



En Ny Vej Frem

Udviklingsplan for vejgodstransporterhvervet

11. april 2016

Indhold

1. Sammenfatning	5
2. Vejgodstransportbranchen	7
Baggrund	8
Vejgodstransporterhvervet i tal	9
Vigtig del af forsyningskæden	11
Tre markeder og deres karakteristika	13
3. Perspektiver og muligheder	17
Vejgodstransport – en del af en bredere logistikbranche	18
Trends der påvirker vejgodstransporterhvervet	18
Styrker og udfordringer	21
Udviklingsmuligheder	26
4. Vision	29
5. Strategiske mål	33
6. Effektiv og lige konkurrence	35
Klare og entydige regler	36
Ophævelse af nationale særregler	37
Håndhævelse	38
7. Udvikling af nye markeder gennem innovation	41
Fortsat være frontløber for effektiv logistik	43
Øge opmærksomheden på digitalisering	43
Øge muligheder for automatisering og ny køretøjsteknologi	46
8. Bedre rekruttering og højere kvalifikationer	49
Attraktiv branche og godt image	50
Kompetenceudvikling	51
God ledelse	52
9. God fremkommelighed	53
Effektiv distribution i byer	55
Effektiv infrastruktur/rastepladser	56
Bedre sammenspil mellem transportformer	57
Mulighed for etablering af vognmandsvirksomheder i landzone	58
Betaling for kørsel på veje i EU	59
Bilag 1	61
KOMMISSORIUM - En ny vej frem	61

1. Sammenfatning

Danmark har et velfungerende vejgodstransporterhverv.

Vejgodstransport er en vigtig del af forsyningskæden for industri, byggeri, landbrug, handel og andre virksomheder og binder varestrømme sammen fra råvarer til halvfabrikata og produktion til forbrug og videre til bortskaffelse og genanvendelse.

Vejgodstransport er i denne kæde en fleksibel transportform, som lever op til transportkøbernes krav om hurtige og direkte leverancer. Godstransport og logistik yder i dagligdagen en stor indsats for at imødekomme kundernes krav, og der findes hele tiden nye og gode løsninger på kundernes udfordringer. Erhvervet bidrager på den måde til, at Danmark har et effektivt distributionssystem, der understøtter de øvrige erhvervsaktiviteter og genererer danske arbejdspladser.

Vejgodstransporterhvervet beskrives i kapitel 2 og spænder fra transportører til logistikvirksomheder. Erhvervet består af egentlige godsvognmænd, som råder over lastbiler og chauffører. Hertil kommer speditører og logistikvirksomheder, transportcentre og virksomheder, der driver pakhuse og godshåndtering samt en række virksomheder, der sikrer, at lastbiltransporten indgår som en del af en sammenhængende forsyningskæde fra producent til forbruger. Der er en udvikling i gang fra den fysiske transportvirksomhed med flytning af gods fra punkt A til punkt B til mere komplekse logistikydelser samt udvikling af nichevirksomheder.

På godsområdet er der forskellige historier at fortælle, idet området omfatter en række forskellige segmenter. De mange markeder i markedet giver sig udtryk i den ende af skalaen som containerkørsel til og fra havne, som er et meget konkurrenceudsat marked og i stort omfang varetaget af udenlandske transportvirksomheder, herunder danskejede datterselskaber. I den anden ende af skalaen er der renovationskørsel og entreprenørkørsel, hvor der er konkurrence nationalt, men ikke internationalt. Herudover findes der nichemarkeder, som kræver særligt udstyr, og hvor der ikke er stor udenlandsk konkurrence.

Logistikvirksomheder ser i sin natur ikke på nationale grænser. Der er derimod en naturlig opsplitning af det egentlige transportmarked i en national og en international del. I overlappet mellem de to markeder findes cabotagekørslen. Den indenlandske transport varetages primært af danske vognmænd og den internationale til/fra Danmark af udenlandsk indregistrerede lastbiler (eventuelt ejet af udenlandske datterselskaber af danske selskaber).

I 2013 var der 7.460 danske virksomheder i vejgodserhvervene. De omsatte for 107 mia. kr. og beskæftigede ca. 42.400 personer opgjort som årsværk. De seneste omsætningstal, baseret på Danmarks Statistik, viser en positiv udvikling på 4 % for den danske vognmandsbranche i perioden januar-november 2015 i forhold til samme periode året før.

Det er vigtigt at denne situation fastholdes og udvikles. Det er derfor af afgørende betydning, at der gøres en målrettet indsats for at fastholde Danmark som et af de førende lande i verden, når det gælder et velfungerende transport- og logistiksystem.

For at skabe øget vækst i produktivitet, effektivitet og beskæftigelse skal der arbejdes for øget effektiv og lige konkurrence, udvikling af nye markeder gennem innovation, højere kvalifikationer og bedre rekruttering. Hertil kommer, at god fremkommelighed er en vigtig del af løsningen.

I dette arbejde vil det være naturligt at udnytte og bygge videre på de styrker, som er beskrevet i kapitel 3 om perspektiver og muligheder, herunder veluddannede chauffø-

rer og speditører, og at virksomhederne er i front med IT. Endvidere skal der være opmærksomhed på de trends, som påvirker markedet, f.eks. digitalisering, ny teknologi, nye spillere på markedet og øget integration mellem transportkunde og logistikvirksomhed.

Vejtransportrådets udviklingsplan er udarbejdet på baggrund af anbefalinger fra den samlede vejgodstransportbranche med bidrag fra en bred kreds af interessenter i branchen.

Visionerne for udviklingsplanen beskrives i kapitel 4 og er:

- Vejgodstransportbranchen understøtter den øvrige erhvervssektor med effektive transport- og logistikløsninger, der gør det attraktivt at investere i Danmark.
- Der skabes vækst i produktivitet, effektivitet og beskæftigelse.
- Udbygge eksisterende markedsandele og skabe nye muligheder. Det gælder såvel på indenrigsmarkedet som på det europæiske marked.
- Vejgodstransporterhvervet styrker sin position i logistikkæden fra underleverandør til slutbruger.
- Udviklingen i erhvervet skal understøttes af adgang til kompetent arbejdskraft, høj kvalitet og innovation og udnyttelse af IT og ny teknologi.

Det opnås ved at stille skarpt på fire strategiske mål, som beskrives i kapitel 5:

- 1) Effektiv og lige konkurrence
- 2) Udvikling af nye markeder gennem innovation
- 3) Højere kvalifikationer og nemmere rekruttering
- 4) God fremkommelighed

Til hvert strategisk mål anbefaler Vejtransportrådet i kapitlerne 6-9 en række tiltag, som skal understøtte disse.

2. Vejgodstransportbranchen



Vejtransportrådet har iværksat et arbejde med en udviklingsplan for vejgodstransportområdet. Nedenfor beskrives baggrunden for udviklingsplanen, vejgodstransporterhvervet i tal og vejgodstransportens rolle i forsyningskæden. Endvidere beskrives tre markeder på vejgodsområdet og deres karakteristika.

Baggrund

Med afsæt i Temperaturmåling¹ af den erhvervsmæssige vejgodstransport har Vejtransportrådet i april 2015 iværksat arbejdet med en udviklingsplan for vejgodstransporterhvervet.

Vejtransportrådet ønskede, at der ud fra en vision skulle udarbejdes en udviklingsplan for, hvordan erhvervet kan styrkes og udvikle sig til den position, som det ønsker at indtage i fremtiden².

Visionen skulle bl.a. forholde sig til vækst og beskæftigelse i erhvervet, medarbejdernes kompetencer og erhvervets bidrag til grøn vækst og trafiksikkerhed.

Udviklingsplanen kunne tage afsæt i de interne styrker og svagheder og eksterne muligheder og trusler fra omgivelserne, som er afdækket i temperaturmålingen, hvorfor følgende temaer kunne indgå:

- Lige konkurrence og effektiv, målrettet kontrol
- Øget samarbejde med kunder
- Fastholdelse og rekruttering af medarbejdere
- Behov for at understøtte en bedre kapacitetsudnyttelse
- Nye serviceydelser kræver øgede investeringer
- Udnyttelse af Danmarks styrke på logistikområdet

Arbejdet med udviklingsplanen har været forankret i Vejtransportrådets arbejdsgruppe, som består af repræsentanter fra 3F, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører, DI Transport og ITD. Endvidere har repræsentanter fra Erhvervsstyrelsen og Vejdirektoratet deltaget i møderne.

Der har været afholdt fire workshops og en række opfølgende møder i arbejdsgruppen. Workshoppene har haft fokus på fire temaer: 1) sikre at det er attraktivt at drive vejgodstransporterhvervsvirksomhed i Danmark, 2) Danmarks styrkepositioner inden for logistik udbygges og anvendes til at skabe udvikling, 3) øge fokus på fastholdelse og rekruttering og 4) indeholdt tre emner: sætte fokus på øgede investeringer, understøtte de grønne løsninger og sikre den nødvendige infrastruktur.

Endvidere er Vejtransportrådets medlemmer blevet interviewet af PA Consult/Rambøll Management Consulting om deres syn på vejtransportsektorens udvikling. Deres betragtninger er indgået i konsulenternes bidrag til beskrivelse af erhvervet.

Tidshorizonten for udviklingsplanen kan være såvel på kort sigt som på længere sigt, idet der vurderes at være "lavt hængende frugter", som kan høstes hurtigt, samt mere langsigtede mål, som kan nås inden for 2-5 år.

¹ Temperaturmålingen bestod af tre rapporter: 1) Statistisk Analyse af vejtransporten, Danmarks Statistik, marts 2015, 2) Arbejdsmarkedsanalyse for Trafikstyrelsen, Aim Create, november 2014 og 3) Succeshistorier fra Logistik og Vejtransportbranchen, Tetraplan/Incentive, november 2014.

² Jf. kommissoriet der er vedlagt som Bilag 1

Vejgodstransporterhvervet i tal

Mængden af vejgods i EU og EFTA-landene nåede et foreløbigt højdepunkt i 2007/2008, hvor vejgodserhvervet producerede 1.900 mia. tonkilometer. Totalt set udgør det nationale vejgodstransportarbejde i EU og EFTA-landene ca. 2/3 af markedet, mens det internationale vejgodstransportarbejde udgør ca. 1/3 af markedet.

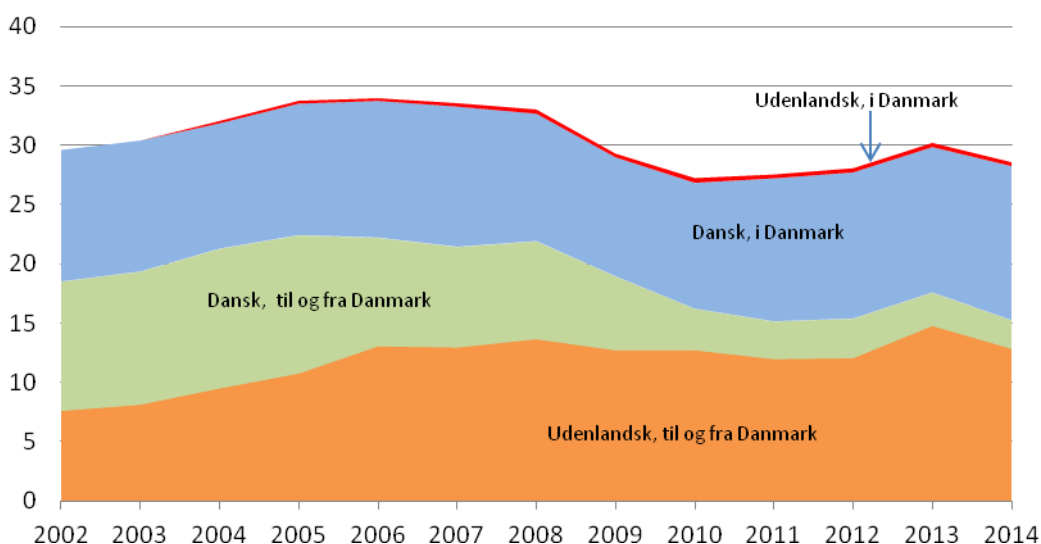
Finanskrisen betød et stort fald i efterspørgslen, hvilket indebærer, at mange virksomheder i vejgodserhvervene måtte lukke. Medvirkende hertil var også strammere kreditrammer fra bankerne og strammere likviditet og manglende evne til at leve op til kapitalkravene. Produktionen har siden stabiliseret sig på et niveau på ca. 1.700 mia. tonkilometer. Danske lastbilers markedsandele af dette store europæiske marked har siden 2008 ligget nogenlunde konstant på ca. 1 %, dog med en vigende tendens.

I 2013 var der 7.460 danske virksomheder i vejgodserhvervene. De omsatte for 107 mia. kr. Vejgodserhvervene beskæftiger ca. 42.400 personer opgjort som årsværk. Transporten genererer mange arbejdspladser også inden for tilknyttede erhverv. Seneste omsætningstal fra DI, baseret på Danmarks Statistik, viser en positiv udvikling på 4,0 % for den danske vognmandsbranche i perioden januar-november 2015 i forhold til samme periode året før.

Set som erhvervsklynge består vejgodserhvervene af egentlige godsvognmænd, som råder over lastbiler og chauffører. Herudover består erhvervet af speditører og logistikvirksomheder, transportcentre og virksomheder, der driver pakhuse og godshåndtering samt en række virksomheder, der sikrer, at lastbiltransporten indgår som en del af en sammenhængende forsyningskæde fra producent til forbruger.

Danske logistikvirksomheder markerer sig stærkt på europæisk og verdens plan, og danske logistikvirksomheder håndterer fortsat en stor del af transporterne i Danmark, mellem Danmark og udlandet og uden for Danmark. Derved genereres mange danske arbejdspladser, hvilket understøtter endnu flere beskæftigede hos kunderne.

Mia. tonkm



Figur 1. Samlet transportarbejde fra, til og i Danmark

Kilde: Statistisk analyse af vejtransport, december 2014. Bemærk at "Udenlandsk, i Danmark" dækker cabotage.

Udviklingen i godstransport med danske biler er samlet set faldet fra 2002-2014 med ca. 30 %. Hele faldet er dog sket i de internationale transporter.

De danske lastbiler er, jf. Figur 1, blevet presset på de internationale ture, mens de har kunnet opretholde aktiviteten på de nationale ture. Siden 2002 har de danske køretøjer kunnet fastholde og endda forøge transportarbejdet en smule efter et dyk i 2009. Danmarks Statistik noterer dog, at stigningen er stor i forhold til f.eks. BNP-væksten i samme periode.

Det nationale vejgodstransporterhverv befinder sig i en forholdsvis stabil periode, hvor der har været vækst i transportarbejdet siden 2009 samtidigt med, at der er sket en forøget kapacitetsudnyttelse. Det kræver et vedvarende fokus og en aktiv indsats, ikke mindst set i lyset af den stadigt voksende internationale konkurrence i store dele af det nationale marked, hvis udviklingen på det nationale område skal bevares.

I 2002 var det nationale transportarbejde 11 mia. tonkilometer, mens det i 2014 var 12,95 mia. tonkilometer. Der var i perioden fra 2009 til 2011 en relativ kraftig stigning i såvel kørt distance som pålæst mængde. Når der dykkes ned i kvartalstallene, ses stigningen at starte i 2. kvartal 2010. Omvendt gælder, at det internationale vejgodstransporterhverv fortsat mister betydelige markedsandele til udenlandske vognmænd.

En overordnet konklusion fra Vejtransportrådets temperaturmåling er, at det danske vejtransporterhverv befinder sig i en periode, hvor der kan konstateres såvel positive som negative udviklingstendenser.

Det samlede vejtransporterhverv har i de seneste år været præget af opbremsningen i verdenshandlen som følge af den økonomiske krise. Når efterspørgslen efter varer stagnerer, har det stor betydning for efterspørgslen efter de vejtransportydelse, som erhvervet leverer. Bemærk at det udenlandske transportarbejde til og fra Danmark, efter en kraftig stigning fra 2012 til 2013, i 2014 faldt tilbage på et mere normalt niveau omkring 13 mia. tonkilometer.

Rammevilkårene for betjening af de nationale markeder adskiller sig fra de internationale vejgodstransporter. Hvis en udenlandsk vognmandsvirksomhed ønsker adgang til hele det nationale marked for vejgods, er der krav om, at den skal etablere sig i landet. Dette indebærer, at virksomhederne skal følge løn- og arbejdsvilkår for chauffører i gældende kollektive overenskomster. Ved at anvende reglerne om cabotagekørsel kan den udenlandske vognmandsvirksomhed i et vist omfang opnå denne adgang. Det er således tilladt for en udenlandsk vognmandsvirksomhed at køre tre cabotageure inden for syv dage efter en international tur. Hver ny international tur giver mulighed for tre nye cabotageure.

En stor andel af de udenlandske lastbiler, der kører i Danmark, er dog ejede eller delvist ejede af danske selskaber, så det er uklart, i hvilken grad tabet af markedsandele påvirker de danske vognmænds samlede økonomi. Det omtalte tab af markedsandele kan være forudsætningen for, at mange af virksomhederne fortsat kan holde fast i de pågældende transporter og i de værdiskabende services, der er tilknyttet transporterne.

Konkret har forskellen i omkostningerne til chauffører i Danmark og Tyskland betydet, at en række danske vognmandsvirksomheder har etableret datterselskaber i Tyskland. Disse datterselskaber varetager nu en del af de internationale transporter mellem Danmark og udlandet og transporter internt i Danmark (cabotagekørsel). Hertil kommer, at flere danske vognmænd har etableret datterselskaber i Østeuropa. Fra 2007 til 2013 voksede antallet af medarbejdere i dansk ejede datterselskaber i udlandet inden for vejgodserhvervene med ca. 20 pct. til i alt 16.168 medarbejdere.

Faldet i markedsandele påvirker især antallet af chaufførarbejdspladser i Danmark, der er faldet med 22 % i perioden 2008-2012, hvilket svarer til ca. 8.000 medarbejdere³. Antallet af chaufførjobs inden for vejgodstransport (godsvognmænd) er faldet med ca. 12 %⁴.

Faldet i antal danske chaufførjob i de internationale transporter skyldes primært den finansielle krise samt det forhold, at lønniveauet i de fleste lande, som Danmark har samhandel med, er betydeligt lavere end i Danmark.

Generelt kan det siges, at Danmark har et velfungerende vejgodstransporterhverv, der bidrager til, at vi har et effektivt distributionssystem her i landet. Vejgodstransport er en fleksibel transportform, som kan leve op til transportkøbernes krav om hurtige, direkte og ofte små leverancer. Det er vigtigt, at denne situation fastholdes og udvikles. Transporten genererer endvidere mange arbejdspladser også inden for andre tilknyttede erhverv, det være sig hos speditører, uddannelsessteder, lastbilopbyggere, værksteder m.fl.

Erhvervet yder i dagligdagen en stor indsats for at imødekomme kundernes krav, og der findes hele tiden nye og gode løsninger på kundernes udfordringer.

Generelt på godsområdet er der flere forskellige historier at fortælle, idet området omfatter mange segmenter. Derfor skal det tages i betragtning, at Temperaturmålingen dækker over mange, meget forskellige markeder.

De mange markeder i markedet giver sig f.eks. udtryk i den ene ende af skalaen som containerkørsel til og fra havne, som er et meget konkurrenceudsat marked og i stort omfang varetaget af udenlandske transportvirksomheder, herunder danske virksomheder etableret i udlandet. Disse transporter udføres i henhold til reglerne om kombineret trafik til og fra havne.

I den anden ende af skalaen er der f.eks. renovationskørsel og entreprenørkørsel, hvor der er konkurrence nationalt, men ikke internationalt. Disse transporter omfatter f.eks. affaldshåndtering og kørsel med grus, sten, beton, jord o. lign.

Herudover findes der nichemarkeder, som kræver særligt udstyr, f.eks. kranbiler eller olietransporter, hvor der ikke er stor udenlandsk konkurrence. Sidstnævnte omfatter bl.a. distribution af benzin, diesel og fyringsolie til tankstationer, private, landbrug og industri eller bitumen til brug for f.eks. asfaltproduktion.

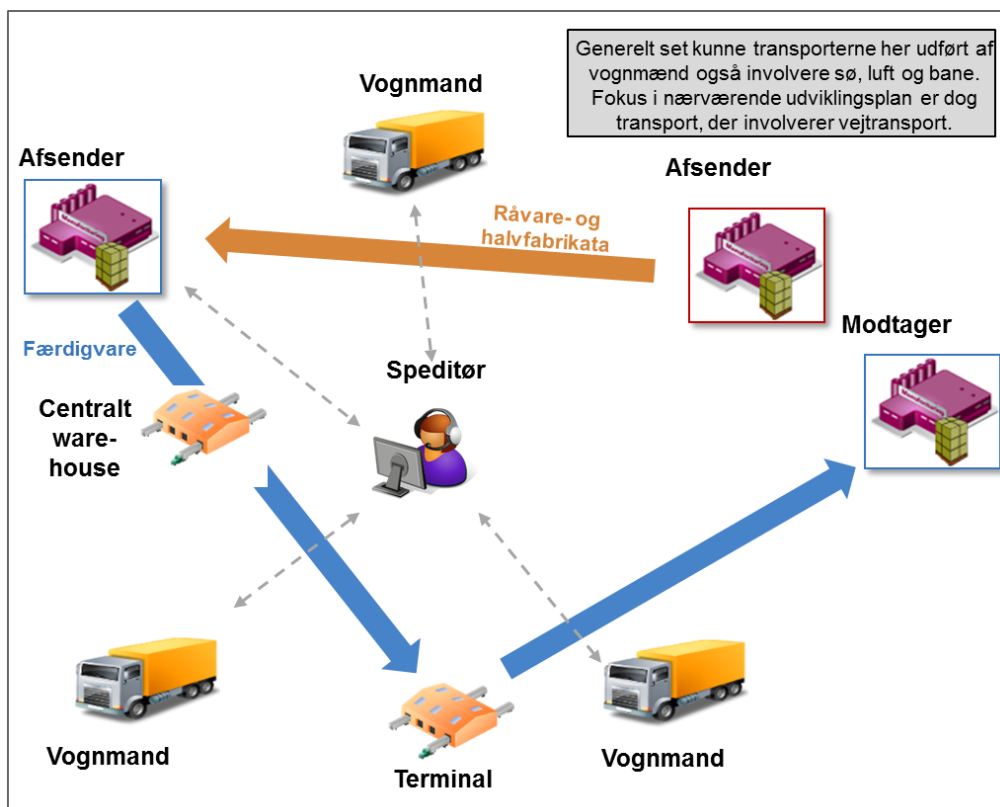
Vigtig del af forsyningskæden

Vejgodstransport er en vigtig del af forsyningskæden for industri, byggeri, landbrug, handel og andre virksomheder og binder varestrømme sammen fra råvarer til halvfabrikata og produktion til forbrug og videre til bortskaffelse og genanvendelse. Private er ikke længere kun indirekte brugere af vejgodstransport, men er som følge af den stadig øgede e-handel også direkte brugere af sektorens ydelser. I kraft af Europas geografi og forholdsvis korte afstande foregår størstedelen af den europæiske gods-transport på vej, idet omlastning til andre transportformer er både tidskrævende og omkostningstungt.

³ Jf. Danmarks Statistik (omtalt i rapporten "Cabotagekørsel i Danmark En rapport om et samfundsproblem", udført for DTL og 3F i august 2012.

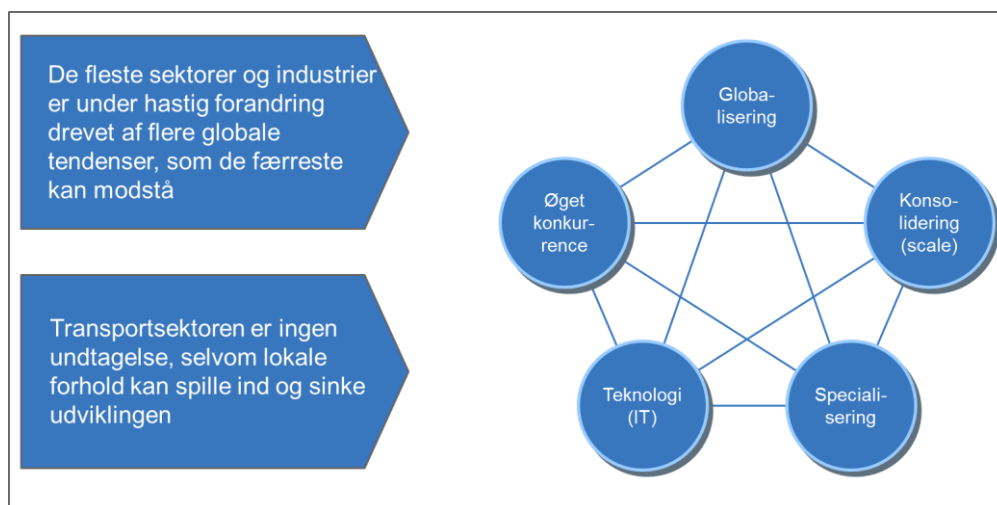
⁴ Jf. Statistisk Analyse af vejtransporten, Danmarks Statistik, marts 2015,

Branchen leverer mange forskellige typer af ydelser fra den rene transport (fuldlæs, stykgods, pakker, distribution, mv.), over en kombination af både transport og spedition, til mere kundeintegrerede ydelser (f.eks. warehousing, just-in-time logistik, mv.), hvor logistikvirksomheden varetager dele af transportkøbernes logistikfunktioner. Virksomhederne i branchen kan derfor godt udfylde flere af rollerne i værdikæden, jf. Figur 2.



Figur 2: Aktørerne i godstransport

Mange af transportkøberne opererer i en globaliseret verden og er dermed underlagt en international konkurrence i et stadigt mere transparent marked. De typiske svar på dette er at effektivisere (ofte gennem IT) for at blive mere konkurrencedygtig, men også at konsolidere sig for at opnå stordrift og dermed højere effektivitet, eller modsætningsvist at specialisere sig enten i forhold til markedet eller ydelser eller endog specifikke kunder. Den globale udvikling driver tilsvarende krav i transportsektoren i Danmark, jf. Figur 3.



Figur 3: Globalisering medfører konkurrencepres

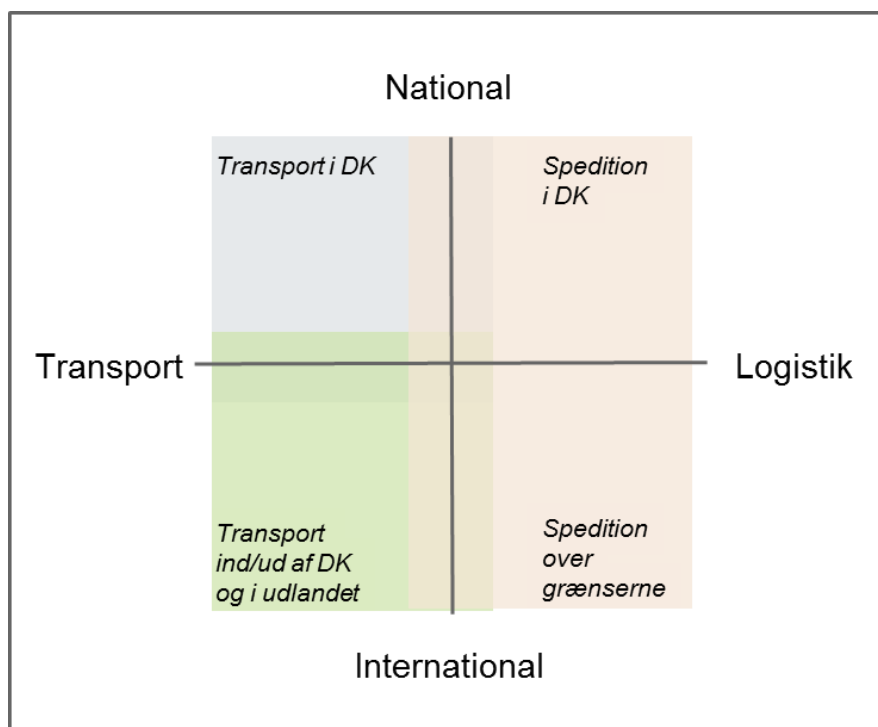
I Danmark udføres 85-90 %⁵ af vejgodstransporten af danske lastbiler, men dette er ikke i sig selv en beskyttelse mod den globaliserede udvikling præget af intensiv konkurrence. For transportkøberne er transport bare én blandt mange omkostningsvariable, og pga. det generelle konkurrencepres, som transportkøberne selv er udsat for, og viden om transportomkostninger udenfor Danmark, lægger de et tilsvarende pres på deres leverandører og således også på transportsektoren i Danmark – godt hjulpet af speditørerne, der arbejder internationalt.

Det er muligt, at hel eller delvis hjemtagning af allerede udflyttet produktion eller massiv udbredelse af 3D-print både i produktion og hos forbrugerne vil ændre på billedet af godsfordelingen, men det må forventes at være marginalt indenfor udviklingsplanens tidshorisont.

Tre markeder og deres karakteristika

Som beskrevet ovenfor spænder vejgodstransporterhvervet fra transportører til logistikvirksomheder. Hvor sidstnævnte i sin natur ikke ser på nationale grænser, er der en naturlig opsplitning af det egentlige transportmarked i en national og en international del.

⁵ Kilde: Danmarks Statistik



Figur 4: De overordnede tre markeder hvori vejgodstransportvirksomheder opererer (inspireret af rapporten 'Success historier fra vejtransportbranchen', Tetraplan/Incentive, november 2014)

Den indenlandske transport varetages primært af danske vognmænd. Den internationale transport til/fra Danmark varetages primært⁶ af udenlandsk indregistrerede lastbiler (eventuelt ejet af udenlandske datterselskab af danske vognmænd). Denne forskel skyldes i høj grad, at det internationale marked er blevet konkurrenceudsat ved åbningen af det indre transportmarked i EU.

I overlappet mellem de to markeder findes cabotagekørslen, hvor en international transport må efterfølges af op til tre nationale transporter indenfor syv dage (ud fra et rationale om at udnytte kapaciteten i systemet bedst muligt). På grund af de uens lønniveauer er der en omkostningsforskel mellem nationale og internationale aktører. Bl.a. af denne grund er begrænsningen om højst tre cabotage-transporter inden for én uge indført i EU. Hver ny international tur giver ret til tre nye cabotagetur.

Over en tredjedel af de danske vognmandsvirksomheder har kun én lastbil⁷. Den køres typisk af ejeren selv, som en såkaldt selvkørende vognmand. Som selvstændig er vedkommende ikke underlagt de almindelige arbejdstagerregler, herunder godskørselslovens bestemmelser om overenskomstmæssig løn, hvorfor særligt selvkørende vognmænd kommer i et direkte konkurrenceforhold til de udenlandske chauffører, der kører på et andet og lavere lønniveau. Dette udgør ifølge branchen en trussel mod danske selvkørende vognmænd.

⁶ Se figur 3.5 i 'Statistisk analyse af vejtransport', Danmarks Statistik, marts 2015.

⁷ Se tabel 4.8 i 'Statistisk analyse af vejtransport', Danmarks Statistik, marts 2015.



Speditionsbranchen har over de senere årtier udviklet sig fra toldklarering og spedition til egentlige logistikvirksomheder, der går i stadig tættere relationer med transportkøberne. Den er ikke nødvendigvis bundet til vejgodstransporten, men gør i lige så høj grad brug af sø-, luft- og jernbanetransport, hvis der herved opnås en mere omkostningseffektiv transportløsning. Logistikbranchens valg af transportform kan således påvirke vejgodstransporten. Hvis andre transportformer i stigende omfang bliver valgt, vil det kunne konkurrenceudsætte vejgodstransportbranchen tilsvarende.



3. Perspektiver og muligheder



Nedenfor gives en perspektivering af vejgodstransport som en del af en bredere logistikbranche. Endvidere beskrives trends, som ses i markederne. Endelig vurderes styrker og udfordringer i erhvervet, og blikket rettes mod overordnede muligheder for virksomhederne.

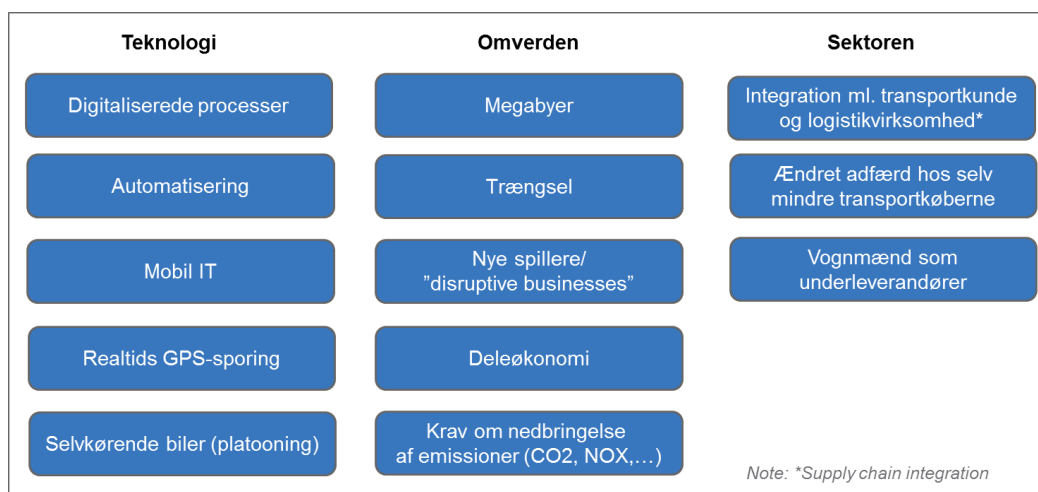
Vejgodstransport – en del af en bredere logistikbranche

Der er en klar udvikling i gang fra den fysiske transportvirksomhed med flytning af gods fra punkt A til punkt B til mere komplekse logistikydelser som egentlig forarbejdning af varer til planlægning og formidling af transporterne. Der tjenes således i dag penge på meget andet og mere end kørsel, og trods en skærpet konkurrencesituation er det fortsat muligt at øge indtjeningen i visse segmenter af markedet. Det kan f.eks. være lagerstyring, pakning af varer eller ordrehåndtering, som foretages i tæt samarbejde med kunderne for at forbedre service og reducere omkostninger.

Kunderne forventer, at det særligt er i samarbejdet med dem, at det bliver muligt at skabe ekstra værdi og integrere transporten og logistikken i virksomhedernes værdikæde. Der er i højere grad fokus på leveringsikkerhed og kvalitet i den samlede leverance. Nogle transportvirksomheder tilbyder således samlede transport- og logistikydelser til kunder, hvor lagerstyringsværktøjer sikrer overblik over hele logistik- og værdikæden fra producent og hovedlager til leverance hos kunden.

Trends der påvirker vejgodstransporterhvervet

Transportbranchen påvirkes af en række aktuelle trends. Nogle af disse er globale og generelle for mange brancher, mens andre er mere strukturelle og specifikke for godsbranchen (se Figur 5).



Figur 5: Trends der påvirker godstransportbranchen

I det følgende er kort motiveret, hvorfor disse trends overordnet set må forventes at spille ind på vejgodstransportbranchens udvikling. Der vil selvfølgelig være forskelle, afhængigt af det marked man opererer i.

Digitaliserede processer

Meget af det traditionelt manuelle, papirbaserede arbejde erstattes af digitale løsninger. Der er allerede sket en del, eksempelvis med digitale fragtbreve, self-service portaler til kunderne og direkte kommunikation mellem aktørernes IT-systemer uden medarbejdernes medvirken - og udviklingen er først nu kommet i fart i vejtransportsektoren. Et eksempel på en branche, der er nået langt kunne være luftfarten, hvor papirbaserede billetter og boardingkort er erstattet af en app med QR-koder.

Automatisering

Robotteknologi og kunstig intelligens (AI) udvikler sig hurtigt, så både kontorarbejde (f.eks. kørselsplanlægning og dispatch) og fysisk håndtering (f.eks. plukning og pakning samt anden terminalhåndtering) i stigende grad udføres automatisk uden menneskelig involvering. Amazons systemer kan eksempelvis plukke varerne, før kunden vælger dem, på baggrund af en analyse af tidligere og aktuel adfærd.

Mobil IT

Smartphones og diverse systemer indbygget i lastbilerne muliggør allerede i dag en meget mere effektiv kommunikation mellem chauffør og vognmand/speditør end hidtil muligt. For de selvkørende vognmænds vedkommende indebærer den mobile IT-udvikling øget fleksibilitet i forretningsdelen af arbejdsopgaverne. Dertil kommer fysiske ting (f.eks. kølecontainere) nu online (f.eks. Internet of Things – IoT). Endvidere bruger chaufførerne mere håndholdt teknologi, og der er en fremkomst af stadig smartere apps, der f.eks. kan fange og videresende data til speditørernes og transportkundernes brug.

Realtids GPS-sporing

GPS-sporing muliggør mere effektiv (og automatiseret) planlægning og driftsafvikling, så flertallet af transportvirksomhederne anvender allerede i dag GPS-værktøjer, eller også er de på vej til det. Som eksempel har store transportvirksomheder GPS-sender i deres trailere.

Selvkørende biler (platooning)

Teknologi, der muliggør selvkørende biler, er under hastig udvikling.

Trods den megen tale om selvkørende personbiler, må det forventes at udviklingen starter i godssektoren, som bedre kan bære de initiale omkostninger. Forsøg er allerede foretaget i Sverige, USA og Tyskland. Selvkørende køretøjer anvendes allerede på lukkede områder (åbne miner, havnearealer o.l.).

En variant af den selvkørende lastbil/vogntog kan være "platooning" (én lastbil med chauffør forrest, som også styrer de efterfølgende 2,3, .. lastbiler) mellem godsterminaler. Denne teknologi rummer på længere sigt store effektiviseringspotentialer, særligt i forhold til chaufførmangel og et reduceret behov for, at vogntoget gør holdt pga. krav om hviletid.

En anden variant er små selvkørende robotter (Starship Robots) til "last-mile" transport af mindre partier varer.

Megabyer

Urbaniseringen foregår også i Danmark og vores nærområde. Byer bliver således primært steder, hvor de fysiske varer forbruges, men de produceres uden for byerne. Transportarbejdet vil således fortsat stige, og effektive bylogistiske-løsninger bliver endnu vigtigere, idet man samtidig vil forsøge at undgå for megen tung trafik i byerne.

Godshåndteringen i London under det seneste OL kan give inspiration til typer af løsninger, der i stigende omfang kunne blive relevante.

Trængsel

Mange steder er infrastrukturen presset allerede nu. Nogen steder kan den udbygges, men andre steder mangler pladsen simpelthen. Trængsel må således forventes at være et vilkår, og de lande og transportvirksomheder, som håndterer den bedst, vinder. IT vil også her spille en rolle, idet både historisk og realtidsinformation om trafikken kan være med til at sikre en bedre kørselsplanlægning og -afvikling. Flere transportører har allerede i dag taget denne type information til sig for at øge forudsigeligheden.

Nye spillere/"disruptive businesses"

Der eksperimenteres med nye forretningsmodeller, herunder de såkaldte "disruptive businesses", som er modeller, der udfordrer og nedbryder de hidtidige forretningsstrukturer. Amazon var et godt eksempel herpå, hvor salg af bøger pludselig blev defineret på en ny måde, men også deleøkonomi (se nedenfor), og fremkomsten af nye transparente godsportaler kan let rykke rundt på markedsandele i vejtransportsektoren.

Aktører som Amazon og Walmart eksperimenterer f.eks. med pakkeleverancer via droner. På sigt vil noget af virksomhedernes produktion kunne foregå lokalt, gennem 3D-print, som også almindelige forbrugere må forventes at tage til sig, efterhånden som teknologien udvikles.

Deleøkonomi

Teknologi har fjernet transaktionsomkostninger i en sådan grad, at privatpersoner og freelancere nemmere kan indgå som producenter af ydelser via IT-platforme. Der opstår således hver dag nye platforme - også inden for godstransport. Det fylder ikke meget lige nu, men det kan hurtigt ændre sig.

Krav om nedbringelse af emissioner

Transportsektoren står for en omstilling til lavere emissioner. Partikler og NO_x håndteres allerede via EU-krav, men omstillingen til uafhængighed af fossile brændstoffer vil kræve en stor indsats. Anbefalingen fra bl.a. Teknologirådet har været at elektrificere så meget som muligt og reservere den begrænsede mængde biobrændsel til tung transport. En anden mulighed kunne være, at sektoren fortsat anvender fossile brændsler, som udlignes af eksport af vedvarende energi.

Uanset tilgang, er det dog vigtigt, at sektoren kender mål og rammevilkår et godt stykke frem i tiden, således at de rette dispositioner kan foretages.

Integration mellem transportkunde og logistikvirksomhed

For at effektivisere produktionen og nedbringe varelagre sker der en stigende grad af logistik integration. Logistikvirksomheder kommer således dybere ind i kundernes processer og varetager nogle af disse, f.eks. warehousing eller plukning til produktionsbåndet.

Ændret adfærd hos selv mindre transportkøbere

Indkøb af transportydelser sker for de store transportkøberes vedkommende typisk ved formaliserede udbud, hvor flere transportvirksomheder inviteres til at byde på opgaven for en årrække. Vurderingskriterierne vil oftest være transportløsningens beskaffenhed, serviceniveau, pris og kvalitet, og formålet er at sikre den for transportkøberen mest omkostningseffektive løsning, der matcher virksomhedens behov.

Det nye er, at mellemstore og selv mindre transportkøbere med et regelmæssigt transportbehov har taget denne indkøbsform til sig, hvilket stiller transportbranchen overfor en stadig mere intensiv konkurrencesituation, hvor både pris og ydelse skal være skarp for at være med om budet. Alle de store logistikvirksomheder bekræfter denne tendens. Et godt eksempel er en mindre dansk farve- og lakfabrik, der nyligt både har udbudt sine transportopgaver, skiftet leverandør – trods et mangeårigt samarbejde med anden leverandør – og opnået en betydelig reduktion i sine transportomkostninger.

Endvidere konsoliderer de transportkøbende virksomheder herhjemme i stor udstrækning deres transportkøb, bl.a. fordi de konsoliderer deres terminaler, fabrikker og butikker. Det har fjernet – og vil sikkert også fremover risikere at fjerne – det lokale kundegrundlag for mange vognmænd.

Det skærper kravene til virksomhederne i vejtransportbranchen yderligere, hvor de, der ikke følger med udviklingen eller ikke opnår en kritisk masse, risikerer at blive hængt af.

Vognmænd som underleverandører

I konsekvens af at de fleste virksomheder har nedlagt egne transportafdelinger og dermed også selvstændig indkøb af transportydelser hos vognmændene, er denne funktion i stigende grad overgået til speditørvirksomhederne.

Samtidig med at der sker en øget integration mellem kunde og logistikvirksomhed, skifter vognmandens kunde fra at være den oprindelige transportkøber til at være en speditør eller en anden vognmand, idet en række større vognmænd har benyttet mulighederne i markedet og udvidet deres ydelser til at inkludere logistikvirksomhed.

Denne udvikling kan yderligere forstærkes af fremkomsten af godsportaler og nye spillere med anderledes forretningsmodeller, der overtager kundekontakten.

Konkurrencen fra udenlandske vognmandsvirksomheder

EU er blevet udvidet med de baltiske og østeuropæiske lande. Lande, hvor løn- og arbejdsvilkårene er anderledes end i de nordvesteuropæiske medlemmer af EU.

De nuværende cabotageregler og muligheden for tredjelandskørsel gør, at udenlandske vognmandsvirksomheder kan køre permanent uden for hjemlandet, men på hjemlandets løn- og arbejdsvilkår. Det kan presse vognmandsvirksomhederne i værtsstaten, herunder Danmark. Flere vesteuropæiske lande har forsøgt at imødegå dette pres og denne konkurrence ved at indføre lovpligtig minimumsløn.

Styrker og udfordringer

Styrkepositioner i det danske vejgodstransporterhverv

Når man ser bort fra sprog og markedsnærhed til det danske marked, er det ikke entydigt, hvilke styrkepositioner der karakteriserer den danske vejgodstransportsektor.

Det skyldes for det første, at virksomhederne i branchen – specielt i transportørdelen med et væld af virksomheder – spænder fra vognmanden med én bil til virksomheder med store flåder af lastbiler i den ene dimension og i den anden dimension fra virksomheder med almindelige lastbiler til virksomheder med højt specialiserede køretøjer målrettet særlige transporter.

For det andet har transportørerne og logistikvirksomhederne i deres rene former meget lidt til fælles, udover at de begge er en del af den værdikæde, som skal sikre, at transportkøberne kan få fragtet deres gods effektivt fra A til B.

Nedenfor beskrives tre områder, hvor der er en vis styrkeposition, som der kan bygges videre på, hvis visse betingelser opfyldes. Det gælder veluddannede chauffører, speditører og IT.

Veluddannede chauffører

Danmark har en stor styrke i AMU-systemet og erhvervsuddannelsessystemet. Inden for de senere år er der kommet mere gang i transport-erhvervsuddannelserne målrettet faglært niveau. AMU- og EUD-programmerne indebærer endvidere, at de initiale uddannelsesomkostninger for godstransportvirksomheder er lavere end i de fleste andre europæiske lande.

Det er principielt rigtigt, at Danmark har en styrke på dette område, men spørgsmålet er, om det relativt set er en særlig styrke i forhold til chauffører fra andre lande. Svaret giver måske sig selv, når man kan iagttage, at danske vogne med danske chauffører fravælges ved internationale transporter. Deres uddannelse og kvaliteter i øvrigt er ikke nok til at opveje de lønmæssige forskelle, der betinger speditørernes og transportkøbernes valg af udenlandske biler til de grænseoverskridende transporter.

Prisfølsomheden i branchen er meget høj, så hvis potentialet i de danske transportuddannelser skal udløses, skal det ske i kombination med en satsning på de mest kompetencekrævende transporttydelser (specialtransport, tanktransport, transporttydelser med meget kundekontakt m.v.).

Den teknologiske udvikling med håndholdte IT-enheder betyder imidlertid, at chaufførerne kan blive yderligere integreret i den datafangst og de processer, der relaterer sig til transporten. Chaufføren bliver derved speditørens eller endog transportkundens fremskudte "repræsentant". Dette rolleskift kan i kombination med det almene danske uddannelsesniveau og chaufføruddannelsen give en fordel. Det stiller imidlertid nye krav til chaufførerne, hvor der ikke alene lægges vægt på at føre bilen på betryggende vis, men også på fremtoning og service.

Efterspurgte speditører

Danmark har traditionelt været en handelsnation, hvor det at være "shippingmand" har været omgærdet med en vis prestige. Formentlig afledt heraf rummer den parallelle speditørrolle også en vis anseelse. I Danmark er der en tydelig udveksling mellem de to erhverv, og mange shippingfolk arbejder i logistikbranchen.

Karakteristisk for befragterne, hvad enten det er i shipping eller i godstransport, er at medarbejderne oftest er tildelt en udstrakt grad af beslutningskompetence, hvor netop købmandsskab er i højsæde. Af samme årsag er danske speditører og shippingfolk også efterspurgte uden for grænserne – og de vil typisk også indtage ledende stillinger i udenlandske datterselskaber af danske logistikkoncerner.

Speditørernes styrkeposition har derfor i høj grad været knyttet til medarbejdernes kompetencer og faglige viden bestående af købmandskab, overblik og ordentlighed.

Den teknologiske udvikling, herunder muligheden for at skabe overblik og automatisere processer, vil imidlertid også skabe et pres på speditørrollen. For det første vil logistikvirksomhederne kunne håndtere større godsmængder pr. speditør, og for det andet vil nogle af de færdigheder, der har været speditørens særkende, blive overtaget af IT-systemer. Da IT-systemerne generelt udvikles af internationale IT-huse, f.eks. af SAP med deres Transport Management System, vil den indlejrede funktionalitet i systemerne blive tilgængelig for alle konkurrenter. Det betyder, at den danske komparative fordel ved veluddannede speditører alt andet lige vil mindskes.

Desuden betyder den øgede IT-anvendelse og stadig tættere integration i kundernes logistik, at logistikvirksomhederne og speditørerne vil få behov for andre kompetencer i tillæg til deres nuværende profil.

I front med IT

Danmark opfattes generelt som værende i front med IT og digitalisering, bl.a. drevet af den offentlige IT-infrastruktur og virksomhedernes forståelse for, at IT er et vigtigt middel til at øge effektiviteten og styrke konkurrencekraften. De større virksomheder i vejgodstransportbranchen og logistikvirksomhederne i særdeleshed, hvor marginalerne er små, har derfor også fokus på IT, men endnu er der en underskov af især mindre transportvirksomheder, hvor IT-anvendelsen kunne styrkes.

IT er derfor et vigtigt parameter for en yderligere udvikling af branchen, men rummer samtidig den potentielle trussel, at store dele af softwaren bevæger sig fra specialudviklede komponenter til hyldevarer, som alle principielt kan tage til sig – og hvor nogle af komponenterne sågar er apps, som kan lægges ned på smartphones. Det rummer dog igen den mulighed, at teknologi kan spredes til særligt de mindre transportvirksomheder, hvor anvendelsen af IT kan styrkes.

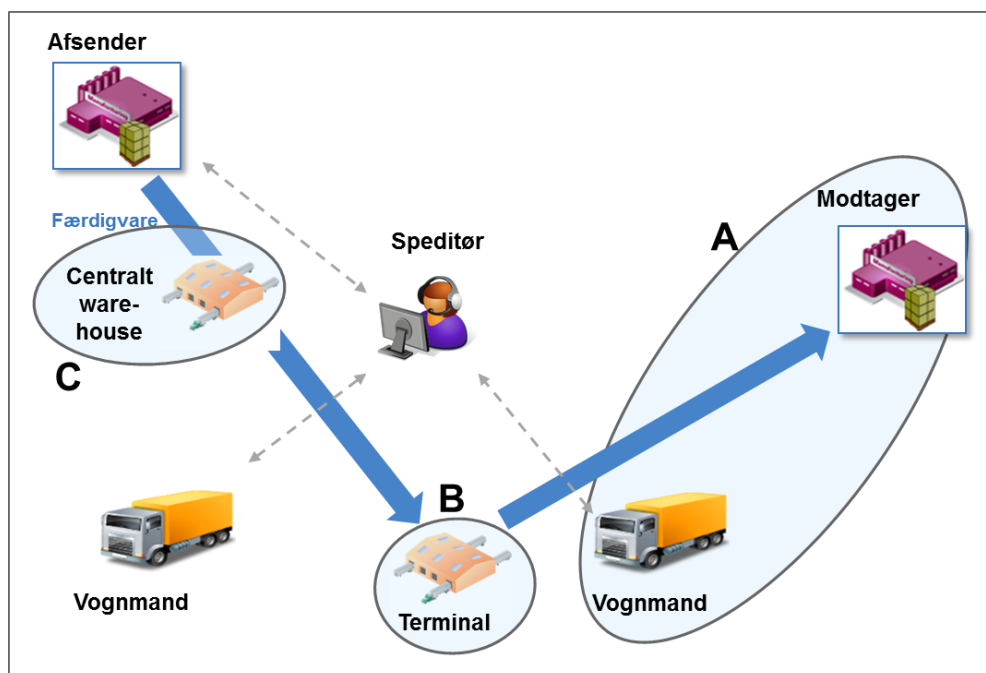
De virksomheder, der ikke tager IT-mulighederne til sig, risikerer at blive taberne i konkurrencen.

Vejgodstransporterhvervets generelle udfordring

Som skitseret ovenfor, jf. Figur 2, indtager transport- og logistikvirksomhederne en central position i flowet af varer og gods mellem virksomhederne og videre frem til forbrugerne.

Branchen er imidlertid alene en servicesektor, hvis størrelse er direkte afhængig af de godsmængder, som betinges af den til enhver tid værende vareudveksling mellem aktører uden for branchen.

Af samme årsag er sektoren stærkt konjunkturfølsom og direkte påvirket af de dispositioner, som erhvervslivet i øvrigt foretager i forhold til, hvor givne aktiviteter udføres, og som igen er påvirket af de rammevilkår, som erhvervslivet i øvrigt og også transportsektoren stilles overfor.



Figur 6: Rammevilkår og forskelle i omkostningsstrukturer, effektivitet og kvalitet kan medføre, at transport- og logistikaktiviteter udflages

Da transport er en omkostning for transportkøberne på lige fod med andre omkostninger, vil køberne lægge vægt på pris og kvalitet for selv at holde egne produktionsomkostninger nede. Transport kan være værdiskabende i det omfang, der kan bygges andre logistiske services ind i ydelsen.

Rammevilkår og manglende konkurrencekraft på pris, effektivitet, produktivitet m.v. kan derfor ramme transportsektoren hårdt og på forskellige måder, hvilket er søgt illustreret i Figur 6. Hvis godsmottageren ligger i udlandet (jf. cirkel A), må den danske vognmand med dansk bil og dansk chauffør imødesee udfordringer, hvis der alene konkurreres på prisen. Den grænseoverskridende godstrafik er derfor allerede i dag i vidt omfang overgået til at blive betjent af lastbiler på udenlandske nummerplader.

Manglende konkurrenceevne hos transportvirksomheder med hjemsted i Danmark kan indebære, at logistikvirksomheder flytter til udlandet (jf. cirkel B), hvilket indebærer, at transporten fra afsenderens centrale varehus kan foregå med en udenlandsk vogn. Dette scenarie er allerede til dels virkelighed.

Ugunstige rammevilkår og manglende konkurrenceevne kan endvidere indebære, at godsafsenderen også flytter sit centrale varehus til udlandet (jf. cirkel C), således at al distribution, også til Danmark, foregår derfra. Ultimativt lægges produktionen måske også udenfor landets grænser.

Det samlede danske erhvervsliv har derfor brug for, at den danske vejgodstransportbranche er effektiv, og at lovgivning og myndighedsudøvelse sker under hensyn til branchens behov. Samtidig skal branchen selv tilstræbe en øget effektivitet, kvalitet og produktudvikling, således at transportkøberne får en værditilvækst ved at anvende danske transport- og logistikvirksomheder ud over selve transporten.

Andre udfordringer i vejgodstransporterhvervet

Ud over den generelle udfordring ses der andre udfordringer som chaufførmangel, krav om reduktion af emissioner og brancheglidning, som beskrives nedenfor.

Manglende adgang til arbejdskraft

En af hovedudfordringerne for erhvervet er en tiltagende mangel på kompetent arbejdskraft, som vil kunne være en alvorlig barriere for vækst i erhvervet.

Tilgangen af nye chauffører er vigtig i forhold til at rekruttere chauffører på kort sigt, men også på længere sigt i forhold til at skaffe de specialiserede chauffører og fremtidens vognmænd. Derfor er dette punkt væsentligt at tage fat i.

Baseret på de langsigtede prognoser om øgede godsmængder og en faldende interesse blandt de unge for at blive chauffør, forudser branchen - i kombination med, at mange ældre chauffører vil forlade erhvervet inden for 5-10 år - en chaufførmangel, der kan medføre en flaskehals situation. Herudover opleves der også mangel på arbejdskraft i andre stillinger inden for erhvervet, f.eks. IT-medarbejdere, markedsføringsmedarbejdere og andet personale. Det kræver mange gode hoveder og hænder at holde maskineriet i gang. Problemet er ikke alene et dansk fænomen, men ses tilsvarende i de nærmeste nabolande.

Hvis udfordringer med medarbejdermangel skal mindskes, kræver det, at branchens organisationer, jobcentre, uddannelsesinstitutioner m.fl. udviser rettidig omhu. Herunder udbygning af deres samarbejde om overvågning af branche-arbejdsmarkedet, tidlig identifikation af eventuelle flaskehalse, effektiv kommunikation af jobåbninger, samarbejde om rekruttering mv.

Digitaliseringspartnerskabet, som Erhvervsstyrelsen og Transport- og Bygningsministeriet har etableret med branchens organisationer og IT-erhverv, har desuden påpeget, at der er en udfordring i forhold til digitale kompetencer hos "medarbejdere i marken". Digitale kompetencer er en vigtig forudsætning, hvis vejtransportbranchen skal kunne styrke sin produktivitet og konkurrenceevne og imødegå internationalt konkurrencepres gennem øget brug af IT.

Emissioner

Branchen kan på flere måder blive udfordret af ønsket om lav-emissionstransport, eksempelvis hvis der med denne motivation for alvor kommer et pres på at få mere gods over på banen.

Et værre, men muligt, scenarie kunne være, at de enkelte lande går egne veje for at nå fossiluafhængighed, hvorved grænseoverskridende vejgodstransport besværliggøres.

Brancheglidning/"disruption"

De eksisterende aktører i branchen kan komme under pres fra udbydere af tilsvarende ydelser, men som opererer på en anderledes måde.

Det ses til dels med varebilerne under 3500 kg, der i takt med øget internethandel udfører en stigende del af vejgodstransporten.

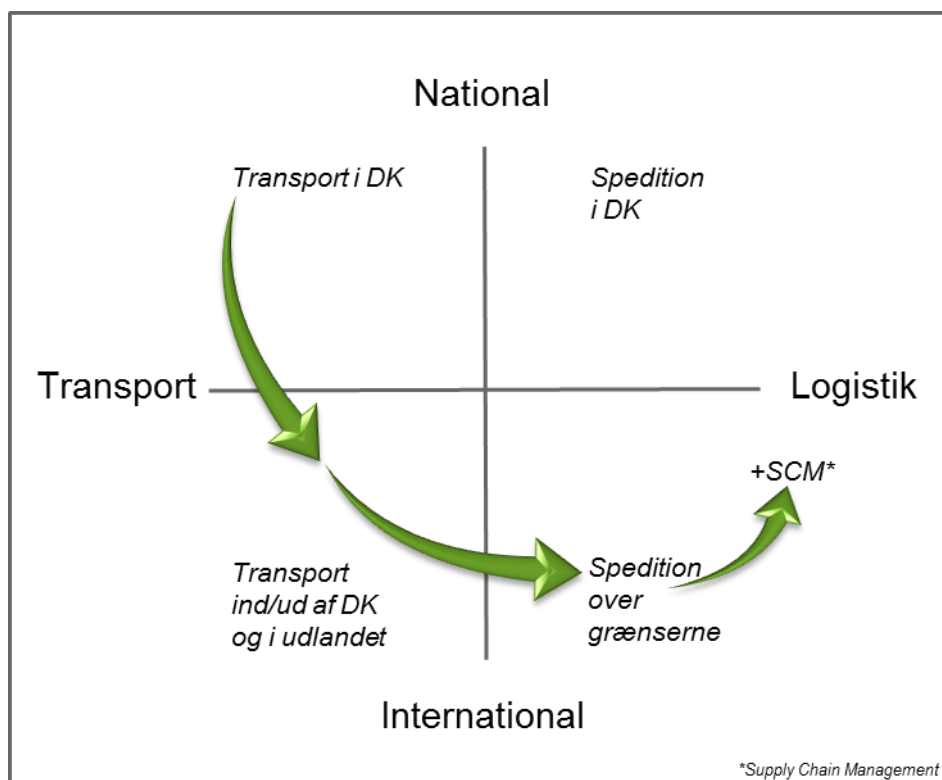
Endvidere ses det i f.eks. persontransportbranchen og hotel- og restaurationsbranchen, at nye aktører, IT-platforme og mobil-apps kommer ind på markedet og vinder markedsandele.

Det samme kunne ske i godsbranchen, hvor nye aktører kunne komme ind på markedet. Det kunne vise sig at være et udfordring, hvis lovgivningen ikke tog højde for nye forretningsmodeller, hvorved der kunne opstå uens konkurrencevilkår.

Udviklingsmuligheder

Virksomhederne i vejgodstransportsektoren er naturligvis ikke statiske, men udover vækst i eget segment, er den typiske vækstrute for virksomheder i vejgodstransporterhvervet markeret i Figur 7 med de grønne pile:

- Fra national vognmand til grænseoverskridende vognmand
- Fra international vognmand til international speditør
- Fra international speditør til egentlig logistikvirksomhed, hvor tæt integration med transportkøberne og egentlig logistikydelser får stadig større betydning for forretningen.



Figur 7: Primær udviklingsvej for virksomheder, der har bevæget sig op i værdikæden

Vækst den anden vej rundt; fra vognmand til dansk spedition og videre til international spedition forekommer naturligvis, men synes mindre udtalt. Årsagen er, at speditørernes kunder oftest har et internationalt transportbehov.

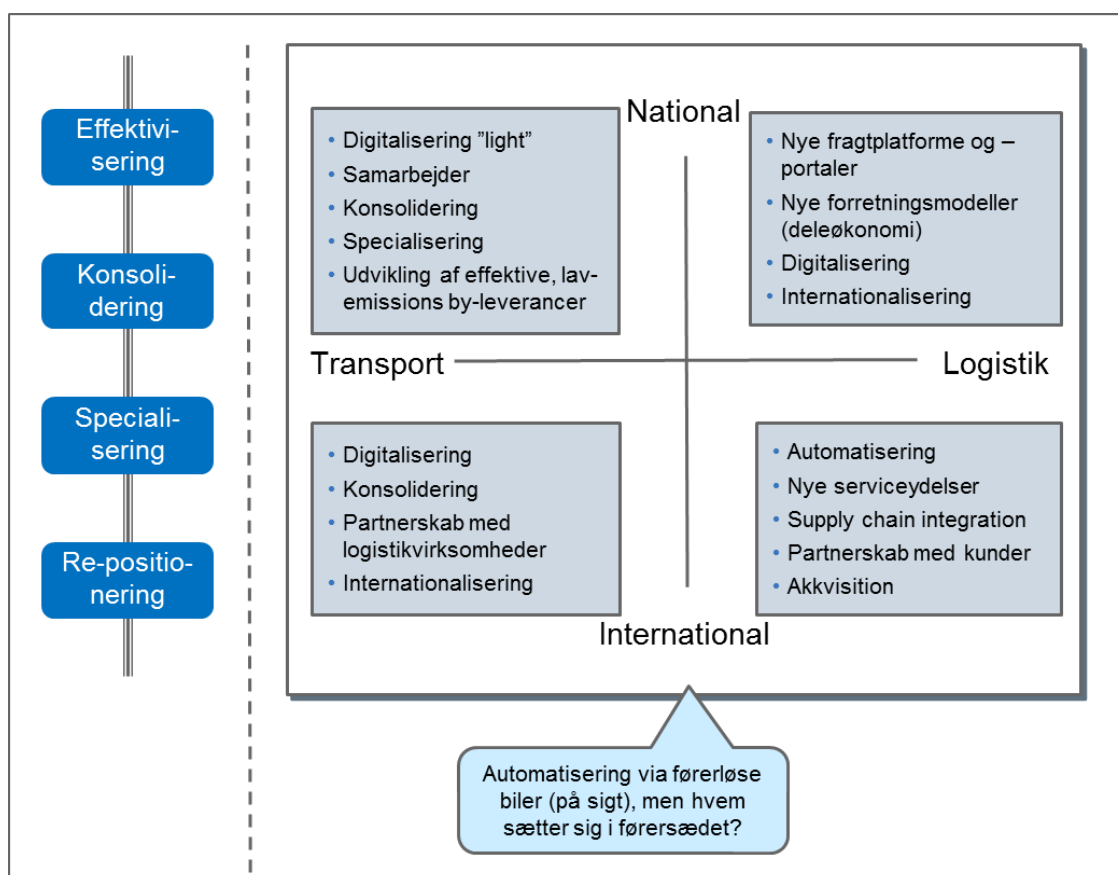
En fortsat tilgang af nationale vognmandsvirksomheder udgør en vigtig base for udvikling af virksomheder op i værdikæden – fra vognmænd med A til B kørsel til specialiserede vognmænd og til internationale logistikvirksomheder.

For virksomhederne, der tilbyder integrerede logistikløsninger, sker dette typisk først til danske transportkøbere grundet markedsnærheden, og først senere bevæger man sig udenlandsk.

Udviklingen fra national vognmand til international vognmand og videre til at blive international speditør er dog ikke altid det typiske billede.

En stor del af transportvirksomhederne har således forskellige tilknyttede services og logistikydelse – uanset om de agerer nationalt og/eller internationalt. F.eks. kan virksomheder med egne direkte kunder fungere som kundens speditør/transportplanlægger. Grusvognmænd handler med sten og grus, andre vognmænd tilbyder kran- og løftservices, udlån af containere, afhentning/aflevering af have- og byggeaffald mv., oplagring og lagerhåndtering, distribution, samkørsel, osv. Det er disse mange nicher, som kan styrkes.

Globalisering, øget konkurrence og ny teknologi åbner muligheder for nye markeder, forretningsmuligheder og effektivisering af virksomheden. Men det sætter også vejgodstransportvirksomhederne under pres. Den enkelte virksomhed må derfor overveje og vælge, om den skal effektivisere, konsolidere, specialisere eller re-positionere sig for at klare sig i konkurrencen – eller mest troligt en kombination heraf. Figur 8 illustrerer de fire overordnede udviklingsveje, men giver tillige et bud på, hvilket udviklingstiltag, virksomhederne i de forskellige markedssegmenter anført i Figur 4 må forventes at sætte på agendaen.



Figur 8: Udviklingsveje og -muligheder i vejgodstransportsektoren



Karakteristisk for alle segmenter er behovet for at tænke i teknologi og IT med henblik på at drive omkostningerne ned og udvikle ydelserne eller integrationen med både kunder og partnere i transportsektoren.

Aktuelt tales meget om førerløse lastbiler, men endnu er det højst usikkert, hvem der vil tage initiativet først – grundet kapitalkrav og behov for stordrift kan meget vel tænkes, at udefrakommende virksomheder vil sætte dagsordenen, f.eks. bilfabrikkerne eller måske endda virksomheder som Google eller Amazon.

4. Vision



Visionerne for udviklingsplanen for vejgodstransporterhvervet er, at:

- Vejgodstransportbranchen understøtter den øvrige erhvervssektor med effektive transport- og logistikløsninger, der gør det attraktivt at investere i Danmark.
- Der skabes vækst i produktivitet, effektivitet og beskæftigelse.
- Udbygge eksisterende markedsandele og skabe nye muligheder. Det gælder såvel på indenrigsmarkedet som på det europæiske marked.
- Vejgodstransporterhvervet styrker sin position i logistikkæden fra underleverandør til slutbruger.
- Udviklingen i erhvervet skal understøttes af adgang til kompetent arbejdskraft, høj kvalitet og innovation og udnyttelse af IT og ny teknologi.

Udviklingsplanen skal skabe grundlag for, at vækst- og beskæftigelsesmulighederne udnyttes optimalt. Det gælder såvel på det danske marked som på det europæiske transportmarked.

I Danmark har vi en velfungerende transportbranche, som der skal bygges videre på.

Der er en snæver sammenhæng mellem velfærd, økonomisk vækst og en effektiv transportsektor. Der ønskes derfor med en målrettet satsning at skabe øget vækst og beskæftigelse ved at udbygge eksisterende markedsandele, øge produktiviteten og effektiviteten.

Erhvervet ønsker i endnu højere grad end i dag at se sig selv som en branche, der er orienteret imod og bidrager til den øvrige del af erhvervslivet. Således vil adgang til et effektivt transporterhverv og en effektiv infrastruktur være med til at bidrage til, at virksomheder generelt vælger Danmark som investeringsland.

Man kan skelne mellem forskellige typer aktiviteter i transportkæden, der strækker sig fra den fysiske transport over egentlig deltagelse i produktionen af varer til planlægning og formidling af transporterne. Ud over den egentlige transport er der således ompakning, lageropbevaring mv. samt logistik, spedition mv. Den egentlige transport skal ses som en helt nødvendig basis for de mere specialiserede ydelser. Som led heri er samspillet med andre aktører som speditører, digitale partnere, transport- og logistikcentre og andre transportformer vigtigt.

Det er afgørende, at vejgodstransportbranchen har gode rammevilkår og fremstår attraktiv for omverden. Det er endvidere afgørende, at de regler, der gælder på området skaber lige konkurrencevilkår. Det betyder, at undtagelser i videst muligt omfang skal undgås. Danmark skal ikke overimplementere EU-regler og skal i EU arbejde for enklere og klarere regler. Lige så vigtigt som ens regler er det at sikre, at reglerne håndhæves ensartet og konsekvent – både nationalt og i EU.

For at sikre vækst i produktiviteten i transporterhvervet er der behov for at have tilstrækkelig og veluddannet arbejdskraft, som kan understøtte væksten. Det gælder alle led i transportkæden. Hertil kommer behov for en ambitiøs indsats på områder som øget innovation, forskning i transport og logistik samt digitalisering og udnyttelse af de muligheder, som ny teknologi kan medføre. Dette stiller krav til uddannelserne bredt på området.

Med til at skabe vækst er også at fastholde opmærksomheden på grøn vejtransport og grønne løsninger, som skal understøttes.

Det er således vigtigt at fremme vejgodstransportens bæredygtighed, og at udvikling af vejgodstransporterhvervet sker under skyldigt hensyn til det omgivende miljø.



En effektiv og smidig transport giver ikke bare færre miljøgener, men også bedre økonomi.

Det er allerede i dag et konkurrenceparameter, at produktion og transport foregår så effektivt og miljørigtigt som muligt.

En reduktion af miljøbelastningen kan bl.a. opnås gennem teknologisk udvikling i form af mere effektive køretøjer, gradvis ibrugtagning af alternative drivmidler i takt med at de gøre markedstilgængelige, men også gennem moderne og effektive transportsystemer, der er med til at reducere kødannelse og omvejskørsel.



5. Strategiske mål



For at realisere visionen for udviklingsplanen opstilles strategiske mål, der tilsammen understøtter det overordnede sigte om at skabe øget vækst i produktivitet, effektivitet og beskæftigelse.

Visionen for udviklingsplanen opnås ved at stille skarpt på fire strategiske mål:

- a) Effektiv og lige konkurrence
- b) Udvikling af nye markeder gennem innovation
- c) Højere kvalifikationer og nemmere rekruttering
- d) God fremkommelighed

De strategiske mål vil spænde over en femårig periode. Endvidere vil målene fordele sig på nationale og EU-tiltag. Det vil være forskellige aktører, der har ansvaret for at nå målene. Det kan være transporterhvervet, myndigheder eller andre aktører.

Som beskrevet i kapitel 3 om styrker og udfordringer samt trends i markedet, opererer vejgodstransporterhvervet på et konkurrenceudsat marked, hvilket forstærkes og påvirkes af en trend med brancheglidning, "disruptive" spillere, hurtig udvikling i teknologi og øget trængsel. Samtidig er der i sektoren et højt lønomkostningsniveau og mangel på kvalificeret arbejdskraft. Hertil kommer stadigt øgede krav til lavere emissioner for at bidrage til en bæredygtig udvikling.

For at skabe øget vækst i produktivitet, effektivitet og beskæftigelse er det derfor afgørende at arbejde for øget effektiv konkurrence, udvikling af nye markeder gennem innovation, højere kvalifikationer og bedre rekruttering. Hertil kommer, at god fremkommelighed er en vigtig del af løsningen.

I dette arbejde vil det være naturligt at udnytte og bygge videre på de styrker, som er beskrevet i kapitel 3, herunder veluddannede chauffører, efterspurgte speditører, og at virksomhederne er i front med IT.

De strategiske mål skal være et fikspunkt for alle, der er en del af vejgodstransporterhvervets fremtidige udvikling. En øget effektivisering af det samlede logistik- og godstransportsystem forudsætter frem for alt en fortsat aktiv indsats fra transporterhvervets side. Den offentlige sektor har selv sagt også en vigtig rolle at spille med at sikre gode rammevilkår og den nødvendige infrastruktur for erhvervet.

I de følgende kapitler (kapitlerne 6-9) er de strategiske mål uddybet med forslag til initiativer, der skal understøtte realiseringen af dem.

Forslag om indførelse af nye danske særregler, generelle forslag om skatter, afgifter og finansiering samt andre forslag er ikke behandlet i rapporten. De falder enten uden for sigtet med visionen eller skal løftes i et andet regi.

6. Effektiv og lige konkurrence



Effektiv og lige konkurrence er et nøglebegreb for transportvirksomheder. Det bidrager til at understøtte produktiviteten og væksten i samfundet.

EU's indre marked har skabt muligheder for danske transport- og logistikvirksomheder til at operere i andre lande, hvilket skaber arbejdspladser og eksportindtjening til Danmark. Det øger dog også omvendt konkurrencen fra andre EU-lande, hvilket betyder udfordringer i forbindelse med forskellige regler, fortolkninger, løn- og arbejdsvilkår, håndhævelse mv. Det er vigtigt at opnå ensartede betingelser for at drive virksomhed.

Klare og entydige regler i EU vil også lette byrderne for virksomhederne, når de ved, hvilke regler de skal rette sig efter, og når reglerne fortolkes éns i medlemslandene.

For at danske virksomheder har samme muligheder som virksomheder i andre EU-lande, er det vigtigt, at nationale særregler i Danmark så vidt muligt undgås. Der skal således være tungvejende grunde til at fastholde særregler. Det er også vigtigt, at andre lande så vidt muligt ikke indfører særregler, hvilket entydige regler på EU-niveau er med til at sikre.

Endelig er det afgørende, at reglerne er mulige at håndhæve, og at håndhævelse af reglerne er effektiv. Endvidere skal alle EU-lande tolke reglerne på samme måde. I den forbindelse skal kontrollen på vej have mulighed for at leve op til visse standarder, hvad angår hyppighed og indhold af kontroller.

Der skal sættes ind på følgende områder:

- Klare og entydige regler
- Ophæve nationale særregler
- Effektiv håndhævelse

Klare og entydige regler

Det er især på tre områder, hvor der er udfordringer med at sikre klare og entydige regler:

Cabotage

EU's cabotageregler giver fortsat store udfordringer, idet medlemslandene fortolker centrale begreber forskelligt på grund af uklare regler. EU-Kommissionen har således i øjeblikket adskillige både pilotsager og åbningsskrivelser i gang mod medlemslandene.

Den bagvedliggende årsag til udfordringerne i forhold til cabotagekørsel er meget forskellige løn- og arbejdsvilkår i medlemsstaterne. Endvidere er cabotage ikke nødvendigvis reelt af midlertidig karakter. Desuden er udstationeringsreglerne vanskelige at anvende i praksis ved cabotagekørsel.

Ud over cabotage er der særskilte udfordringer med kombineret transport, dvs. lastbiltransport i tilknytning til sø- og banetransporter, der ifølge et direktiv herom i praksis er undtaget fra cabotagereglerne. Det ventes, at EU-Kommissionen fremlægger en række initiativer på vejområdet fra slutningen af 2016 og frem, der bl.a. vil omfatte cabotageregler.

Køre-hvile-tid

Regler om køre- og hviletid har til formål at øge trafiksikkerheden og skabe ordentlige forhold for chaufførerne. Reglerne regulerer, hvor lang tid en chauffør må køre uden pauser og hvil, og regler for minimumslængde af hvil.

To af de tre analyser, der er gennemført i forbindelse med Vejtransportrådets temperaturmåling, peger på udfordringer med reglerne om køre-hvile-tid. Den ene analyse omhandler holdningen blandt chauffører til deres erhverv. Den anden analyse ser på eksempler på succes historier i transportbranchen.

I analysen om chaufførers holdning peger 40 % således på, at det værste ved at være chauffør, er risikoen for bøder og 37 % på, at der er mange regler at sætte sig ind i.

Hvordan reglerne om køre- og hviletid er udformet, administreret og sanktioneret har derfor en væsentlig betydning for både produktiviteten i branchen samt for rekruttering og fastholdelse af chauffører.

Blokvognsnummerplade i Det digitale Motorregister (DMR)

Nummerplader på blokvogne er ikke på linje med andre nummerplader lagt ind i DMR i modsætning til, hvad der er tilfældet i andre lande.

Visse udenlandske myndigheder nægter derfor at anerkende dansk registrerede blokvogne. Denne situation medfører ekstra administrativt arbejde for erhvervet.

Digitaliseringspartnerskabet på transportområdet har fremhævet denne barriere, som er indspillet til behandling i Virksomhedsforum for enklere regler.

Vejtransportrådet anbefaler:

- Fastholdelse af en effektiv indsats for klare og entydige regler. Fokus skal i første omgang være på EU's regler for cabotage, kombineret transport og køre-hvile-tid.
- På cabotageområdet skal der i EU arbejdes for klare og entydige definitioner, f.eks. af en international transport og en cabotagetur.
- På køre-hvile-tidsområdet skal der i EU arbejdes for klare og entydige definitioner, herunder især afholdelse af det lange ugentlige hvil.
- Registrering af blokvognsnummerplader skal indgå i DMR.

Ophævelse af nationale særregler

I Danmark findes der en række nationale særregler. For at sikre en effektiv og lige konkurrence bør behovet for disse vurderes. De, der har væsentligst betydning for vejgodstransporterhvervet, er særlige regler om egenkapital, registrering i RUT-register samt etablering og drift af lagre- og distributionscentre. Endvidere findes særlige regler om klippekort i forbindelse med transport af dyr.

Egenkapitalkrav

I henhold til EU-regler skal virksomheder, der ønsker at få en godskørselstilladelse, stille sikkerhed på mindst 9.000 euro (ca. 67.500 kr.) for den første tilladelse og 5.000 euro (ca. 37.500 kr.) for hver af de efterfølgende tilladelser.

I henhold til danske regler skal danske virksomheder kunne stille økonomisk sikkerhed på i alt 150.000 kr. for de to første tilladelser og yderligere 40.000 kr. for hver ekstra tilladelse. Der er således højere egenkapitalkrav for danske virksomheder.

Registrering af kombineret transport i RUT-register

Danmark har endvidere et særligt krav om registrering i det såkaldte RUT-register for udenlandske lastbiler, der udfører kombineret transport. Registeret har næppe større betydning for politiets kontrol, men medfører en administrativ byrde for de danske logistikvirksomheder, der må assistere med registreringen i RUT-registeret.

Lager og distributionscentre

Det er afgørende, at det er mindst lige så attraktivt at etablere og drive lager og distributionscentre i Danmark som i andre lande.

Derfor er der behov for at få undersøgt reglerne inden for lager, herunder miljøkrav, krav til sikkerhedsvurderinger, opbevaring af farligt gods mv. i vore nabolande med henblik på, at danske logistikvirksomheder ligestilles med konkurrenter i disse lande.

Klippekortsordning for dyretransport

Der er i Danmark indført en klippekortordning, som skal tilskynde transportører og chauffører/ledsagere, der udfører erhvervsmæssig transport af dyr, til at overholde de gældende regler om transport af dyr, således at transport af dyr foregår på en måde, der tager hensyn til dyrenes velfærd.

Ordningen er indført for at mindske antallet af overtrædelser på området for transport af dyr ved at indføre skærpede frakendelsesmuligheder over for dem, der gentagne gange overtræder reglerne.

Ordningen vurderes ikke at give den ønskede effekt, men giver til gengæld stress hos chauffører og medfører en fordel for udenlandske dyretransportører.

Vejtransportrådet anbefaler:

- Gennemgang af de enkelte danske særregler inden for vejgodstransport med henblik på at vurdere om den enkelte regel skal opretholdes, f.eks. krav til egenkapital, registrering af kombineret transport i RUT-registeret og klippekortsordning for dyretransport.
- Nabotjek af reglerne inden for miljø, beredskab m.v. for lagre og logistikvirksomheder i Danmark.

Håndhævelse

Inden for håndhævelse af regler peges der på flere specifikke områder, der giver anledning til udfordringer. Det drejer sig f.eks. om håndhævelse af regler om cabotage, køre-hvile-tid, krav til hvordan løft af pakker mv. skal foregå, regler for dyretransport og skattefri rejsegodtgørelse til chauffører.

Cabotage

Der er behov for regler, der er mulige at håndhæve og værktøjer til mere effektiv og ensartet håndhævelse af cabotagereglerne i EU-medlemslandene, således at både myndigheder og vognmænd arbejder ud fra et fælles grundlag. Det drejer sig især om øget brug af teknologi som led i effektiv håndhævelse, f.eks. GPS-data

Køre-hvile-tid

Der er behov for en bedre balance på den ene side mellem forseelser og på den anden side reaktioner og sanktioner og i den forbindelse øget proportionalitet i reaktioner og sanktioner, så mindre fejl ikke skal udløse store bøder. Snyd med køre- og hviletiden er på den anden side uacceptabelt og bør fortsat straffes hårdt.

Der er endvidere behov for at se på muligheden for en forenkling af virksomhedskontrollen på køre-hvile-tidsområdet og en mere målrettet virksomhedskontrol, der skal fokusere på virksomhederne frem for chaufføren, med mindre der er tale om meget grove overtrædelser fra chaufførens side. Det skal medvirke til, at sagsbehandlingstiden, der er en belastning for erhvervet, reduceres.

En række virksomheder har indført effektive egenkontrollsystemer i forhold til overholdelse af køre-hviletidsregler, som stilles til rådighed af brancheorganisationerne. En udbredelse af disse systemer vil understøtte virksomhedernes efterlevelse af reglerne.

En stort set samlet transportbranche har udarbejdet et debatoplæg med forslag til, hvordan reglerne på området kan forenkles.

Arbejds miljøregler om krav til løft

Hver dag året rundt transporteres store mængder af pakker rundt i landet – både til virksomheder og i stigende grad til private. Pakkedistributionsbranchen består af store internationale virksomheder og en lang række mindre varebilsvognmænd (kurer- og budfirmaer).

Myndighedernes fortolkning af krav til løft giver udfordringer for pakkedistribution i Danmark, og kravene adskiller sig fra kravene i andre lande. Desuden er der ifølge branchen stor lokal variation i Danmark på håndhævelsen af reglerne.

Herudover findes der udfordringer, hvad angår krav til tunge løft inden for slamsugerbranchen.

Dyretransporter

Inden for dyretransport peger branchen på flere udfordringer i forbindelse med håndhævelse af reglerne. Det drejer sig dels om ansvar for, at der ikke sker transport af ikke-transportegnede dyr, dels om krav om adskillelse af forskellige dyr under transport.

Skattefri rejsegodtgørelse

En arbejdsgiver kan vælge at udbetale skattefri rejsegodtgørelse til kost, logi og småfornødenheder til chauffører ved rejser i forbindelse med deres arbejde. Rejsegodtgørelsen udbetales skattefrit efter standardsatser.

I forbindelse med SKAT's håndhævelse af reglerne om skattefri rejsegodtgørelse ses eksempler på, at mindre fejl i form af for meget udbetalt godtgørelse medfører, at godtgørelsen for et helt skatteår annulleres, hvilket ikke vurderes at være proportionalt.

Vejtransportrådet anbefaler:

- Øget udnyttelse af teknologiske muligheder på EU-plan i forbindelse med kontrol af cabotage, f.eks. nummerpladescannere, GPS-data og digitale fragtbreve.
- Gennemgang af sanktioner, herunder det objektive ansvar, og nedbringelse af sagsbehandlingstiderne. Endvidere skal transportbranchen øge opmærksomheden på egenkontrol i forbindelse med køre-hvile-tid.
- Gennemgang af håndhævelse af vigtige regler inden for vejgodstransport, f.eks. krav til løft, dyretransporter og skattefrie rejsegodtgørelse med henblik på en vurdering af hensigtsmæssigheden heraf.

7. Udvikling af nye markeder gennem innovation



Danske logistik- og transportvirksomheder har indtil nu været gode til at udnytte de muligheder, der er opstået i kølvandet på den teknologiske udvikling og deleøkonomier. Danske transportvirksomheder er frontløbere inden for effektiv logistik og markerer sig stærkt internationalt på den baggrund.

Den teknologiske udvikling løber imidlertid hurtigere og hurtigere. Hastigheden, som data kan flyttes med og mængden af data, der kan håndteres og gemmes, vokser kraftigt. Nye analyser tyder på, at Danmark taber terræn, og at danske virksomheder bredt, særligt de små og mellemstore, generelt ikke i tilstrækkelig grad tager de nye digitale muligheder til sig.

Det bliver et centralt konkurrenceparameter, at de danske logistik- og transportvirksomheder også fremover er gode til at udnytte de muligheder, der er her.

For transportvirksomhederne har det hidtil handlet om at høste effektiviseringsgevinster og besparelser gennem digitaliseringer af dokumenter og processer - fremover handler det mindst lige så meget om at udnytte de digitale teknologier til at ændre forretningsmodeller.

Hvad angår automatisering bruges teknologien p.t. primært til at håndtere en bils kørsel, sikkerhedsudstyr, brændstofforbrug samt komfort og underholdning. Nu arbejdes der imidlertid med automatisering på mange andre fronter som f.eks. platooning, hvor lastbiler virtuelt er koblet sammen, og hvor kun den forreste køres af en chauffør.

Om nogle år vil elektronikken muligvis også overtage selve styringen af bilen, så den bliver selvkørende. De første selvkørende biler er allerede udviklet, men teknologien er langt fra på plads. Allerede i dag gennemføres forskellige testløb, hvor bilfabrikkernes udviklingsmodeller konkurrerer mod hinanden. Selvkørende biler – eller automatisering af transportsektoren – kan få stor betydning for transportmønstre og dermed hele transportsystemet. Automatisering vil indebære, at transporttiden kan udnyttes til andre gøremål – for eksempel til hvile eller vidensarbejde.

Danmark har gennem årene formået successivt at effektivisere vejgodstransporten ved at øge lastbilernes lasteevne og derved optimere logistikken og udnyttelsen af den enkelte lastbil. Der er således nationalt stor opmærksomhed på og mange gode eksempler på innovation og effektivisering gennem tekniske tiltag på køretøjsområdet. En naturlig følge af de gode erfaringer er fortsat at afsøge mulighederne for yderligere effektiviseringstiltag til gavn for både klima, miljø og erhvervsliv.

Innovation kan understøttes ved at give øget opmærksomhed til digitalisering, automatisering og ny køretøjsteknologi.

For at understøtte innovation gælder det således primært om at øge den digitale forretningsforståelse og understøtte den digitale innovation. Det gælder f.eks. om at udnytte de digitale muligheder til at ombryde og forbedre værdikæder mellem transport- og logistikvirksomheder – og mellem transport- og logistikvirksomheder og deres leverandører.

Der skal sættes ind på følgende områder:

- Fortsat at være frontløbere for effektiv logistik
- Øge opmærksomheden på digitalisering
- Øge muligheder for automatisering og ny køretøjsteknologi

Fortsat være frontløber for effektiv logistik

Vejgodstransporten er vigtig i sig selv, men den skal også ses som en del af noget større. For at skabe større effektivitet i transport- og logistikkæderne til gavn for vækst og beskæftigelse er det afgørende at få kastet yderligere lys på, hvad en effektiv logistik- og speditjonsbranche kan tilbyde kunder, producenter og samfundet.

En styrkelse af logistikbranchen i Danmark vil også styrke vejgodstransporten og transportens kunder i det øvrige erhvervsliv. Udviklingen fra fysisk transport til komplekse logistikopgaver understreger behovet for at fokusere på vækstmulighederne inden for logistik.

Samtidigt er det afgørende for både vejgodstransport og logistikbranchen, at Danmark kan tiltrække investeringer i lager, logistik m.v. Det sker kun, hvis Danmark er konkurrencedygtig på logistikområdet.

Der er brug for en ambitiøs og forskningsbaseret udviklingsplan for dansk logistik med opmærksomhed på vækst og beskæftigelse.

Skal der sikres maksimal effekt af de forbedringer af vejgodstransportens rammevilkår, som der arbejdes så hårdt på, skal logistikken på tværs af transportformerne og på tværs af landegrænserne gøres til genstand for et selvstændigt udviklingsarbejde.

Opgaven består i at anvise veje til at sikre, at Danmark ikke blot bliver brugt som transitland, når Femern-forbindelsen bliver klar, og at komme med konkrete anbefalinger til at sikre, at lagre og andre logistikknudepunkter placeres i Danmark. Den danske logistik- og speditjonsbranches styrker, svagheder, muligheder og trusler skal kortlægges med henblik på at udarbejde en plan med fokus på vækst og beskæftigelse. Heri skal der rettes særlig opmærksomhed på bl.a. uddannelse og kompetence i planlægningen, disponeringen og optimeringen af de samlede logistik- og transportkæder. Arbejdet skal understøttes af forskning på området.

Vejtransportrådet anbefaler:

- Nedsættelse af et vækstforum for at styrke logistikområdet i Danmark, der skal styrke vækstmulighederne i logistik og tiltrække investeringer til Danmark.

Øge opmærksomheden på digitalisering

Digital forretningsforståelse

For at følge den digitale udvikling tæt kræves øget opmærksomhed og digital forretningsforståelse. Der synes at være et betydeligt kompetence- og innovationsgab på området.

Erhvervsstyrelsen etablerede i 2015 et Digitaliseringspartnerskab med branchens organisationer og IT-brancheorganisationer. Transport- og Bygningsministeriet deltog i arbejdet. Det foreslås, at de aktiviteter - samt yderligere aktiviteter på området - videreføres i regi af Vejtransportrådet. Der skal som led heri samarbejdes med relevante aktører, herunder IT-brancheorganisationer og myndigheder uden for selve vejgodstransportbranchen efter behov.

Myndigheder og virksomheder arbejder hver for sig med at digitalisere dokumenter og processer, men støder typisk på barrierer - dels når dokumenter og processer skal

fungere mellem myndigheder og virksomheder, dels når de skal fungere på tværs af landegrænser. Der er bl.a. behov for, at myndighedernes digitale platforme og selvbetjeningssystemer bliver mere brugerrettede – for at effektivisere indberetninger, registreringer og kontroller. I den næste fællesoffentlige digitaliseringsindsats er der særligt fokus på denne udfordring.

Der er endvidere behov for at prioritere og understøtte branchens egne indsatser, således at partnerskabet og branchens egne indsatser kan understøtte hinanden.

En DI-analyse på tværs af brancher⁸ viser, at 55 % af virksomhederne i analysen ikke har fokus på disruption (dvs. forandringer/nye produkter, der grundlæggende ændrer vilkårene, f.eks. skaber et helt nyt marked eller fjerner behovet for et eksisterende) på trods af, at 25 % af virksomhederne allerede har oplevet disruption inden for de seneste 5 år. En undersøgelse fra Dansk Erhverv og Microsoft⁹ viser, at 72 % af danske virksomheder ikke mener, at de har tid til at sætte sig ind i de digitale muligheder, og 70 % mangler viden, der kan indfri det digitale potentiale.

Google og Boston Consulting Group har analyseret de nordiske lande og konkluderer at, myndighederne i de nordiske lande nok er opmærksomme på digitalisering, men der mangler "sense of urgency". Endvidere samarbejder myndighederne i de nordiske lande meget lidt på det digitale område – og langt mindre end f.eks. Tyskland samarbejder med Frankrig og med Polen.

Digitalisering af den samlede værdikæde

Digitalisering af den samlede værdikæde er et vigtigt middel til at hjælpe den danske logistik- og transportbranche til at blive mere effektiv, og kan dermed bidrage væsentligt til den helhedsorienterede planlægning, disponering og optimering af de samlede logistikkæder.

Det bliver afgørende for den danske logistik- og transportbranche at blive dygtigere til at håndtere, udvælge og analysere de stigende mængder af data, der kan og skal bruges til at optimere transport- og logistikkæderne.

En undersøgelse fra den europæiske konsulentvirksomhed BARC¹⁰, med speciale i Big Data, viser, at mere end 63 procent af europæiske virksomheder ikke havde en strategi i forhold til at inkorporere Big Data i deres virksomhed. Blot 14 procent af de adspurgte virksomheder havde en strategi.

⁸ Jf. DI analyse fra oktober 2015:
[http://di.dk/SiteCollectionDocuments/Opinion/ITEK/ANALYSE%20Disruption%2022102015%20\(2\).pdf](http://di.dk/SiteCollectionDocuments/Opinion/ITEK/ANALYSE%20Disruption%2022102015%20(2).pdf)

⁹ "Barrierer og muligheder for danske SMV'er i den digitale vækstkultur", udført af Execution Consulting Group for Dansk Erhverv og Microsoft, april 2015.

¹⁰ Undersøgelse fra BARC er omtalt i en kommentar, bragt i Politiken den 8.12.2015 skrevet af Bjarke Møller, direktør i Tænk tanken Europa og Poul Bruun, innovationsdirektør i ILT, Innovationscenter for Logistik og Transport, jf. link: <http://www.itd.dk/nyheder/itd-nyt/2015/digital-udvikling-kickstarter-vaekst/>

Det er vigtigt, at danske virksomheder på logistik- og transportområdet i langt højere grad end nu får en god Big Data-strategi, der hjælper dem til at finde brugbare informationer i mængden af data, som giver værdi og styrker deres virksomhed.

Det er vigtigt for logistik- og transportvirksomheder at opbygge systemer, der indfanger de relevante data automatisk og gør dem anvendelige i virksomhedernes styrings-systemer til transportplanlægning, fakturering, løn og bogholderi. Det kan styrke virksomhedens planlægning af aktiviteter, kundedialog og samspil med myndighederne.

Digitaliseringens perspektiver i logistik- og transportsektoren er meget store ikke mindst i analysen af transportmønstre. Perspektiverne for digitalisering af den samlede værdikæde inden for logistik og transport fortjener en nærmere udredning med fokus på styrker, svagheder, muligheder og trusler.

Digitalisering af transportdokumenter

En vognmand og dennes chauffør er i dag forpligtet til at medbringe en lang række originale transportdokumenter i lastbilerne. En række af disse har altid været krævet medbragt i original papirform, udstedt af den myndighed, der har ansvaret for det pågældende transportpapir.

Det synes i vores mere og mere digitale verden uomgængeligt, at dette lovgivningsmæssige krav bør ændres, så også digitale papirer (f.eks. på en smartphone eller en tablet/PC) kan godkendes.

Digitale dokumenter skal kunne sikres juridisk via en international godkendt digital signatur-norm (å la den danske NemId eller en anden teknisk sikker norm). Alt andet lige vil transportforløbet blive enklere, og chauffør og vognmands dagligdag vil blive gjort nemmere. Data om godsets bevægelser og transporterne kan f.eks. lynhurtigt opdateres via digital overførsel af de nødvendige data.

Alle vognmandsvirksomheder kan få fordel af introduktionen af digitale transportdokumenter. På længere sigt vil besparelserne for virksomhederne være betydelige, idet der dog skal tages højde for udviklingsomkostningerne.

Mindre byrder i forhold til indberetning af transportstatistiske data (Kørebogsanalyse)

Digitalisering vil også i høj grad kunne lette logistik-operatørers og vognmænds indberetning af data til offentlige myndigheder. Samtidig vil det forbedre data, der vil kunne give myndigheder langt bedre informationer om transportadfærd, som eksempelvis kan bruges i forbindelse med den løbende tilpasning og anvendelse af infrastrukturen.

Der eksisterer fælles EU-bestemmelser om pligtig indberetning fra vognmandsvirksomheder om lastbilers kørselsomfang i EU-landene. I Danmark sker indberetningen til Danmarks Statistik i form af den såkaldte kørebogsanalyse.

Transportvirksomhederne skal indberette de forskellige data op til fire gange årligt, idet omfanget dog er afhængigt af virksomhedernes størrelse. Alle indberetninger sker i dag i form af indsendelse af de fremsendte skemaer fra Danmarks Statistik, og en stor del af virksomhederne oplever indberetningspligten som meget tidskrævende.

Danmarks Statistik arbejder p.t. med udviklingen af en app, der har til formål at nedbringe det administrative besvær med de indberetninger, som transportvirksomhederne løbende skal foretage i forbindelse med kørebogsanalysen.

Alle danske vognmandsvirksomheder påvirkes af bestemmelserne og skal typisk bruge et par timer pr. indberetning, afhængig af hvor mange data man er forpligtet til at indberette.

Det vurderes også, at nogle virksomheder indberetter uden den nødvendige detaljeringsgrad. Det kan endvidere forekomme, at den indberettende virksomhed på kørebogsskemaet oplyser, at en given lastbil ikke har kørt i den pågældende periode – også selvom der rent faktisk er udført nogle lastbilkilometer i perioden.

Tilstrækkelig netværkskapacitet

Det er vigtigt at få sikret tilstrækkelig netværkskapacitet til, at realtidsdata kan flyde køretøjerne imellem og mellem køretøjer og henholdsvis infrastruktur, myndigheder og virksomheder (5G-dækning på alle infrastrukturer og terminaler – til både biler og gods).

Vejtransportrådet anbefaler:

- Videreførelse af aktiviteter iværksat under digitaliseringspartnerskabet i Erhvervsstyrelsen, der pågik i 2015, mellem myndigheder og branchen for at fremme digitalisering i den samlede værdikæde. Aktiviteterne videreføres i regi af Vejtransportrådet med inddragelse af relevante organisationer og myndigheder uden for branchen.
- Understøttelse af branchens egne digitaliseringsindsatser.
- I højere grad brugerrette Transport- og Byggeministeriets digitale platforme og selvbetjeningsystemer.
- Gennemgang af transportdokumenter inden for vejgodstransport med henblik på øget digitalisering.
- Arbejde med mere effektiv indberetning af statistiske oplysninger til EU, bl.a. via øget digitalisering og effektivisering af kørebogsanalysen.
- Sikring af tilstrækkelig netværkskapacitet i hele landet.

Øge muligheder for automatisering og ny køretøjsteknologi

Forsøg med platooning

Der gennemføres i flere af vores nabolande test på offentlige veje med platooning, hvor lastbiler kobles sammen via virtuelle trækstænger – selvfølgelig under hensyn til trafiksikkerheden.

Det vil være oplagt, at danske og udenlandske aktører også kan udvikle og teste på dansk grund – dels vil danske myndigheder og virksomheder kunne høste værdifuld viden til i tide at få reguleringer, infrastruktur og services på plads, dels vil transportbranchen blive bedre stillet med hensyn til at udnytte de forretningsmæssige muligheder, som digitaliseringen og automatiseringen af køretøjerne giver.

Ny køretøjsteknologi, herunder modulvogntog

Arbejdet med at effektivisere vejgodstransporten ved at øge lastbilernes lasteevne og optimere udnyttelsen af den enkelte lastbil skal fortsætte.

En stor del af effektiviseringen er sket ved gennemførelsen af en forsøgsordning med modulvogntog og ved at øge totalvægten og derved lasteevnen for almindelige vogn-

tog. Senest har også anvendelsen af medbringertruck, uden at medbringertrucken medregnes i den tilladte længde af køretøjet, bidraget til øget effektivisering.

En effektivisering af vejgodstransporten via ny køretøjsteknologi, herunder modulvogntog, bidrager endvidere væsentligt til en reduktion af miljøbelastningen.

Vejtransportrådet anbefaler:

- Danmark byder sig til som testcenter for forbundne og selvkørende lastbiler og nedsættelse af en arbejdsgruppe, der skal arbejde med innovation og ny teknologi på området.
- Gennemførelse af en ny analyse af mulighederne for tilpasning af de nationale regler for vægt- og dimensioner i Danmark med henblik på at øge effektiviseringen og begrænse miljøpåvirkningen.
- På EU-plan skal der arbejdes for udbredelse af modulvogntog, herunder grænseoverskridende anvendelse.
- Evaluering af det danske modulvogntogsforsøg med henblik på at påvise fordele over for nabolande og de øvrige EU-lande.



8. Bedre rekruttering og højere kvalifikationer



Adgangen til den fornødne kvalificerede arbejdskraft er afgørende for at skabe vækst og udvikling i dansk vejgodstransport. Der er derfor brug for bedre rekruttering og høje kvalifikationer.

Beskæftigelsen blandt godschauffører har siden 2010 været forholdsvis konstant, men en række forhold indebærer, at sektoren risikerer at mangle kvalificeret arbejdskraft. Det drejer sig om aktuelle rekrutteringsproblemer i specialiserede transportvirksomheder samt udfordringer med branchens image, herunder negative forestillinger om, hvordan det er at arbejde i branchen. Endelig er der en høj gennemsnitsalder i branchen samt meget få kvinder og nydanskere.

Det er afgørende, at branchen har adgang til kvalificerede medarbejdere. Det forudsætter, at branchen opleves som en attraktiv branche at arbejde i. Endvidere forudsætter det løbende kompetenceudvikling på alle niveauer, herunder på ledelsesniveau.

Der skal sættes ind på følgende områder:

- Attraktiv branche at være i/godt image
- Kompetenceudvikling
- God ledelse

Attraktiv branche og godt image

Der er nødvendigt at få aflivet myter og få tegnet et retvisende billede af branchen, ikke mindst blandt de unge. Branchen har på det seneste igangsat aktiviteter med det formål at rette op på dette, men tempo og intensitet på området skal øges. Samtidig er det afgørende, at reelle udfordringer og imagevanskeligheder bliver adresseret og forsøgt løst.

Endvidere er det vigtigt, at branchen er stand til at skabe arbejdspladser, som synes attraktive. En analyse fra Trafikstyrelsen¹¹ viser, at ca. en femtedel af chaufførerne overvejer at skifte job, ligesom der erfaringsmæssigt vil være en del chauffører, der skifter branche i opgangstider.

Der er derfor behov for at tage særlige initiativer for at sikre, at flest muligt finder det attraktivt at blive inden for vejgodstransportbranchen eller at søge til branchen, herunder bl.a. ved en hensigtsmæssig tilrettelæggelse af arbejdstider og skabelse af frivillige netværk for medarbejdere, der arbejder meget alene.

Rekrutteringsgrundlaget kan udvides. For eksempel er der meget få kvinder og nydanskere, der arbejder som lastbilchauffører.

Et andet rekrutteringsgrundlag kunne være de mange ufaglærte i lavtlønnede job. Mange vil efter et omskolingsforløb til transportbranchen kunne opnå en lønstigning på op til 20-25 %. Der vurderes ikke at være særlig stort kendskab til dette forhold.

Endvidere kan rekruttering af udenlandsk arbejdskraft udgøre et supplement til rekrutteringsgrundlaget. Men her står Danmark over for, at der i vore nabolande er tilsvarende rekrutteringsudfordringer i branchen.

Ud over rekruttering af chauffører, er det også vigtigt med et godt rekrutteringsgrundlag for medarbejdere, som skal arbejde med de samlede logistikkæder. Det er af afgørende betydning, at kvalificerede medarbejdere i virksomheder, der står for den over-

¹¹ Arbejdsmarkedsanalyse for Trafikstyrelsen, november 2014, Aim Create

ordnede og helhedsorienterede planlægning, disponering og optimering af den samlede logstikkæde, også kan rekrutteres.

Alt for mange, der potentielt kunne blive værdifulde medarbejdere i branchens virksomheder, kender meget lidt til de uddannelses- og karriereveje, der fører dertil. Det er afgørende, at dette ændres, og at alle i branchen medvirker hertil - virksomhederne, brancheorganisationerne, arbejdsløshedskasserne, jobcentrene m.fl.

Digitalisering kan også være med til at tiltrække medarbejdere, hvis administrative arbejdsprocesser smidiggøres ved indførelse af IT, men det stiller også krav om, at medarbejderne har de digitale kompetencer.

En del af at være en attraktiv branche at være i, kan også være, at medarbejderne kan stå inde for virksomhedens værdier, som f.eks. at arbejdspladsen arbejder for et mere grønt miljø.

Vejtransportrådet anbefaler:

- Transportbranchen iværksætter bedre vejledning om transport- og logistikbranchen over for de unge.
- Transportbranchen iværksætter bedre vejledning til "branchefremmede" målgrupper, herunder kvinder, nydanskere samt ufaglærte i lavtlønsjob.
- Transportbranchen iværksætter et tættere samarbejde med jobcentre og arbejdsløshedskasser med henblik på at rekruttere ledige.
- Transportbranchen iværksætter oprettelse af en central vidensbank, som opsamler gode eksempler på vellykkede lokale rekrutterings- og fastholdelsesinitiativer - herunder samarbejder mellem virksomheder, skoler, a-kasser og jobcentre.
- Transportbranchen iværksætter et arbejde med at optimere rekruttering og fastholdelse af medarbejdere med kompetencer inden for planlægning, disponering og optimering af transport.

Kompetenceudvikling

Hvad angår kompetencer, er det i international sammenhæng en styrkeposition for den danske transportbranche, at staten stiller gode erhvervs- og voksen-/efteruddannelser til rådighed.

Mange af branchens operative medarbejdere har imidlertid utilstrækkelige grundlæggende kvalifikationer (dansk, matematik og IT). Undervisning og anvendelse af relevant IT kan afhjælpe problemerne, og branchen er godt i gang på området. Det er vigtigt at fastholde denne indsats således, at ingen fravælger efter- og videreuddannelse på grund af utilstrækkelige grundlæggende færdigheder. Der skal derfor være opmærksomhed på erhvervsuddannelse til unge, faglig efter- og videreuddannelse samt grundlæggende færdigheder, herunder også om uddannelsesstilbuddene matcher behovet for at styrke IT-færdighederne blandt chauffører.

AMU-systemet danner organisatorisk og finansiel ramme om godt 80 korte kurser, der er til rådighed for godstransportbranchen. Det er afgørende for branchen, at dette tilbud fastholdes og videreudvikles men det forpligter også til, at virksomhedernes og medarbejdernes kendskab til mulighederne øges. Chauffører skal mindst hvert 5. år deltage i lovpligtig efteruddannelse af mindst fem dages varighed, hvoraf to dage er med valgfrit transportemne.

Voksne over 25 år har muligheder for – via de gratis EUV (erhvervsuddannelser for voksne) – at blive faglærte i branchen. Støttemulighederne, i særdeleshed for ledige og ufaglærte, er attraktive. Men kendskabet hertil er ikke godt nok.

Selvom der synes at være en øget tilgang til de erhvervsuddannelser (EUD), der er målrettet job inden for transport/logistik, er det fortsat en stor udfordring at tiltrække unge til branchen ad denne vej.

Det er vigtigt, at også andre typer medarbejdere end chauffører har de kvalifikationer og handlekompetencer, der skal til på fremtidens internationaliserede arbejdsmarked.

Det er således vigtigt også at sætte ind med uddannelse og kompetenceudvikling hos speditjonsvirksomhederne, hvilket til tider kan blive overset, idet der ofte alene ses på chauffører.

Vejtransportrådet anbefaler:

- Arbejdsmarkedets parter øger kendskabet hos vognmændene til hvordan chaufførernes grundlæggende færdigheder (læse/regne/IT) kan styrkes.
- Arbejdsmarkedets parter giver mere information til vognmændene om deres medarbejders muligheder for efteruddannelse samt de tilknyttede støttemuligheder.
- Transportbranchen øger kendskabet hos unge og voksne til branchens erhvervsuddannelser.
- Sikring af mere fleksibilitet i den lovpligtige efteruddannelse for chauffører (fra to til tre dage med valgfrit stof).
- Speditjonsbranchen øger niveauet for uddannelse og kompetenceudvikling af medarbejdere i speditjonsvirksomheder.

God ledelse

Det er også vigtigt at uddanne ledere i transportvirksomhederne, ikke mindst med tanke på de udfordringer, der er med at gøre branchen attraktiv, skabe innovative løsninger og vækst.

Traditionelt har ledelsesteori fokuseret på effektivitet og produktivitet; men i de senere år er der også kommet større interesse for ledelsens betydning for medarbejdernes velbefindende og helbred og virksomhedens evne til at tiltrække og rekruttere kvalificeret arbejdskraft.

Der er således brug for uddannelse af ledere, der både kan sikre effektivitet og produktivitet, men også kan tiltrække og rekruttere medarbejdere.

Vejtransportrådet anbefaler:

- Transportbranchen øger indsats for uddannelse af ledere i transportvirksomhederne.

9. God fremkommelighed



Mobilitet skaber værdi for det danske samfund.

Derfor er fremkommelighed vigtig. For vejtrafikken vil manglende fremkommelighed resultere i køer, der forsinker biler og lastbiler, og dermed øger transportomkostningerne for virksomhederne. For at sikre et velfungerende transportsystem er det vigtigt at holde trængsel på et lavt niveau, da der ellers kan afvikles mindre trafik og dermed opstå spildtid.

For at sikre fremkommelighed er det vigtigt med en god og velfungerende infrastruktur. Det gælder både veje og adgang til havne og godsterminaler.

En god fremkommelighed er også vigtig for at fremme bæredygtig transport, idet uhensigtsmæssig kørsel mindskes.

Et vigtigt forhold for vejgodstransportbranchen er især, at distributionen i byerne kan foregå effektivt. Det smitter også positivt af på den øvrige trafik. Derfor skal distribution i byer gøres mere smidig og velfungerende. Godstransporterne ind og ud af de større byer i Danmark besværliggøres af en række regler og af en forskelligartet praksis i kommunerne. Det medfører hindringer for transporterne i sig selv, men betyder også at trængslen særligt i myldretiden forværres, og at last- og varebilerne befinder sig i byerne længere end nødvendig - enten i bilkøer eller parkeret.

Endvidere har vejgodstransporterhvervet behov for en tilstrækkelig kapacitet, hvad angår rasteplasser, der kan benyttes til bl.a. lovpligtige pauser og hvil for chaufførerne.

Det er vigtigt, at der skabes et bedre samspil mellem transportformerne. Det handler frem for alt om at udnytte de enkelte transportformers stærke sider i et sammenhængende transportsystem.

Med den forventede vækst, som 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. De enkelte transportformer har forskellige styrkepositioner i forhold til f.eks. transportafstande og varetyper, men også i forhold til værdien af godset.

Der er brug for at udnytte de forskellige transportformer for at opnå effektivitet i løsningen af de fremtidige transportopgaver. Det er vigtigt at understrege, at hverken afstand eller varetype er tilstrækkeligt til at sikre, at en bestemt transportform benyttes, hvis den ikke i øvrigt er attraktiv og leverer en ydelse af høj kvalitet.

Et øget samspil mellem transportformerne kan bidrage til at reducere trængselsproblemer. Et samspil mellem transportformerne skal dog ikke være et mål i sig selv. Samspillet skal styrkes i de situationer, hvor det samlet set giver den mest effektive løsning i de sammenhængende transportkæder.

Det må dog forventes, at trængsel vil være et stadigt problem og derfor et vilkår, som virksomhederne må forholde sig til. De virksomheder, som formår at indstille sig bedst muligt herpå, vil stå stærkt.

Der skal sættes ind på følgende områder:

- Effektiv distribution i byer
- Effektiv infrastruktur/rastepladser
- Bedre samspil mellem transportformer
- Bedre mulighed for etablering og udvikling af vognmandsvirksomheder i landzone
- Sikre ens konkurrencevilkår for kørsel på veje i EU

Effektiv distribution i byer

Hastighed

Med vedtagelsen af ændring af færdselsloven den 12. april 2016 er der skabt grundlag for at sikre mere flow i trafikken, idet det er vedtaget at ophæve den lovgivningsmæssige køretøjsbestemte hastighedsbegrænsning for lastbiler og vogntog i tættere bebygget område. Det betyder afskaffelse af de faste 50 km/t i bymæssig bebyggelse.

Støj

På grund af lokale støjregler er transportvirksomheder ofte tvunget til at levere til supermarkeder og butikker i myldretiden. Det betyder, at distributionen bliver mindre effektivt, hvilket øger omkostninger og miljøpåvirkning.

Evaluering af forsøg med levering uden for myldretiden støttet af Trafik- og Byggestyrelsen har dokumenteret, at CO₂-leveringen ved varelevering kan begrænses, hvis man leverer uden for myldretiden. Endvidere vil det have positive trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser, hvis varelevering i byområder er afviklet før myldretiden, hvor der er flest cyklister og fodgængere i trafikken.

Levering uden for myldretiden er trafikalt ønskeligt, fordi vare- og lastbilerne dermed ikke bidrager til den almindelige trængsel. Leverancerne medfører støj – i visse tilfælde på tidspunkter, hvor almindelige borgere forventer at kunne få en uforstyrret nattesøvn.

En støjsvag levering kræver investeringer både fra transportør og modtager. De nuværende støjregler giver ikke mulighed for, at investeringer i støjsvagt materiel også giver ret til at levere uden for myldretiden. Derfor foretages investeringen ikke.

Derudover er støjreglerne angivet i en vejledning fra Miljøstyrelsen. Denne vejledning tolkes ifølge branchen forskelligt fra kommune til kommune. Det gør det vanskeligt for transport- og detailbrancherne at sikre en sammenhængende og landsdækkende logistik og dermed usikkert for branchen at foretage de betydelige investeringer i udstyr.

Koordinering af vejarbejder

Forsyningsvirksomheder er ved nedgravning af kloakker, vandrør, ledninger osv. pålagt at anmelde dette til "andre interessenter", i tilfælde af, at andre gerne vil benytte lejligheden til at have adgang til nedgravet infrastruktur.

Der er imidlertid ifølge branchen udfordringer med, hvordan "andre interessenter" defineres eller kontaktes, hvilket giver anledning til udfordringer for trafikanterne.

Vægt og dimensioner

Landsdækkende distribution til byerne hindres ifølge branchen af lokale krav, der i visse tilfælde umuliggør en ensartet investeringspolitik i virksomhederne, da det indkøbte materiel ikke vil kunne bruges alle steder i landet.

Visse byer satser ifølge branchen eksempelvis på kun at få biler under en vis størrelse ind, hvilket betyder at distributionsvirksomhederne må foretage leverancer til én modtager i flere biler, hvilket igen medfører forsinkelser pga. omlæsning, mere forurening og mere trængsel.

Der mangler endvidere en database eller et digitalt kort, hvor virksomhederne kan finde de lokale begrænsninger på vejgodstransport og distribution.

Parkeringsregler

Lokale tolkninger af parkeringsregler i færdselsloven kan ifølge branchen medføre, at leveringer besværliggøres.

F.eks. ved aflæsning af en last- eller varebil, hvor man håndhæver reglerne således, at en last- eller varebil skal stå åben for, at parkeringsvagterne kan finde ud af, at den er ved at læsse af og ikke blot er parkeret. Det giver problemer i forhold til risikoen for tyveri, f.eks. for detailhandelen med højværdivarer som f.eks. vin, spiritus, røgtobak og visse former for slik og smykker og elektronik. Transportvirksomhederne skal derfor bruge lang tid og ressourcer på at klage over uretmæssige parkeringsbøder.

Samtidig mangler der ifølge branchen ofte erhvervsparkeringspladser. Erhvervsaflysning tillades kun i begrænsede tidsrum og ofte for langt fra detailbutikken.

Vejtransportrådet anbefaler:

- Overvejelse af, hvordan der kan sikres mere flow i trafikken, f.eks. registrering i LER (LedningsEjerRegistret) og anmeldelse af planlagt gravearbejde.
- Gennemgang af regler om støj i byer, f.eks. hensigtsmæssigheden af at indføre mulighed for, at virksomheder, der støjer under et vist niveau sikres ret til at levere f.eks. om morgenen, samt revurdering af Miljøstyrelsens vejledning om støjregler.
- Overvejelse af hensigtsmæssigheden af krav til erhvervsbilers vægt og dimensioner i byområder og gennemførelse af en national database over lokale restriktioner.
- Gennemgang af færdselslovens regler om parkering i forbindelse med varelevering og forhold for erhvervsparkering i byområder, f.eks. se på ensretning af regler for parkering, mulighed for elektronisk parkering (app der viser hvor der er ledige pladser) og instruktion af parkeringsvagter m.fl.

Effektiv infrastruktur/rastepladser

Udbygning af vejnet

En god og velfungerende infrastruktur er af stor betydning for erhvervslivets muligheder for vækst og prioriteres højt af dansk erhvervsliv.

Adgangen til velfungerende infrastruktur er således afgørende for hele det danske erhvervsliv og ikke mindst for den danske vejgodstransportbranche. Det er derfor ifølge branchen vigtigt, at der investeres yderligere i udbygning af vejnettet.

Derudover er transportbranchen i sig selv en væsentlig vækstmotor, der bidrager til jobskabelse og økonomisk vækst. For vejgodstransport og logistik er det afgørende at undgå forsinkelser. Ofte skal gods leveres inden for aftalte tidsvinduer. Leveringssikkerhed og pålidelighed er afgørende i forhold til at levere en ordentlig kvalitet for kunderne.

Effekter af udbygning af infrastruktur fremgår tydeligt af beslutningsgrundlaget

I forbindelse med udbygning af infrastrukturen tillægges tidsgevinsterne for erhvervs-transporten høj værdi i den samfundsøkonomiske analyse. Ud over tidsværdien for lastbilen/chaufføren bør der ses nærmere på tidsværdien for godset, herunder i forbindelse med uforudsigelige forsinkelser, som opstår ved manglende kapacitet i infrastrukturen.

Disse indgår således i beslutningsgrundlaget for prioritering af investeringer i infrastruktur. Men der er ifølge branchen behov for, at de samlede effekter for erhvervslivet, og ikke kun dens transport, fremgår mere tydeligt i beslutningsgrundlaget, således at man kan prioritere de projekter, der er mest til gavn for erhvervslivet og vejgodstransporten.

Rastepladser

Der er ifølge branchen behov for at se på serviceniveauet på de danske rastepladser. Der skal ses på muligheder for at øge kapaciteten og forbedre forholdene for chaufførerne.

Vejtransportrådet anbefaler:

- Afsættelse af nødvendige økonomiske midler til at sikre et fortsat højt investeringsniveau i infrastruktur.
- Udarbejdelse af en masterplan for investeringer i infrastruktur, der understøtter øget mobilitet for vejgodstransporten.
- Bedre inddragelse af de erhvervsmæssige effekter i beslutningsgrundlaget for ny infrastruktur.
- Bedre serviceniveau for rastepladser, f.eks. at øge kapaciteten og forbedre forhold for chauffører.

Bedre sammenspil mellem transportformer

Bedre adgangsforhold til havne og terminaler

Det er ifølge branchen vigtigt at arbejde på at sammenbinde transportcentre, havne, baneterminaler og lufthavne med vejtransportens infrastruktur.

Det er afgørende, at der ikke opstår flaskehalse ved vejkørsel til og fra f.eks. havne eller kombiterminaler. Ifølge Danmarks Statistik stod havnene i 2010 for ca. 30 % af den samlede leverance til branchen, hvilket giver en god indikation af det meget væsentlige samspil, der er mellem havne og vejgodssektoren.

Sikkerhedskontrol i havne

Hver havn i landet har indført deres egen sikkerhedskontrol. De afspærrende havnearealer udspringer af de skærpede sikkerhedsregler for havne udstedt af FN's maritime organisation IMO. Det er de såkaldte ISPS-regler, der skal beskytte den internationale skibstrafik. Reglerne er gennemført som en reaktion på terrorangrebene 11. september 2001.

De forskelligartede systemer til sikkerhedskontrol begrænser mobiliteten af de lastbiler, der skal ind og hente gods i mange havne. Chauffører skal forsynes med forskellige koder og adgangskort for at få hverdagen til at fungere. Udover at skulle håndtere de individuelle adgangskontroller skal der ofte også betales gebyrer herfor.

En mulighed kunne være en mere ensartet adgang ved at udvide anvendelsesområdet for de BroBizz'er, vognmændene har i forvejen. BroBizz A/S, der står for et gennemprøvede betalingssystem ved broerne over Storebælt og Øresund, er gået i dialog med dele af branchen om at få skabt en fælles løsning for adgangen til de danske havne. Løsningen bruges allerede på Aarhus Havn og Kolding Havn.

Vejning af containere

FN har via IMO i 2014 besluttet, at en pakket container for fremtiden ikke må lastes på skib, medmindre skibsføreren eller dennes repræsentant og terminalens repræsentant er i besiddelse af informationer om den verificerede vægt.

Reglerne vil ifølge branchen i praksis være hæmmende for varehandelen, men da de er internationalt gældende, er det tidskrævende at få ændret dem. Det kan derimod sikres, at de gennemføres så fleksibelt og operationelt som muligt i Danmark.

Vejtransportrådet anbefaler:

- Se på mulighederne for en mere effektiv adgang til havne mv., f.eks. en mere enkel sikkerhedskontrol i havne og en fleksibel gennemførelse af regler om vejning af containere.
- Undersøgelse af muligheden for, at staten overtager ansvaret for adgangsveje til væsentlige terminaler og havne.

Mulighed for etablering af vognmandsvirksomheder i landzone

Efter planloven kan det ifølge branchen være vanskeligt at få tilladelse til at drive vognmandsvirksomhed i landzone, hvor vognmænd typisk ønsker at etablere sig.

I dag har planloven opdelt Danmark i landzone, byzone og sommerhusområde. I landzonen må der ikke bygges nye huse, og erhvervsmæssigt er kun landbrug, skovbrug og fiskeri tilladt. Desuden kan bygninger, der ikke længere er nødvendige for landbrugsdrift, anvendes til håndværks- og industrivirksomhed, mindre butikker og bolig. Vognmandsvirksomhed er ikke nævnt som en mulighed.

I stedet burde man ifølge branchen foretage en konkret vurdering af, hvilke konsekvenser erhvervsudøvelsen reelt har – uanset erhvervstype. Miljømæssigt bæredygtige projekter bør således tillades.

En lettelse heraf vil, udover at give lavere omkostninger, øge fremkommelighed for vognmanden og kunne bremse affolkningen i de tyndtbefolkede områder.

Vejtransportrådet anbefaler:

- Lempelse af planlovens regulering af etablering af vognmandsvirksomheder i landzone.

Betaling for kørsel på veje i EU

De fleste EU-lande opkræver afgifter hos transportvirksomheder for brug af deres infrastruktur, især veje.

EU har indført Eurovignetten via direktiv med henblik på dækning af omkostningerne ved anlæg, drift, reparation og miljømæssige aspekter, idet retfærdig konkurrence mellem lande sikres, og diskrimination tilsvarende forebygges. Regler for Eurovignetten gælder for alle køretøjer over 12 tons. EU-Kommissionen forventes i løbet af 2016 eller 2017 at tage fat på dette direktiv med henblik på en revision.

Vejtransportrådet anbefaler:

- I EU skal der arbejdes for en revision af Eurovignettedirektivet med henblik på at sikre lige konkurrencevilkår.



Bilag 1

KOMMISSORIUM - En ny vej frem

Med afsæt i Temperaturmåling af den erhvervmæssige gods- og persontransport af marts 2015 iværksættes arbejdet med en udviklingsplan for vejgodstransporterhvervet.

Ud fra en vision skal der udarbejdes en udviklingsplan for, hvordan erhvervet styrker og udvikler sig til den position, som det ønsker at indtage i fremtiden.

Visionen vil bl.a. forholde sig til vækst og beskæftigelse i erhvervet, medarbejdernes kompetencer og erhvervets bidrag til grøn vækst og trafiksikkerhed. Arbejdet skal tage højde for, at vejgodstransporten agerer på to meget forskellige markeder, det nationale og det internationale, hvor markedsvilkårene er helt forskellige.

Udviklingsplanen kan tage afsæt i de interne styrker og svagheder og eksterne muligheder og trusler fra omgivelserne, som er afdækket i temperaturmålingen, hvorfor følgende temaer kan indgå:

- Lige konkurrence og effektiv, målrettet kontrol
- Øget samarbejde med kunder
- Fastholdelse og rekruttering af medarbejdere
- Behov for at understøtte en bedre kapacitetsudnyttelse
- Nye serviceydelser kræver øgede investeringer
- Udnyttelse af Danmarks styrke på logistikområdet

Arbejdet med udviklingsplanen er forankret i Vejtransportrådets arbejdsgruppe, der støttes af sekretariatet, som løbende sikrer inddragelse af medarbejdere fra relevante ressortområder i staten og andre offentlige myndigheder.

Arbejdsmetoden vil være en række workshops, der forberedes af sekretariatet ud fra skriftlige bidrag fra medlemmer af arbejdsgruppen med særligt indsigt i de temaer, som tages op. Et udkast til strukturen af en udviklingsplan for vejgodstransporterhvervet præsenteres ved Vejtransportrådets møde i maj måned 2015.

Vejtransportrådet fremlægger resultatet for transportministeren i andet halvår 2015.

