig godt i den internationale konkurrence på trods af faldet i den dansk-kontrollerede internationale trafik.

En interviewundersøgelse blandt danske vejgodsvirksomheder foretaget af COWI i 2007 viser, at trods virksomhedernes tilsyneladende tab af andele på det internatio-

⁹ Her udløber overgangsordningen for de nye EU-lande, dog med undtagelse af Bulgarien og Rumænien, hvor overgangsordningerne udløber 1. januar 2010 med mulighed for forlængelse til 2012.

nale transportmarked, ser de forholdsvis positivt på fremtiden. Optimismen skal blandt andet ses i lyset af, at virksomhederne vurderer, at deres styrker i forhold til de udenlandske konkurrenter kendetegnes ved:

- at være veldrevne virksomheder med optimerede forretningsprocesser og gode logistikkundskaber
- at være omstillingsparate
- at have et godt omdømme blandt kunder
- at have en evne til at opbygge langvarige relationer med kunderne
- at have en evne til at yde god service gennem punktlighed, overholdelse af aftaler, fleksibilitet etc.
- at have en evne til at udnytte mulighederne inden for it
- at have gode lokale netværk, der giver fleksibilitet

Samlet set betyder dette, at danske transportvirksomheder vil kunne have en fordel i konkurrencen om de mere komplekse opgaver, der stiller store krav til høj service, fleksibilitet, it-værktøjer og logistikkundskaber.

De udfordringer, som kendetegner de danske vejgodsvirksomheder, der befinder sig på det internationale marked, er blandt andet:

- Relativt højere omkostninger
- Vanskeligheder med at rekruttere chauffører til internationale transporter
- Behov for øget produktivitet.

Samlet betyder dette, at de danske vejgodstransportvirksomheder især på det internationale marked kan have svært ved at klare sig i konkurrencen om de mere simple transportopgaver.

5.1.3. Højere omkostningsniveau

Generelt vurderes lønforskelle at spille en stor rolle i den internationale konkurrence. Det relativt høje danske lønningsniveau kræver en tilsvarende høj produktivitet for at konkurrenceevnen kan fastholdes. Det er derfor nødvendigt, at de danske transportvirksomheder har de rigtige rammer for at opnå fremgang i produktiviteten.

Danske lastbiler med danske chauffører kan ofte ikke konkurrere på prisen med f.eks. østeuropæiske vognmænd på simple transportopgaver.

Reguleringen af branchen kan ligeledes på nogle punkter gøre danske vognmænd mindre konkurrencedygtige i den stigende internationalisering.

Konkurrencen er dog ikke lige hård på alle markeder. For eksempel er danske vognmænd konkurrencedygtige i Norden, idet omkostningsniveauet er endnu højere i Sverige og Norge. I Norden har de danske vognmænd en fordel i, at de igennem mange år har haft et internationalt fokus i forhold til svenske og norske virksomheder, der har haft et mere udpræget nationalt fokus.

5.2. Udflagning og internationalisering

Udflagning og internationalisering kan være betegnende for forskellige forhold:

1. En dansk virksomhed etablerer udenlandske datterselskaber.
2. En dansk virksomhed flytter alle dens aktiviteter til et selskab, som virksomheden etablerer i udlandet. Virksomhedens aktiviteter er således ikke længere registreret herhjemme som danske.
3. En dansk virksomhed outsourcer udvalgte opgaver til samarbejdspartnere i udlandet.
4. En dansk virksomhed kan foretage opkøb af eller investeringer i udenlandske selskaber.

Udflagning og internationaliseringen medfører både udfordringer og muligheder for danske vejgodsvirksomheder. Internationaliseringsprocessen udgør ofte en udvidelse af markedsgrundlaget. Virksomhedernes markedsgrundlag kan blandt andet udvides gennem etablering i udlandet og gennem samarbejde med udenlandske virksomheder. Hertil kommer mulighederne for at mindske omkostningerne gennem outsourcing af chaufføropgaver til udlandet.

Økonomi- og Erhvervsministeriets og Transportministeriets analyserapport om vejgodstransport viser eksempler på, at danske virksomheder tilpasser sig den internationale konkurrencesituation gennem etablering i udlandet, hvilket kan afspejle, at branchen ønsker at tilpasse sig og være tæt på sine kunder.

Virksomhederne kan anlægge forskellige strategier i forbindelse med etablering i udlandet. Det kan for eksempel være traditionel eksport, dvs. at transportydelsen til en udenlandsk kunde sælges, styres og udføres af en virksomhed etableret i Danmark med dansk indregistrerede lastbiler og med danske chauffører.

Virksomheden kan også anlægge mere avancerede strategier, for eksempel ved at etablere datterselskaber (filialer) i udlandet og ved at outsource transportopgaver helt eller delvist til udenlandske samarbejdspartnere.

Desuden kan nævnes internationale samarbejder og adgang til lokale rådgivere, der kan hjælpe danske vejgodsvirksomheder med at begå sig internationalt og med "at finde fodfæste" i et nyt marked.

Endelig kan danske vognmandsvirksomheder foretage opkøb og investeringer i udenlandske selskaber. Dette er nærmere beskrevet neden for under afsnit 5.3.

Analyserapporten om vejgodstransporterhvervet viser, at danske vejgodsvirksomheder hovedsageligt vælger at etablere sig i Tyskland og Østeuropa. Virksomhedernes strategier i forhold til internationaliseringen medfører ikke nødvendigvis, at virksomhederne indskrænker deres aktiviteter i Danmark.

Det er imidlertid vigtigt at følge udviklingen tæt, så der undgås negativ udflagning, hvor virksomhederne vælger at lokalisere sig syd for eksempelvis den dansk-tyske grænse for at opnå bedre tekniske rammevilkår, der ikke afspejler en egentlig markeds-mæssig beslutning om øget internationalisering. Udflagningen kan således også være et udtryk for, at rammevilkårene i Danmark for erhvervet samlet set vurderes som dårligere end de vilkår, der opnås i nabolandene.

5.2.1. Etablering af udenlandske datterselskaber

Når danske vejgodsvirksomheder vælger at etablere datterselskaber i udlandet, opnås blandt andet lavere omkostninger ved brug af udenlandske lastbiler og chauffører og tæt kontakt til kunderne, når disse etablerer sig i udlandet.

Det fremgår af en interviewundersøgelse blandt vejgodsvirksomheder, som er foretaget til denne rapport, at følgende elementer kan udgøre en væsentlig barriere ved etablering af et datterselskab i udlandet:

- Manglende kendskab til sprog og kultur
- Manglende kendskab til lokale administrative systemer og normer
- Betydelige krav til tids- og ressourceforbruget

Brancheorganisationen International Transport Danmarks (ITD) konjunkturanalyser indikerer, at disse faktorer udgør væsentlige barrierer i forhold til at etablere datterselskaber i udlandet. Derfor har ITD iværksat tiltag for at hjælpe danske virksomheder, der overvejer at etablere virksomheder i udlandet.

Boks 5.1 Netværksgrupper

ITD startede i 2003 en netværksgruppe med transport i Østeuropa som speciale under navnet ITD Netværk Østeuropa. Alle medlemmer, der er etableret i Østeuropa og har transport i Østeuropa, eller som overvejer at udvide aktiviteterne i Østeuropa, kan deltage i gruppens arbejde. ITD informerer om regler, vilkår og muligheder ved etablering af aktiviteter i udlandet - med særlig vægt på Central- og Østeuropa.

5.2.2. Outsourcing

En anden strategi i forhold til de internationale udfordringer kan være at outsource transportopgaverne helt eller delvist.

Delvis outsourcing kan f.eks. ske ved, at en dansk lastbil med dansk chauffør står for den del af transporten, der foregår i Danmark. Ved den danske grænse overdrages godset så til en udenlandsk lastbil med udenlandsk chauffør.

Fordele ved denne form for arbejdsdeling er, at:

- kunderne i begge ender af transporten oplever, at chaufføren taler det lokale sprog.
- de samlede omkostninger kan mindskes i forhold til en situation, hvor danske lastbiler med danske chauffører står for hele transporten.

Det er mindre ressourcekrævende for den enkelte virksomhed at outsource internationale transport til udenlandske vognmænd end at etablere datterselskaber i udlandet. Endvidere stiller det mindre krav til viden om lokale systemer, kultur og sprog.

En væsentlig ulempe ved at outsource transportopgaver helt er, at det kan skabe utilfredshed hos de danske kunder, hvis den chauffør, der henter eller bringer godset, ikke taler dansk. Dette kan i visse tilfælde afhjælpes ved at ansætte en person herhjemme, der kan det pågældende sprog, som så kan fungere som bindeled mellem kunde og chauffør.

5.3. Opkøb og investeringer

Internationaliseringen af transporterhvervet kan også foregå gennem opkøb og investeringer i allerede etablerede transportvirksomheder. Det vil sige, at danske virksomheder som en internationaliseringsstrategi kan investere i udenlandske virksomheder eller omvendt ved, at udenlandske virksomheder investerer i danske virksomheder.

Der findes ikke præcise statistiske oplysninger om, hvor mange danske vejgodsvirksomheder, der har outsourcet eller etableret sig i udlandet. Tilsvarende findes der heller ikke data for, hvor mange udenlandske virksomheder der har outsourcet transportopgaver til danske virksomheder eller etableret sig i Danmark.

5.3.1. Danske virksomheders opkøb og investeringer i udlandet

Der var over 6.000 godskørselsvirksomheder i vejgodserhvervet i 2006¹⁰. Erhvervsstrukturen i branchen er kendetegnet ved, at størstedelen af virksomhederne har færre end 20 ansatte.

Det er særdeles ressourcekrævende at opkøbe og investere i udenlandske virksomheder. Derfor kan nedenstående forhold også være medvirkende til, at danske vejgodsvirksomheder har en begrænset aktivitet i udenlandske virksomheder:

- Begrænset kapital
- Barrierer i lokalt administrativt system, lokalt marked, sprog og kultur
- Mange nationalt orienterede transportvirksomheder har ikke stor interesse i at opkøbe og investere til udlandet, fordi markedet for interne danske transporter vokser og er mere lukrativt.

Der er dog en række af de store danske virksomheder, som har gennemført markante opkøb i udlandet. Mest markant er DSV's opkøb af den hollandsk-baserede internationale transport- og logistikvirksomhed Frans Maas i 2006.

5.3.2. Udenlandske virksomheders opkøb og investeringer i Danmark

Udenlandske transportvirksomheders interesse for at opkøbe danske virksomheder vurderes indtil videre at være begrænset.

Der kan peges på følgende årsager til den begrænsede aktivitet:

- De fleste danske vejgodsvirksomheder er små set i international sammenhæng
- Høje danske lønninger
- Manglende lokalkendskab til regler og normer i Danmark
- Veldrevne danske virksomheder, hvor mulighederne for rationaliseringsgevinster er begrænsede.

Der synes snarere at tegne sig en tendens til, at danske virksomheder køber andre danske virksomheder, frem for at udlandet opkøber danske virksomheder.

¹⁰ Kilde: Færdselsstyrelsen

5.4. Nationale og internationale netværk og samarbejder

Bedre konkurrenceevne kan blandt andet opnås ved, at virksomhederne arbejder tættere sammen i mindre eller større netværk, således at de sammen kan opfylde de skærpede krav.

Et godt netværk kan bidrage til, at virksomheden får adgang til ny viden, styrker virksomhedens kompetence til at arbejde mere effektivt, finder nye markeder og kunder og udvikler nye konkurrencedygtige transportydelser. Dette er ikke kun til gavn for den enkelte virksomhed, men også til gavn for transportkøberne og samfundet generelt i forhold til en bedre kapacitetsudnyttelse og dermed i sidste ende også et bedre miljø.

Samarbejde gennem netværk kan foregå formelt eller uformelt, f.eks. ved at matche kundernes behov og udnytte transportmateriellet bedre. Derudover kan virksomhederne opnå fordele af, at ledelse og medarbejdere udveksler erfaringer, får nye impulser og henter inspiration ved at være medlem af diverse netværk, erfa-grupper, foreninger og brancheorganisationer.

Dansk Transport og Logistik (DTL) og International Transport Danmark (ITD) indledte i 2002 sammen med Transportministeriet (Færdselsstyrelsen) et samarbejde med henblik på at forbedre vejgodsvirksomhedernes grundlag for udvikling gennem samarbejde og netværk.

I 2003 blev første fase af projektet afsluttet med udsendelsen af en håndbog og en samling "best practice"-eksempler fra transportvirksomheder, som har udviklet sig gennem netværk og øget samarbejde.

Anden fase af projektet blev igangsat i 2004 og sigter mod en videreudvikling og afprøvning af koncepter for samarbejde og netværk. Der er etableret et netværk for yngre ledere i vejgodstransporterhvervet. Disse ledere får gennem deltagelse mulighed for at skabe et forum, hvor de kan få kendskab til hinanden og knytte personlige kontakter. For flere af de yngre ledere/ejere kan stillingen i toppen af virksomheden nemt blive en ensom affære, hvis de ikke har nogle ligesindede at udveksle erfaringer med – det være sig lige fra dagligdagens problemer til fremtidens udfordringer.

Et godt og velfungerende netværk udgør for mange derfor et vigtigt forretningsmæssigt såvel som personligt udviklende redskab. Her bliver idéer og problemstillinger testet og diskuteret, ligesom der hentes ny viden samt inspiration til forandringer og innovation.

Et andet pilotprojekt har fokuseret på, hvordan netværk og samarbejde kan effektivisere transport af containere. Her har to vejgodsvirksomheder, der begge transporterer containere, opnået effektiviseringsgevinster gennem fokusering på valg og investeringer i it-systemer, der kan være med til at optimere informationsudvekslingen mellem vognmænd og aktører på Århus Container Terminal Nord.

Boks 5.2 Netværk og vidensdeling

For Ancotrans og Glibstrup Transport A/S har det haft stor betydning at kunne rådføre sig med kollegaer og samarbejdspartnerne om flaskehalse og effektiviseringsmuligheder.

Stillet over for store og vidtrækkende IT-investeringer er det ifølge vognmændene en stor hjælp at kunne trække på andres erfaringer og viden på området – eller bare få et kvalificeret modspil i processen. Hvilke krav bør man stille til en IT-løsning? Hvad skal der til, for at systemet kan kommunikere med samarbejdspartnerens IT-system? Hvad skal virksomheden være opmærksom på ved valg af IT-system og IT-leverandør? Hvad bør en kravspecifikation og et udbudsmateriale indeholde? Hvilken indflydelse kan det få på forretningsgangen?

Den gensidige sparring giver et kvalificeret modspil og inspiration til nye måder at håndtere aktuelle udfordringer på. Desuden kan netværket bruges som testforum for at afprøve idéer.

Erhvervet giver udtryk for, at behovet for at samarbejde er stigende. Det er således en stigende erkendelse af nødvendigheden af øget samarbejde og netværk. Dette har uden tvivl også været en medvirkende årsag til brancheorganisationernes fortsatte arbejde med at understøtte netværksdannelsen.

Transportgruppen A/S er et eksempel på et meget formaliseret samarbejde mellem vognmænd. Virksomheden er beskæftiget med national transport og distribution af gods, varehotelydelser og IT-understøttede logistikløsninger. Transportgruppen A/S er et etableret samarbejde mellem 20 større danske vognmænd.

Interviewundersøgelsen peger på, at øget samarbejde kræver, at virksomhederne er loyale over for hinanden og vedligeholder det gode indbyrdes forhold. Derudover peges der på, at nøgleordet for at få et velfungerende samarbejde er god kommunikation.

Der gives udtryk for, at det internationale samarbejde hovedsageligt fokuserer på en effektiv løsning af opgaverne, men at det i mindre grad fokuserer på anvendelsen af IT, da de udenlandske virksomheders IT-systemer typisk ikke er så avancerede som de danske virksomheders it-systemer.

5.5. Initiativer til øget effektivisering af vejgods-transporterne

5.5.1. Positivt fokus på effektive vejtransporter i hele EU

EU spiller en central rolle i reguleringen af transporterhvervet. En meget stor del af de nationale regler, der fastsætter rammevilkårene for erhvervet, er initieret af EU. Dette skyldes, at transportmarkedet i høj grad er grænseoverskridende, hvorfor det er helt afgørende, at der sker en harmonisering af de nationale regelsæt.

Som eksempel kan nævnes regler på det køretøjstekniske område. Der har her været stort fokus på spørgsmålet om harmonisering af reglerne om køretøjers sikkerhed i bestræbelserne på at nedbringe antallet af trafikdræbte på det europæiske vejnet.

I forbindelse med spørgsmålet om køretøjsteknik kan desuden fremhæves kørsel med modulvogntog. Dette er som tidligere nævnt et område, hvor der på en række områder vil være mulighed for effektivisering. For at sikre maksimalt udbytte af disse gevinster er det imidlertid vigtigt at arbejde for, at mulighederne for at køre med modulvogntog udbredes til resten af EU, og at dette sker på vilkår, der sikrer fælles og gennemsigtige rammer for kørslen. Det kan nævnes, at Kommissionen i sommeren 2007 har udbudt opgaven om fordele og ulemper ved at tillade større vogntog i EU i lighed med den analyse, der blev udarbejdet i Danmark i 2004.

Der skal i EU generelt arbejdes for, at vejgodstransporten får bedre mulighed for at løfte transportopgaverne i fremtiden. Konkurrencen i EU-området skal være fair og sund, og barriererne for effektive transportere skal nedbrydes i alle lande. Den grænseoverskridende infrastruktur skal forbedres, mens der samtidig skal være fokus på trafikssikkerhed, miljø og energiforbrug i EU.

Herudover er det vigtigt at arbejde for et bedre samspil mellem de enkelte transportformer. Intermodale transportere vil kunne medvirke til en effektivisering af de enkelte transportformer til gavn for den samlede transportsektor.

Danmarks overordnede strategiske interesser i EU's transportpolitik er formuleret i publikationen "Transport- og Energiministeriets EU-politik" fra august 2007. Transportministeriet lægger i sin EU-politik særlig vægt på nedenstående initiativer.

Boks 5.3 Transportministeriets EU-politik

- Fair internationale konkurrencevilkår på EU-transportmarkedet og øget liberalisering.
- Fælles tekniske standarder på EU-plan, hvis der ikke er fælles globale standarder.
- Reduktion af flaskehalse og andre elementer, der skaber forsinkelser i EU-netværkene.
- Sikre et effektivt samspil mellem transportformer – ikke mindst hvad angår grænseoverskridende transportere i EU.
- Arbejde for fælles og konstant opdaterede regler på securityområdet i EU. I den forbindelse skal det sikres, at disse står i rimelig balance med omkostningerne tilknyttet til reglerne.
- God service til brugerne.

Med udgangspunkt i disse overordnede strategiske målsætninger vil Transportministeriet i tæt dialog med erhvervet arbejde hen imod at fremme effektiviseringen af vejgodstransporterne i EU. Dette skal blandt andet ske ved en ensartet implementering af EU lovgivning samt ved at arbejde for at sikre harmoniserede vilkår og fair konkurrence for alle vejgodstransportører uanset nationalitet, således at nationale særregler i videst muligt omfang undgås. Indsatsen skal desuden sikre, at EU's lovgivningsmæssige regelsæt for lastbiltransporterne understøtter erhvervet effektiviseringsproces.

Med henblik på at sikre en positiv udvikling for vejtransporterhvervet vil regeringen arbejde for følgende initiativer i EU-regi, der omfatter såvel sikkerhed, infrastruktur, køretøjsteknologi samt fremme af ITS og regelforenkling.

Boks 5.4 Regeringen vil arbejde på en række konkrete indsatsområder:

- I forhold til trafiksikkerhed vil regeringen arbejde med forbedret vejsikkerhed gennem eksempelvis forbedret infrastruktur, nye køretøjskonstruktioner, forskning, uddannelse og teknologi. Herudover vil regeringen arbejde for at videreføre initiativerne vedrørende ”intelligente biler” og ”eSafety”. Generelt vil regeringen arbejde for øget harmonisering af reglerne på transportområdet. Vejgodstransporterne er i høj grad er grænseoverskridende, hvilket forudsætter en fælles harmonisering.
- I forhold til teknologisk udvikling vil regeringen i EU aktivt arbejde for det fælleseuropæiske Galileo-projektet, som kan bidrage til at fremme og udvikle anvendelsen af ITS, hvilket i særlig grad vil være en fordel for vejgodstransporterhvervet.
- I forhold til presset på transportinfrastrukturen i EU vil regeringen medvirke til at sætte fokus på denne problemstilling. Dette arbejde vil indgå i grundlaget for de videre drøftelser i EU-regi.
- I forhold til konkurrencen på det europæiske transportmarked vil regeringen arbejde for en større regelharmonisering med henblik på at reducere antallet af nationale særregler og samtidig sikre administrative lettelser.
- Rigspolitiet deltager i øjeblikket i en arbejdsgruppe i EU-regi, der har til formål at analysere opsætningen af den digitale tachograf med henblik på eventuelle justeringer, såfremt der måtte være behov og mulighed herfor.

Foruden disse overordnede initiativer vil Skatteministeriet vurdere mulighederne for, at der i højere grad end nu gives adgang til at benytte udenlandske prøvenummerplader i Danmark. Der er i dag ikke mulighed for at anvende danske prøveplader i udlandet. Danmark har i dag kun en fælles aftale med de øvrige nordiske lande om anvendelse af prøveplader. Skatteministeriet har tilkendegivet, at det på sigt kan komme på tale at indgå flere bilaterale aftaler.

Der er fra erhvervs side blevet efterlyst en revision af godskørselsloven, hvilket Transportministeriet er enig i. Det er dog ministeriets opfattelse, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at revisionen afventer, at der foreligger en endelig udformning af EU-Kommissionens forslag til en ”vejtransportpakke”.

Boks 5.5 Revision af godskørselsloven i EU-regi – ”Vejpakken”

”Vejpakken”, der blev fremsat i foråret 2007, indeholder tre forslag til forordninger om fælles regler for adgangen til:

- vejtransporterhvervet (KOM (2007) 263),
- buskørselsmarkedet (KOM (2007) 264),
- markedet for international godskørsel (KOM (2007)265),

Forslagene er en del af Kommissionens forenklingsprojekt, der har til hensigt at sikre mere gennemskuelighed, klarere og enklere regler samt lettelse af administrative byrder med henblik på en generel styrkelse af erhvervet:

- Klarere regler for cabotagekørsel for lettere at kunne håndhæve reglerne administrativt
- Forenklet standardisering og udformning af fællesskabstilladelsen, bekræftede kopier og førerattesten
- Mulighed for at idømme sanktioner hen over landegrænser samt forbedret kommunikation mellem medlemsstaterne.

Forslagene skal reducere konkurrenceforvridning og forbedre transportvirksomhedernes overholdelse af vejtransportlovgivningen. Ifølge Kommissionens vurdering vil transportvirksomhedernes og myndighedernes administrative byrder blive reduceret med ca. 190 mio. €.

Formålet med vejpakken er blandt andet at skabe lige og gennemsigtige vilkår på tværs af EU's lande. Det er dog afgørende at den regelforenkling, der i forslaget lægges op til ikke sker på bekostning af erhvervets konkurrenceevne. Dette er baggrunden for at der lægges op til en evaluering af reglerne efter en periode.

I forlængelse af drøftelsen i EU vil Transportministeriet tage stilling til, hvorledes reglerne bedst muligt implementeres i blandt andet godskørselsloven.

Et vigtigt tema af særlig international karakter er spørgsmålet om at få udbredt kendskabet til danske transport- og logistikløsninger i udlandet. Danske transportvirksomheder har på dette område en stor "know how", hvilket illustreres af internationale undersøgelser, herunder blandt andet den oven for nævnte IMD-undersøgelse. Regeringen har en generel målsætning om aktivt at støtte markedsføring af danske virksomheder i udlandet, hvilket er baggrunden for Økonomi- og Erhvervsministeriets handlingsplan fra foråret 2007 "Handlingsplan for offensiv global markedsføring af Danmark".

Initiativerne i denne handlingsplan vil således også være anvendelige for danske transportvirksomheder.

Boks 5.6 Handlingsplan for offensiv global markedsføring af Danmark

Handlingsplanen er en konkret udmøntning af en politisk aftale fra april 2007 mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti samt Det Radikale Venstre.

Der er som et led i denne handlingsplan oprettet en fond ved navn "Fonden til Markedsføring af Danmark", hvor det er muligt at søge støtte til større projekter, der bidrager til at øge omverdenens kendskab til Danmarks styrker og kompetencer. Der er afsat 150 mio. kr. til fondens virke.

Information om denne fond kan fås ved henvendelse til Økonomi- og Erhvervsministeriet.

6. Fremme af sikre og bæredygtige vejgodstransporter

Udfordringerne på vejgodstransportområdet er karakteriseret ved på den ene side at skabe grundlag for fortsat effektivitet til gavn for transportkøberne og erhvervet. På den anden side eksisterer der en stor samfundsmæssig udfordring i forhold til at sikre en fortsat begrænsning af vejgodstransportsektorens negative påvirkning af miljø og CO₂ samtidig med, at trafiksikkerheden forbedres.

På transportområdet skal der med andre ord sikres en balance mellem fremkommelighed, økonomi, sikkerhed, CO₂-udledning og miljø, så transportområdet løbende udvikles og skaber stadig mere værdi for samfundet. Udfordringen på klimaområdet er særlig stor, fordi der forventes en betydelig vækst i vejgodstransportarbejdet i de kommende år.

Transport giver velstand og velfærd. Men der er også omkostninger ved transport og træk på energiresourcerne. Det kræver store investeringer at etablere, drive og vedligeholde transportsystemer. Transport belaster miljøet og påvirker klimaet samtidig med, at naturressourcer forbruges, og der er derfor behov for fortsat at afkoble vejgodstransportens miljøbelastning fra den økonomiske vækst i samfundet. Som det fremgår af kapitlet, går det i den rigtige retning med langt de fleste miljøfaktorer, mens det endnu ikke er lykkedes at afkoble CO₂-udledningen væsentligt fra trafikvæksten. Det bliver den store udfordring i de kommende år.

Endelig ses der for første gang i mange år en stigning i antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken. Det er derfor nødvendigt at rette et fornyet fokus på at vende udviklingen.

I dette kapitel fokuseres på initiativer, der kan bidrage til at sikre, at der i takt med den forventede vækst i vejgodstransportsektoren ikke sker en ubalance i forhold til trafiksikkerhed, miljø og CO₂.

6.1. Trafiksikkerhed

Antallet af uheld med lastbiler er heldigvis forholdsvis begrænset sammenlignet med antallet af uheld med personbiler. Til gengæld er ulykkerne ofte alvorlige og resulterer i relativt mange trafikdræbte i forhold til antallet af ulykker.

Nedenstående tabel 6.1. viser, at der i forhold til trafikulykker med lastbiler (inkl. forvogn) over 3,5 ton er tale om et fald i både antallet af alvorligt tilskadedekomne og i antallet af dræbte i de senere år. Tabellen omfatter alle tilskadedekomne og dræbte i forbindelse med ulykkerne og ikke alene personer i vare- og lastbilerne. Tabellen viser store udsving i antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne fra år til år, men set over perioden som helhed er udviklingen positiv.

Tabel 6.1 Dræbte og tilskadekomne ved trafikulykker med lastbiler over 3,5 ton (1999-2006)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007*
Alvorligt tilskadekomne	287	267	273	228	240	225	216	194	99
Dræbte	86	98	78	81	69	65	79	49	33

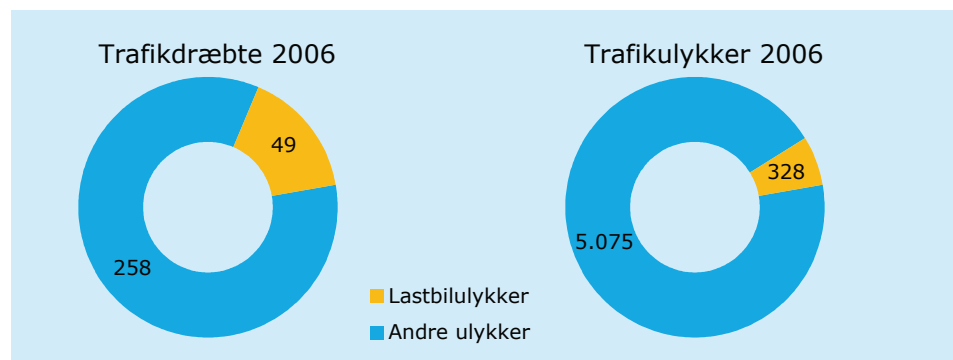
Kilde: VIS, Vejdirektoratet *) 1. halvår

Udviklingen viser, at lastbilchaufførerne og erhvervets organisationer har påtaget sig større ansvar i forhold til at forbedre trafiksikkerheden.

I 2007 er der imidlertid sket en stigning i antallet af trafikdræbte sammenlignet med 2006. Dette gælder både med hensyn til det totale antal trafikdræbte og med hensyn til dræbte i trafikulykker med lastbiler.

Ulykker hvor lastbiler er involveret er de farligste for de implicerede personer. I 2006 udgjorde ulykker med lastbiler 6,1 pct. af alle trafikulykker med hele 49 af de i alt 307 dræbte i trafikken. Det svarer til 16,0 pct.

Figur 6.1 Trafikulykker og trafikdræbte



Kilde: Vejdirektoratet

Ulykker med højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister udgør et særligt problem. I 2006 blev 31 cyklister dræbt, og 676 cyklister kom alvorligt til skade i trafikken. Heraf blev 6 cyklister dræbt i ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister. Antallet af dræbte cyklister i denne type ulykker udgør dermed ca. en femtedel af alle dræbte cyklister i trafikken. I 2007 er dette tal nede på tre dræbte cyklister i højresvingsulykker, hvilket viser, at en systematisk indsats fra både erhvervet selv, myndigheder og øvrige trafikanter virker.

6.2. Fortsat reduktion af trafikuheld med lastbiler

Antallet af trafikuheld og trafikdræbte med lastbiler er faldet gennem de seneste årtier. Dette er en positiv udvikling, som skal fastholdes og udbygges i de kommende år. Med henblik på at gennemføre dette arbejder Transportministeriet og vejgods-transporterhvervet med en række forskellige initiativer.

Trafikulykker kan ske på grund af vejens beskaffenhed, køretøjets stand eller (og det er langt det mest almindelige) føreren. Ofte er der dog tale om flere forskellige ulyk-

kesfaktorer, der tilsammen gør, at ulykken sker. For at forbedre sikkerheden skal der sættes ind på samtlige områder.

6.2.1. Forbedrede vejforhold

Vejdirektoratet har, med henblik på at forbedre sikkerheden på de danske veje, fastlagt en række strategier, der skal danne udgangspunkt for arbejdet med vejtrafikikkerhedsarbejdet de kommende år. Indsatsen bygger på fem overordnede strategier:

Boks 6.1 Vejdirektoratets strategi for vejsikkerhed

- **Bliv på vejen:** Handler om vejtekniske indsatser, der skal sikre, at trafikanterne bliver på vejen, f.eks. forbedrede krav til friktion, vandafstrømning og sporkøring, rabatsanering og vejbelysning.
- **Bedre konfliktstyring:** Består i vejtekniske indsatser, der kan forebygge, at ulykken sker ved eksempelvis at foretage krydsrenoveringer og anvende rumleriller som midterafmærkning på landeveje.
- **Tilgivende vejsider:** Har fokus på vejtekniske indsatser, der medvirker til, at konsekvenserne af ulykken, hvis der køres af vejbanen, bliver minimeret. Som eksempler kan nævnes sikring af skråningsanlæg, grøfter og trug, sikkerhedszoner i forbindelse med faste genstande og autoværn i vejside på motorveje.
- **Sikrere kollisioner:** Fokuserer på indsatser, der kan forebygge skader, hvor trafikanter støder sammen. Det kan være "Din fart"-skilte ved bygenemfarter, hastighedsplanlægning og tiltag mod spøgelsesbilister.
- **Kampagner, organisering og metode:** Består ud over gennemførelse af kampagner i at styrke internt og eksternt samarbejde og koordination.

6.2.2. Køretøjsteknik

Færdselsstyrelsen har lavet en handlingsplan vedrørende initiativer til forbedring af køretøjers indretning. Planen er dynamisk og under løbende revision. Det kan f. eks. skyldes helt nye opfindelser, eller at der i EU – som fastsætter langt hovedparten af tekniske krav til køretøjerne - viser sig interesse og rum til et emne, som ellers er vurderet som langsigtet. Det kan eksempelvis være et udviklingsprojekt, der afsluttes og giver gode resultater.

Nedenfor fremgår de områder, der særligt vil blive fokuseret på fra dansk side.

Boks 6.2 Særlige indsatsområder

Færdselsstyrelsen vil i særlig grad fokusere på følgende områder:

- **Krav om ESP (Elektronisk Stabilitets Program) på alle nye lastbiler og busser.** ESP modvirker væltning og udskridning. Færdselsstyrelsen vil i EU presse på for, at der stilles krav om ESP på alle nye biler, lastbiler og busser.
- **Skærpede krav til bremses ved periodisk syn i EU.** Færdselsstyrelsen vil i EU arbejde for en skærpelse af kravene til køretøjers bremses ved periodisk syn.

- **Intelligent farttilpasning (ISA).** Systemer, hvor bilen eksempelvis via GPS og et digitalt kort ”ved”, hvor den er, kender fartgrænsen, og som advarer føreren, hvis der køres for stærkt. To forsøg er i gang i Danmark p.t., og der arbejdes på en norm for ISA-udstyr, som forsikringsselskaberne kan henvide til, hvis de vil lave særlige ISA-forsikringer og give rabat til folk, der overholder hastighedsgrænserne.
- **Styrket forskning vedrørende blindvinkelsensor/radar og videokameraer på lastbiler.** Færdselsstyrelsen vil opfordre EU til at prioritere forskning i sikkerhedsudstyr til tunge køretøjer.
- **Deformerbar forkofanger på lastbiler** inklusive 30 cm større længde, der ikke medregnes i lastbilens længde. Færdselsstyrelsen vil rejse spørgsmålet i EU.
- **Sorte bokse i professionelle bilflåder.** Sorte bokse påvirker kørestilen, fordi folk ved, at de kan blive konfronteret med deres køremåde, hvis der sker en ulykke. Færdselsstyrelsen arbejder på en norm for sorte bokse, som forsikringsselskaberne kan benytte.
- **Afstandsradar (adaptive cruise control).** Afstandsradarer kan modvirke ulykker, hvor man kører op i den forankørende bil. Færdselsstyrelsen vil arbejde for økonomiske incitamenter og forbrugeroplysning.
- **Vognbaneskiftalarm.** Alarm aktiveres ved tilsyneladende utilsigtet vognbaneskift, f.eks. hvis føreren er uopmærksom eller er ved at falde i søvn. Færdselsstyrelsen vil arbejde for økonomiske incitamenter og forbrugeroplysning.

6.2.3. Højresvingsulykker

Som en opfølgning på Havarikommissionen for Vejtrafikulykkers analyse fra efteråret 2006, om ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister, er der taget en række initiativer.

Boks 6.3 Initiativer til reduktion af højresvingsulykker

Transportministeriet følger sammen med en række organisationer og myndigheder løbende op på indsatsen i forhold til en reduktion af højresvingsulykker. Der er taget følgende initiativer:

- kampagne rettet mod lastbilschauffører for at anbefale orienteringsstop ved krydsning af cykelsti
- kampagne rettet mod cyklister - herunder kampagne i maj 2007 med blandt andet tv-spots
- spejle og udsyn kontrolleres ved årligt periodiske syn
- informationsmateriale om spejlindstilling og udsyn
- ny spejltestplads
- nyt materiale til chauffører om spejle udleveres ved syn
- fortsat politikontrol af spejle
- informationsmateriale om vejtekniske løsninger til at forhindre højresvingsulykker blev udsendt til alle kommuner i sommeren 2007

I forening har de mange tiltag medvirket til en reduktion af ulykestallet, men der er fortsat behov for fokus på højresvingsulykkerne for at fastholde den positive udvikling.

Tabel 6.2 Udviklingen i højresvingsulykker (2002-2007)

År	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Dræbte	7	7	10	11	6	2

Kilde: Havarikommissionen for Vejtrafikulykker

Udover de oven for nævnte iværksatte tiltag anbefalede Havarikommissionen følgende tiltag, som fortsat er under overvejelse:

- Alle signalregulerede kryds skal bygges, så cyklister sikres.
- Der skal forskes i chaufførernes mulighed for at overskue den trafikale situation via bilruderne, spejle og kameraer.

6.2.4. Tilsyn

Færdselsstyrelsen foretager løbende tilsyn med, om godkendte godskørselsvirksomheder opfylder betingelserne for at opretholde tilladelserne. Dette sker ved en række indsatser, som har direkte trafiksikkerhedsmæssige og miljømæssige effekter. Et effektivt tilsyn er afgørende for at sikre et erhverv med lige konkurrencevilkår. Endvidere kan tilsynet ved at fastholde en høj standard i forhold til eksempelvis miljø og trafiksikkerhed medvirke til at sikre erhvervet et godt image.

Færdselsstyrelsens indsats i forhold til de tunge erhvervskøretøjer er fokuseret på at målrette tilsynet med følgende opfølgingsindsatser:

Boks 6.4 Opfølgingsindsatser

- Færdselsstyrelsens målrettede stikprøvekontrol af godskørselsvirksomhederne fortsættes, idet det vurderes, at det har en gavnlig effekt på trafiksikkerheden.
- Færdselsstyrelsen foretager en løbende vurdering af den nuværende tilsynsstrategi for derved fortsat at sikre en optimering af trafiksikkerheden.
- Færdselsstyrelsen foretager endvidere en undersøgelse af effekterne af stramningerne i Vejtransportrådets nye praksis for tilbagekaldelse af tilladelser og meddelelse af advarsler.

Trafiksikkerheden er et tema, der i høj grad også optager erhvervet selv og branchens organisationer. Eksempelvis har DTL udviklet værktøjet ”Trafiksikkerhed i Virksomheden”, der er en model for, hvordan virksomhedernes medarbejdere og ledelse bliver mere bevidste om trafiksikkerhed.

”Trafiksikkerhed i Virksomheden” sætter ikke blot ledelsesfokus på trafiksikkerhed, men medfører besparelser i virksomheden. Det øgede fokus på trafiksikkerhed medfører nemlig færre skader og uheld, som i sidste ende forhåbentlig medfører færre dræbte i trafikken.

Virksomheder kan gennemføre DTL’s program ”Trafiksikkerhed i Virksomheden”, der er DTL’s værktøj til styring og udvikling af en bedre trafiksikkerhed i transportvirksomhederne.

Styringssystemet bygger på tre grundelementer - en trafiksikkerhedspolitik, en trafiksikkerhedsmålsætning og en konkret handlingsplan for de kommende 12 måneder. De virksomheder, som ønsker at indføre "Trafiksikkerhed i Virksomheden", bliver certificeret af DTL, og denne certificering har en gyldighed på 12 måneder, hvorefter der skal ske en evaluering af handlingsplanen og de opnåede resultater. Certificerede virksomheder opnår en 10 pct. sikkerhedsrabat ved det tilknyttede forsikringselskab. Der er derfor også driftsøkonomisk god fornuft i at arbejde med trafiksikkerhed.

Også ITD har fokus på trafiksikkerhed. Under mottoet "sund og tryk på hjul" fokuserer ITD navnlig på chaufførsundhed som en vigtig trafiksikkerhedsfaktor.

6.3. Bæredygtighed

6.3.1. CO₂-udledning

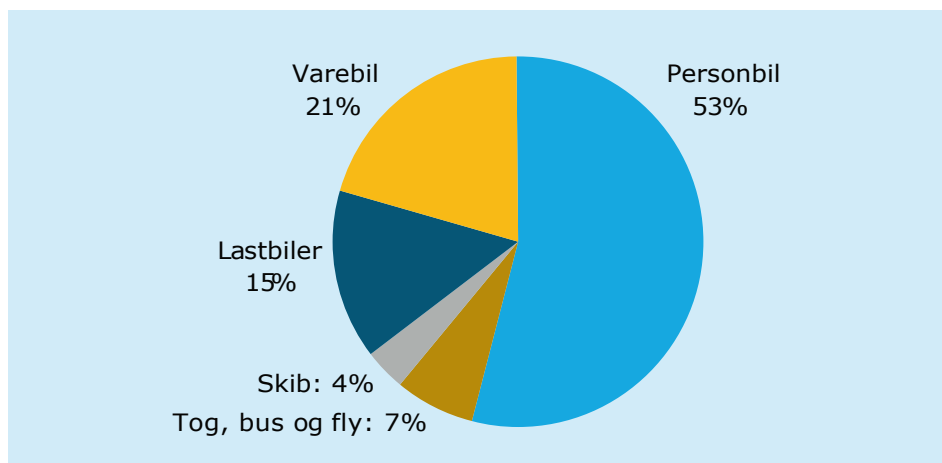
Transportsektoren bidrager til Danmarks samlede CO₂-udledning. Ifølge tal fra Miljøministeriet udgør transportsektorens andel af det samlede menneskeskabte CO₂-udslip ca. 23 pct. Transportsektorens CO₂-udledning har været voksende de seneste mange år, selv om væksten har været svagere end udviklingen i det samlede trafikarbejde.

Med den forventede vækst i godstransportarbejdet med lastbil som, skønner DTU Transport, vil blive mellem 2 og 3 pct. årligt frem til 2030, er der en meget stor udfordring i at sikre, at denne vækst ikke resulterer i en tilsvarende vækst i udledningen af CO₂ fra vejgodstransporten. Tværtimod er det regeringens ønske at undersøge mulighederne for, hvorledes et fald i transportsektorens CO₂-udledning kan realiseres.

Det skal bemærkes, at trafikarbejdet med personbil i Danmark er ca. 15 gange større end trafikarbejdet med lastbiler og sættevogne.

Lastbiler tegner sig dog pga. det høje brændstofforbrug pr. kørt kilometer for en relativt større del af transportsektorens CO₂-udledning. CO₂-udledningen fra lastbiler udgjorde i 2006 knap 2 mio. tons, mens CO₂-udledningen fra personbiler udgjorde godt 7 mio. tons af transportsektorens samlede nationale CO₂-udslip på godt 13 mio. tons årligt.

Figur 6.2 Den danske transportsektors CO₂-udslip i 2006 fordelt på forskellige transportmidler



Kilde: Energistyrelsen

Midlerne til reduktion af godstransportsektorens CO₂-udledninger retter sig primært mod køretekniske forbedringer og innovation, udvikling af energieffektive motorer, udnyttelse af potentialet ved modulvognog, bedre ruteplanlægnings- og logistiksystemer, så der sikres en høj kapacitetsudnyttelse samt udbredelse af renere brændstoffer, der er CO₂-neutrale eller alternativt udleder mindre CO₂ end traditionelle brændstoffer.

Senest har regeringen indgået energiaftale for årene 2008-2011 med fokus på blandt andet transportens muligheder for energibesparelser og – effektiviseringer. Aftalens overordnede ramme er at nedbringe Danmarks afhængighed af fossile brændsler, kul, olie og gas samt fastlægge de nødvendige virkemidler for opnåelse af VE-andelen, som målt i forhold til bruttoenergiforbruget skal udgøre 20 pct. i 2011.

Boks 6.5 Regeringens energiaftale på transportområdet

Energiaftalens indsatsområder for transporten

Biobrændstoffer:

Regeringens målsætning er, at biobrændstoffer mv. skal udgøre 5,75 pct. i 2010 samt 10 pct. i 2020 af brændstofanvendelsen i landstransporten. Til opfyldelse af målsætningen kan kun anvendes biobrændstoffer, som opfylder EU's kommende bæredygtighedskriterier. Virkemidlerne til opfyldelse af målsætningen vil blive tilpasset EU's beslutning om hvilke brændstoffer, der kan medregnes.

Afgiftsfritagelse for brintbiler og elbiler

Der vil i foråret 2008 blive gennemført en lovændring med henblik på afgiftsfritagelse for brintbiler, og tilsvarende vil afgiftsfritagelsen for elbiler blive forlænget til 2012.

Forsøgsordning med elbiler

Der igangsættes straks en forsøgsordning for elbiler med en bevilling på 10 mio. kr. årligt i 2008-9 og derefter 5 mio. kr. årligt i 2010-12.

Fremme af plug in hybrid-biler

Danmark skal være i front inden for plug in hybrid-biler, når teknologien er klar, og der vil inden udgangen af 2009 blive drøftet indsats for at fremme udbredelsen af plug in hybrid-biler.

Energipolitikken er i hovedtræk et europæisk anliggende og senest er EU-Kommissionen kommet med en klima- og energipakke og i denne lægges der vægt på, at opnå en reduktionsforpligtigelse for de ikke kvotebelagte sektorer og for Danmarks vedkommende en reduktion på 20 pct. i 2020.

Kvotedirektivet indeholder et forslag til ændring af EU's emissionshandelsordning som kan betyde at yderligere dele af transportsektoren skal indgå i kvoteregulerende sektor, eksempelvis er det besluttet at luftfarten skal indgå i den kvotebaserede sektor fra 2012.

Direktivforslaget til fremme af anvendelsen af vedvarende energikilder betyder for transportsektoren, at der sættes et bindende mål for andelen af vedvarende energi i transportenergiforbruget på mindst 10 pct. i 2020.

I kapitel 6.4 præsenteres en række konkrete CO₂-begrænsende initiativer, der forventes at kunne begrænse lastbiltransporternes CO₂-udledning. Samtidig vil også godstransporterne indgå i den samlede CO₂-strategi, som regeringen fremlægger i efteråret.

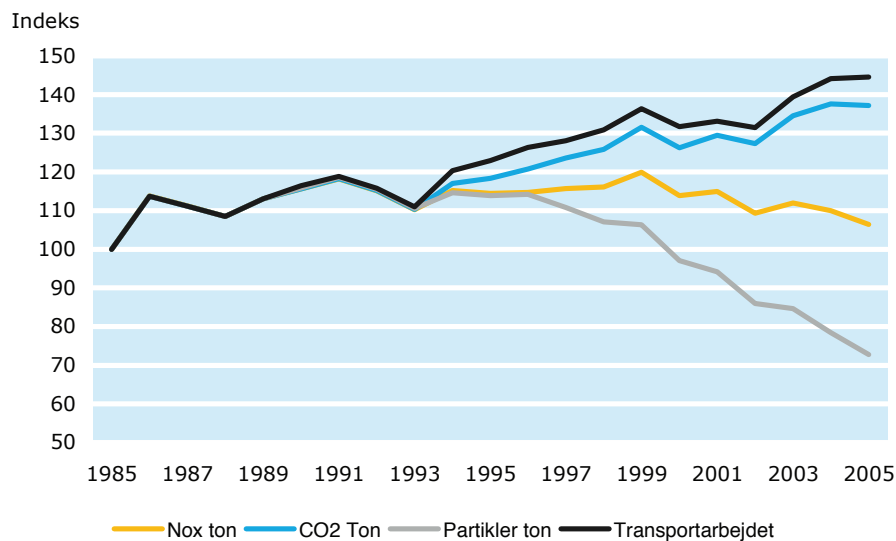
Initiativerne vedrører blandt andet forsøg med modulvogntog, hvor det anslås, at brændstofforbruget, for de transporter der omlægges til modulvogntog, vil blive reduceret med ca. 15 pct.

6.3.2. Luftforurening

Med hensyn til miljøbelastningen fra lastbiler er der sket en markant reduktion af udledningen af sundhedsskadelige stoffer fra lastbilstrafikken. Tunge køretøjer er alle forsynet med dieselmotorer, hvor udledningen af skadelige stoffer især drejer sig om partikler og kvælstofoxider (NO_x). Samtidig med at trafikarbejdet for lastbiler i perioden fra 1995-2004 er steget med ca. 16 pct., er partikeludledningen reduceret med ca. 35 pct. Der er altså sket en betydelig afkobling mellem vejgodstransportens udledning af partikler og den trafikvækst, der følger af øget aktivitet i sektoren.

Udviklingen for NO_x-udledningen er ikke tilsvarende tydelig som for partikler i perioden fra 1985 til 2005. Dette skyldes dels, at de tekniske EU-krav til reduktion har været mindre end for partikler, dels at der er kommet ny viden om emissionsfaktorer, som er anvendt siden 2005 til opgørelse af NO_x-udledningen. Af figur 6.3 fremgår dog, at NO_x-udledningen på trods af det øgede trafikarbejde ikke er stigende. Med indfasningen af Euro 4 og 5 vil der fremover ske en reduktion af NO_x-udledningen.

Figur 6.3 Udviklingen i lastbilers miljøbelastning

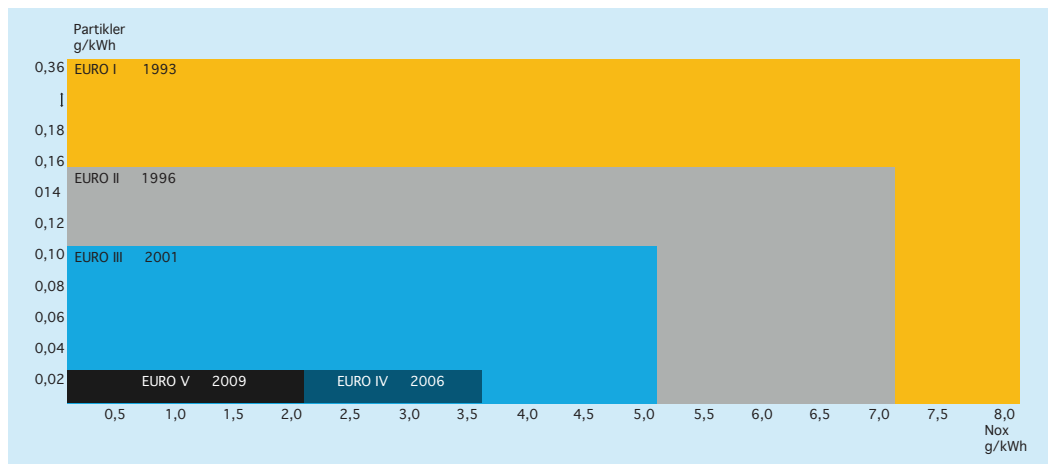


I EU-regi har der over årene været arbejdet systematisk med at reducere miljøbelastningen gennem de såkaldte Euro-normer, der gradvist skærper kravene til, hvor meget, der må udledes af forskellige skadelige stoffer. Kravene for udledningen af partikler og NO_x er blevet skærpet fra Euro I, som blev indført i 1993, til de kommende Euro 5 krav, der bliver gældende fra 2009.

Kravet til partikeludledning er skærpet med 94 pct. fra Euro 1 til Euro 4 og 5, mens kravet til NO_x-udledningen er skærpet med 56 pct. og 75 pct. for henholdsvis Euro 4 og Euro 5. Desuden er der indført en række supplerende krav, blandt andet i forbindelse med Euro 4 og 5, hvor der stilles krav om holdbarhed til det forureningsbegrænsende udstyr og krav om egeendiagnosesystemer, der overvåger det forureningsbegrænsende udstyr.

Med introduktion af Euro 4, der blev indført i 2006, reduceres den tilladte partikeludledning med 80 pct. i forhold til Euro 3. Derfor vil der ske en betydelig reduktion af partikeludledningen fra tunge køretøjer i årene fremover, efterhånden som lastbilene udskiftes med nyere og mere miljøvenlige modeller.

Figur 6.4 Udvikling i Euro-normer. Arealet af de forskellige bokse udtrykker de grænseværdier for partikler og NOx, der er knyttet til den enkelte Euro-norm.



6.4. Tiltag for at fremme vejgodstransportens bæredygtighed

Miljøeffekter fra lastbiltransporterne er blevet reduceret betydeligt gennem de seneste årtier. De fremskridt, der er nået, er primært et resultat af de skærpede emissionskrav til lastbilerne. Erhvervets organisationer har dog også ydet et væsentligt bidrag ved at synliggøre, hvordan transportvirksomheder udvikler "god praksis" med hensyn til at anvende miljøvenlige teknologier og med hensyn til at effektivisere og miljøoptimere deres transportere. De gode eksempler – og dem er der mange af - kan inspirere andre og bidrage til en bred anerkendelse af, at transportbranchen arbejder for en mere bæredygtig udvikling.

Den største miljømæssige udfordring på vejgodstransportområdet i de kommende år vil afgjort være at begrænse CO₂-udslippet. Problemet kan blandt andet afhjælpes ved, at transportvirksomhederne får bedre it-planlægningsværktøjer. Som eksempel kan nævnes, at ITD har udviklet en model, der gør det muligt for vognmandsvirksomhederne at beregne miljøbelastning. Et andet tiltag til reduktion af CO₂-udledningen vil være modulvogntog, der i kraft af deres størrelse vil reducere antallet af lastbiler på vejene og dermed medvirke til at mindske CO₂-udledningen.

Endelig kan det nævnes, at Transportministeriet, ITD og DTL har udgivet en håndbog og et "bestpractice"-katalog om netværk og samarbejde i transportbranchen. Sigtet med dette projekt har blandt andet været at skabe grundlag for en bedre kapacitetsudnyttelse i de enkelte transportere. Til gavn for økonomien i den enkelte transport og til gavn for miljøet – herunder forbrug af CO₂.

Den positive udvikling skal fastholdes og udbygges i de kommende år, og CO₂-udfordringen skal håndteres gennem en ambitiøs indsats. Regeringen arbejder i den forbindelse med en række forskellige initiativer:

Boks 6.6 Initiativer til forbedring af vejgodstransportens bæredygtighed

Regeringen vil i 2008 lægge op til, at biobrændstoffer, som opfylder EU's kommende bæredygtighedskriterier, skal udgøre 5,75 pct. af al benzin og diesel til transportformål fra 1. januar 2010. Målsætningen skal realiseres ved påbud til olieselskaberne.

Regeringen vil udarbejde en strategi for transportsektorens CO₂-udledning, hvor også godstransporterne inddrages. Strategien offentliggøres i efteråret 2008.

Regeringen forventer, at kørsel med modulvogntog vil bidrage til at reducere lastbilerhvervets miljøgener og reducere CO₂-udledningen. Et landsdækkende forsøg med modulvogntog planlægges igangsat i 2. halvår 2008. Det anslås, at brændstofforbruget for de transportere, der omlægges til modulvogntog, vil blive reduceret med ca. 15 pct.

Regeringen giver adgang til etablering af miljøzoner i større byområder.

Regeringen havde i 2007 afsat 22 mio. kr. til reduktion af partikeludslip fra tunge køretøjer og yderligere 15 mio. kr. i hvert af årene 2008 og 2009. Beløbet forventes især at blive brugt til tilskud til partikelfiltre på tunge køretøjer.

Regeringen har afsat 60 mio. kr. til en forsøgsordning med biodiesel. Ordningen vil i løbet af 2007-2009 give tilskud til kørsel med biodiesel med henblik på at indhente erfaring med anvendelse af biodiesel og afdække potentialet.

Regeringen vil i EU arbejde for at fremme fortsat mere miljøvenlige lastbiler i EU-området. EU har lavet aftaler med industrien om mere brændstoføkonomiske personbiler og varebiler, og næste skridt må naturligt være lastbilerne.

Blandt mulige tiltag kan nævnes:

- Bedre dæk med lavere rullemodstand
- Reduktion af luftmodstand vha. aerodynamiske skørter/spoilere med dispensation for længdekrav

Bedre kapacitetsudnyttelse. Ved at forbedre logistikken og dermed reducere omfanget af kørsel med tomme eller halvtomme enheder kan der spares brændstof.

Større totalvægte. Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen undersøger mulighederne herfor.

Energirigtig køreteknik bør fremmes. Kørestilen kan have stor betydning for brændstofforbruget, og der kan derfor opnås væsentlige besparelser på dette område. Energirigtig kørsel vil indgå i den videreuddannelse af chauffører, der indføres i forbindelse med, at EU's uddannelsesdirektiv gennemføres i Danmark.

I forhold til støjproblematikken arbejder Færdselsstyrelsen med at fremme krav til lastbilers dæk, hvilket udover en miljøgevinst også kan medvirke til støjreduktion.

I 2003 vedtog regeringen en strategi for at reducere støj. Regeringen har i 2003 vedtaget en vejstøjstrategi, som indeholder 10 statslige initiativer, der skaber rammerne for den fremtidige indsats for at reducere vejstøj. Denne strategi er fulgt af en bevilning på ca. 100 mio. kr. over en femårig periode til konkrete støjdæpende tiltag langs det eksisterende statsvejnet. I årene fremover vil en række større vejprojekter

blive realiseret, hvilket forventes samlet set at bidrage til en yderligere reduktion af antallet af støjbelastede boliger langs statsvejnettet.

Derudover vil regeringen udarbejde en handlingsplan mod trafikstøj. Målsætningen er en moderne, støjsvag trafik, som tager hensyn til omgivelserne.

7. Handlingsplan til styrkelse af vejgodstransporterne i Danmark

I relation til visionen om at sikre et effektivt og konkurrencedygtigt dansk vejgodstransporterhverv præsenteres i dette kapitel en samlet oversigt over de konkrete initiativer, der viser, hvem der er ansvarlig for de enkelte initiativer, og hvornår de forventes igangsat.

Initiativforslagene knyttes til de opstillede mål for en effektiv vejtransportsektor.

1. Danmark skal fastholde sin position som et af de bedste lande i verden til distribution

Initiativ	Ansvarlig	Forventet gennemførelse
Styrket dialog mellem erhvervet og offentlige myndigheder gennem inddragelse af erhvervets organisationer tidligt i beslutningsfaserne	Transportministeriet	”Godstransportens Tænk tank” skal styrke et udbygget samarbejde mellem de myndigheder, hvis rammevilkår har påvirkning på erhvervets udviklingsmuligheder. Se endvidere konkret plan herfor i kapitel 3, side 33.
Fremme af vejtransporterhvervets muligheder for deltagelse i EU’s 7. rammeprogram.	Transportministeriet i samarbejde med Forskningsstyrelsen	Målrettet orienteringsmøde vedrørende muligheder for deltagelse i 7. rammeprogram afholdes med erhvervet primo 2008.
Forbedret vejgodstransportstatistik.	Transportministeriet og Danmarks Statistik	Udspil fra Transportministeriet og Danmarks Statistik om mulighederne for at forbedre gods-transportstatistikken – drøftes med erhvervet primo 2008.
Øget forskning i transport og logistik.	Transportministeriet i samarbejde med Forskningsstyrelsen	Der arbejdes for, at transport og logistik bliver et tema i det kommende udbud af transportforskningsmidler i 2008/09.

2. Høj fremkommelighed og pålidelige ankomsttidspunkter for lastbiltransporter i Danmark

Initiativ	Ansvarlig	Forventet gennemførelse
<p>Øget brug af ITS i Danmark, herunder bl.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Digitale vejkort - Bedre trafikinfo - Digital trafikafvikling 	Transportministeriet	<p>Transportministeriet vil i 2008 udarbejde en samlet ITS-strategi på baggrund af udmeldingerne fra regeringens infrastrukturkommission.</p> <p>Strategien vil blive drøftet på et temamøde i 2008 og vendes desuden på møde i Godstransportens Tænketank.</p>
Investeringer i ny vejinfrastruktur	Transportministeriet	Transportministeriet vil på baggrund af Infrastrukturkommissionens anbefalinger udarbejde en investeringsplan i 2008.
Investeringer i rasteplasser	Transportministeriet Vejdirektoratet	Vejdirektoratet fremlægger i 2008 forslag til en udbygningsplan for rasteplasser langs motorvejsnettet og centrale dele af det øvrige statsvejnet

3. Modulvogntog og andre effektivitetsfremmende tiltag

Initiativ	Ansvarlig	Forventet gennemførelse
Udvidelse af den igangsatte forsøgsordning med modulvogntog	Transportministeriet	<p>Forsøg med modulvogntog igangsættes i efteråret 2008. Vejdirektoratet har vurderet grundlaget for en yderligere udvidelse af ordningen mhp. politisk beslutning. Der er som følge heraf afsat yderligere 60 mio. i 2009 med henblik på en udvidelse af forsøge</p>
Udbredelse af modulvogntog til andre EU-lande	Transportministeriet	Transportministeren har rejst spørgsmålet om udbredelse af kørsel med modulvogntog er EU-regi, og vil løbende følge op.
Tilladelse til højere totalvægt og akseltryk for lastbiler	Transportministeriet	Rapport fra Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen om muligheder for højere totalvægt og øget akseltryk forventes i 2008.

4. Fortsat sund konkurrencesituation og flere vækstiværksættere i erhvervet

Initiativ	Ansvarlig	Forventet gennemførelse
Målrettet information om transportiværksætternes adgang til kvalificeret rådgivning via de regionale væksthuse.	Økonomi- og Erhvervsministeriet i samarbejde med vejtransporterhvervets organisationer	Der aftales bilaterale møder herom mellem Økonomi- og Erhvervsministeriet og erhvervets organisationer.
Udbrede kendskabet til iværksætternes adgang til finansiering i erhvervet	Økonomi- og Erhvervsministeriet i dialog med erhvervets organisationer	Der aftales bilaterale møder herom mellem Økonomi- og Erhvervsministeriet og erhvervets organisationer.

5. Styrket samspil mellem vejgodstransport og andre transportformer

Initiativ	Ansvarlig	Forventet gennemførelse
Styrke samspillet mellem vejgodstransporter og andre transportformer via investeringer i infrastruktur, der fremmer intermodale transport.	Transportministeriet	Infrastrukturkommissionen har vurderet behovet for investeringer i infrastruktur, der fremmer samspil mellem transportformerne. Infrastrukturens anbefalinger forventes at danne grundlag for regeringens investeringsplan i 2008.
Opfølgning på de fremsatte initiativforslag i rapporten "Bedre samspil mellem transportformerne".	Transportministeriet	Gennemføres løbende. Blandt andet vil regeringen komme med et udspil vedrørende kombiterminalernes fremtid primo 2008.
Styrke Godstransportens Tænketaenk gennem supplerende temamøder og løbende nedsatte arbejdsgrupper mv.	Transportministeriet	Temamøderne forventes påbegyndt primo 2008.
Arbejde for at sikre transportplanlægningen ved mere dialog mellem stat og kommuner gennem de regionale vejcentre som forum.	Transportministeriet	Løbende indsats.

6. Regelforenkling for vejgodstransporterhvervet

Initiativ	Ansvarlig	Forventet gennemførelse
Administrative lettelser for vejtransporterhvervet	Transportministeriet	Transportministeriet vil nedsætte en arbejdsgruppe under Gods-transportens Tænketaank. Gruppen skal gennemgå lovgivningen og de administrative regler inden for branchen. På EU-plan arbejdes der med spørgsmålet om administrative lettelser i forbindelse med behandlingen af Kommissionens forslag til "vejtransportpakke".
Fortsat reduktion af virksomhedernes administrative byrder med 25 pct. frem mod 2010	Transportministeriet samt øvrige ministerier	Projektet løber frem mod 2010
Forenklet tilladelsesadministration	Færdselsstyrelsen	Færdselsstyrelsen arbejder med initiativet, der forventes afsluttet 2008.
Forenkling af typegodkendelser for tunge køretøjer	Færdselsstyrelsen	Initiativet forventes gennemført i 2008.
Undersøgelse af muligheden for forenkling af kontrollen med hastighedsbegrænsere	Færdselsstyrelsen, Rigspolitiet	2008
Iværksætte en uddannelse af ledsagebilførere	Færdselsstyrelsen, Rigspolitiet	2008
Færdselsstyrelsen vil undersøge muligheden for at tilpasse regelgrundlaget for visse arbejdskøretøjer på havneområder	Færdselsstyrelsen	2008
Revision af Færdselsstyrelsens tilsynsstrategi	Færdselsstyrelsen	Færdselsstyrelsen vil i 2008 revidere sin nuværende tilsynsstrategi med henblik på yderligere at målrette indsatsen i forhold til de virksomheder, hvor behovet for tilsyn er til stede.
Revision af godskørselsloven	Færdselsstyrelsen	Arbejdet vil blive igangsat i forlængelse af vedtagelsen af den vejpakke, der i øjeblikket er under forhandling i EU. Arbejdet forventes således at kunne gennemføres i 2008.

6. Regelforenkling for vejgodstransporterhvervet (fortsat)

Initiativ	Ansvarlig	Forventet gennemførelse
Drøfte skatte- og afgiftsmæssige spørgsmål i arbejdsgruppen under Godstransportens Tænketank vedrørende administrative lettelser	Transportministeriet	Initiativet vil blive iværksat primo 2008.
Undersøge muligheden for anvendelse af danske prøveplader i udlandet	Skatteministeriet	2008
Vurdere administration af vejbenyttelsesafgiften	Skatteministeriet	Løbende
Faste sovepladser i følgebiler	Skatteministeriet	2008

7. Sikre den bedst mulige arbejdskrafttilgang til erhvervet og modvirke tidlig tilbagetrækning fra erhvervet

Initiativ	Ansvarlig	Forventet gennemførelse
Opprioritere personalepleje såsom sund livsstil og godt arbejdsmiljø i vejgodstransportbranchen med henblik på at forebygge fysisk og psykisk nedslidning i vejtransporterhvervet.	Transporterhvervets organisationer med bistand fra Beskæftigelsesministeriet	I branchen har blandt andet ITD igangsat en proces med øget fokus på sund livsstil og et godt arbejdsmiljø. Beskæftigelsesministeriet orienterer om mulighederne for at ansøge om statslige midler til konkrete projekter.
Udbrede kendskabet til Forebyggelsesfonden blandt transportvirksomhederne	Beskæftigelsesministeriet og transporterhvervets organisationer	Løbende indsats
Individuel kompetencevurdering (inden for AMU-området), hvor den enkeltes kompetencer anerkendes, uanset hvor og hvordan disse kompetencer er erhvervet.	Undervisningsministeriet	Initiativet er igangsat
Nye uddannelses tilbud inden for AMU-området som f.eks. miljøstyring, uddannelse for udenlandske chauffører etc.	Undervisningsministeriet	Nye uddannelses tilbud kommer løbende. Mulighed for afholdelse af AMU på andet undervisningssprog end dansk er iværksat med virkning fra 1. august 2007.
Revision af erhvervsuddannelserne på transportområdet, herunder: - Kontoruddannelsen med specialt spedition og shipping. - Chaufføruddannelsen med specialerne godschauffør, tankbilchauffør, kranfører og renovationschauffør samt buschaufføruddannelsen.	Undervisningsministeriet Transportens Uddannelsesudvalg (TUR)	Er iværksat
Implementering af uddannelsesdirektivet for chauffører, der blandt andet sikrer bedre chaufførkompetencer.	Færdselsstyrelsen	For godschauffører træder direktivet i kraft september 2009.
Flere nydanskere i vejtransporterhvervet	Integrationsministeriet og transporterhvervets organisationer	Mulighederne for at iværksætte en målrettet kampagne undersøges af Integrationsministeriet.
Flere kvinder i vejtransporterhvervet	Transporterhvervets organisationer	Proces er igangsat af blandt andre ITD.

8. Effektive vejtransporter i EU

Initiativ	Ansvarlig	Forventet gennemførelse
Fremme effektive vejgodstransporter i EU-regi og arbejde for, at EU-Kommissionen forstår og udvikler vejtransporten i EU-landene.	Transportministeriet	Løbende indsats
Arbejde for fair internationale konkurrencevilkår samt en øget liberalisering af EU-transportmarkedet..	Transportministeriet	Løbende indsats
Arbejde for fælles tekniske standarder på EU-plan, hvis der ikke er fælles globale standarder.	Transportministeriet	Løbende indsats
Sikre et effektivt samspil mellem transportformer – særligt i forhold til grænseoverskridende transport i EU.	Transportministeriet	Løbende indsats
Skabe fælles relevante EU sikkerheds- og sikringsregler i rimelig balance med omkostningerne knyttet til reglerne.	Transportministeriet	Løbende indsats
Sikre god service til brugerne.	Transportministeriet	Løbende indsats
Sætte fokus på arbejdet med trafikikkerhed i EU.	Transportministeriet	Løbende indsats
Arbejde aktivt for Gallileo-projektet, med henblik på at fremme og udvikle anvendelsen af ITS.	Transportministeriet	2007-2008
Arbejde aktivt for at sætte fokus på det øgede pres på infrastrukturen i EU.	Transportministeriet	Løbende indsats
Arbejde for en større regelharmonisering med henblik på at reducere antallet af nationale særregler.	Transportministeriet	Transportministeriet vil løbende arbejde for større regelharmonisering i EU. Spørgsmålet indgår desuden i ministeriets generelle regelforvaltning. Endelig vil problemstillingen blive behandlet i Godstransportens Tænketank.
Deltagelse i EU-arbejdsgruppe vedrørende opsætning af den digitale tachograf med henblik på eventuelle justeringer, såfremt der måtte være behov og mulighed herfor.	Justitsministeriet Rigspolitiet	2007/2008

9. Fortsat reduktion af trafikuheld med lastbiler

Initiativ	Ansvarlig	Forventet gennemførelse
Gennemførelse af Vejdirektoratets strategier om forbedret vejsikkerhed.	Transportministeriet, Vejdirektoratet	Foretages løbende i forhold til de igangværende projekter og forventes udbygget som opfølgning på infrastrukturkommissionens udmeldinger og den kommende investeringsplan i 2008.
Gennemførelse af Færdselsstyrelsens strategier på det køretøjstekniske område, bl.a.: <ul style="list-style-type: none"> - ESP (Elektronisk Stabilitets Program) på alle nye lastbiler - Sorte bokse i professionelle bilflåder. - Afstandsradar (adaptive cruise control). - Skærpede krav til bremses ved periodisk syn i EU - Intelligent farttilpasning (ISA) 	Transportministeriet og Færdselsstyrelsen	Viften af initiativer gennemføres i 2008.
Opfølgning på Havarikommissionen for Vejtrafikulykkes undersøgelse af højresvingsulykker med lastbiler og cyklister. Initiativerne omfatter blandt andet følgende: <ul style="list-style-type: none"> • Alle signalregulerede kryds skal udformes, så cyklister sikres. • Der skal forskes i chaufførernes mulighed for at overskue den trafikale situation via sidespejle og kamerateknologier. 	Færdselsstyrelsen, Justitsministeriet og erhvervets organisationer, Vejdirektoratet Transportministeriet	Opfølgningsprocessen er igangsat og forventes gennemført i løbet af 2008.

10. Begrænsning af miljøpåvirkning og CO₂-udledningen

Initiativ	Ansvarlig	Forventet gennemførelse
CO ₂ -strategi for transportsektoren	Transportministeriet	Efteråret 2008
Fremme af miljøvenlige lastbiler	Miljøministeriet og EU-Kommissionen	Igangværende proces, blandt andet krav til EURO-normlastbiler. I EU's 7. rammeprogram er afsat forskningsmidler til fremme af mere miljøvenlige lastbiler.
Adgang til etablering af miljøzoner i større byområder	Miljøministeriet og Miljøstyrelsen	2008-2009
Forsøgsordning med biodiesel	Færdselsstyrelsen	2008-2009
Forsøg med modulvogntog, der reducerer CO ₂ -udslip	Transportministeriet	2008
Undervisning i energirigtig kørsel	Færdselsstyrelsen	Undervisningen er en del af det samlede uddannelsesforløb, som chaufføren skal gennemgå ifølge uddannelsesdirektivet, der som nævnt ovenfor får virkning fra september 2009 for godschauffører.
Anvendelse af biobrændstoffer	Transportministeriet og Færdselsstyrelsen	Biobrændstoffer skal udgøre 5, 75 pct. samt 10 pct. i 2020.
Afgiftsfritagelse af forbrændte biler og elbiler	Skatteministeriet	Foråret 2008
Forsøgsordning med elbiler	Færdselsstyrelsen	2008-2012
Anvendelse af vedvarende energi i transportenergiforbruget	Transportministeriet og EU-kommissionen	Andelen af vedvarende energi på mindst 10 pct. i 2010.
Fremme af udbredelse plug-in hybrid biler		Inden udgangen af 2009 i gang-sættes en proces med drøftelse af indsats.

