

Produktivitetskommissionen
Att.: Niels C. Beier
ncb@produktivitetskommissionen.dk

Deres ref.:

Vor ref.: 13-531502-001

Dato: 22.03.2013

Input til Produktivitetskommissionen fra DTL

Tak for invitationen til at fremkomme med input til Produktivitetskommissionen.

DTL skal pege på følgende reguleringer, som vi på forskellig vis mener, er uhensigtsmæssig i forhold til produktiviteten i transporterhvervet i Danmark, herunder reguleringer, hvor der aktuelt har vist sig politisk vilje til at foretage forbedringer.

DTL skal pege på den kommende markedsgørelse af affaldsområdet, hvor miljøministeren for nyligt har sagt, at hun forventer en samfundsmæssig effektivisering på 350 mio. kr. DTL har mange virksomheder, som transporterer affald og som er og gerne i øget omfang vil være aktive inden for affaldsbehandling, -sortering, -genbrug og -transport. DTL ser store muligheder i en øget innovation og udvikling af affaldsområdet, der kan føre til en øget produktivitet.

I det netop indgående transportforlig ser vi med stor tilfredshed på disse tre elementer, som vil kunne øge produktiviteten synligt i transporterhvervet:

- Bevillinger til ombygninger på angivne steder rundt omkring i landet, således, at adgangen for modulvogntog lettes. Der er tale om en samlet ramme på 30,7 mio. kr., som afsættes til projekter på statsvejene. Modulvogntog er lastbiler, som kan medbringe op til 50 pct. mere gods
- I forbindelse med modulvogntogsforsøgets findes en virksomhedsordning, som har kørt med succes siden 2009. Dansk Erhverv og DTL har stillet forslag om en revision af virksomhedsordningen med henblik på lettere adgang til tilslutning, og Vejdirektoratet skal nu udarbejde et oplæg til smidiggørelse af tilladelser til lokal kørsel med modulvogntog med henblik på drøftelse medio 2013
- I 2012 blev lastbilers akseltryk og totalvægt øget til gavn for såvel miljøet som produktiviteten. Parterne er enige om på baggrund af erfaringerne fra initiativerne i 2011 at se nærmere på perspektiverne i en yderligere forøgelse af totalvægten på 6- og 7-akslede lastvogntog med to ton. Øget totalvægt vil betyde et øget vejslid på statsvejnettet og det kommunale vejnet, der tidligere er vurderet som ganske betydelig. Med udgangspunkt i den af Vejdirektoratet udarbejdede analyse "Forslag om forhøjelse af lastbilers tilladte drivakseltryk og totalvægt" fra 2010 gennemgås økonomiske og miljømæssige konsekvenser ved en sådan yderligere forøgelse af totalvægten mhp. en drøftelse i forligskredsen så hurtigt som muligt i 2013. Der afsættes 1 mio. kr. til undersøgelsen.

Kilde:

http://www.trm.dk/~media/Files/Politiske%20aftaler/Transportaftale%2021%20marts/aftale_tekstfinal.pdf

DTL ser frem til at de nævnte forslag nyder fremme til gavn for produktiviteten i erhvervet.

DTL skal nævne to specifikke muligheder inden for det køretøjstekniske område (Færdselsloven), som vil øge produktiviteten:

- Indførelse af mulighed i Færdselsloven for at lastbiler skal kunne køre med to påhængskøretøjer – og ikke kun ét. Forslaget vil fx kunne gøre, at mange af transporterne af 20 fods skibscontainere fra Københavns Havn vil kunne ske ved at en lastbil kan medbringe to containere af gangen i stedet for kun én, dvs. en fordobling af produktiviteten
- Indførelse af mulighed for at have monteret en såkaldt medbringertruck, dvs. en kompakt gaffeltruck/palleløfter til af- og pålæsning af paller hos kunden, bag på en almindelig sættevogn på 13,60 meters længde. I dag skal medbringertrucken indregnes i sættevognens maksimalt tilladte længde på 13,60 meter, og det betyder, at sættevognens længde og dermed ladets længde er reduceret til 12,40 meter, hvilket betyder, at der kun kan medbringes 30 og ikke 34 paller.

Et andet emne er den uheldige kombination af manglende proportionalitet og manglende konkrete sagsvurdering i forbindelse med sanktionering (bøder) af overtrædelser af to konkrete regelsæt, det ene om køre-/og hviletidsreglerne for chauffører og det andet transport af levende dyr og vurderingen af dyrenes transportegnethed. Her kan fx findes eksempler på, at erfarne og dygtige chauffører må sige op, og/eller vognmandsvirksomheden må opsige de pågældende, da bøderne – herunder pga. kumulation – når op i højder, hvor hverken chauffør eller vognmandsvirksomhed har råd at betale. Det er naturligvis for DTL en afgørende præmis, at reglerne er så vanskelige at forstå / overholde, at overtrædelse og bøder i praksis er uundgåelige. I forbindelse med Veterinærforslag 2.0 er der aftalt et serviceeftersyn af området, og DTL lægger vægt på at ovennævnte problemstilling tages i betragtning:

”For at styrke og optimere kontrolindsatsen for dyr under transport bliver der i løbet af forligningsperioden udført et serviceeftersyn af kontrolindsatsen i forbindelse med dyretransporter. Som led i serviceeftersynet skal der fokuseres på at øge viden om den korrekte tilgang til vurdering af et dyrs transportegnethed både på korte og lange ruter. Problemstillingerne vedrørende dyrs transportegnethed, herunder fordelingen af ansvar mellem transportør, chauffør og landmand ved transport af dyr og klippekort ordningen vil blive belyst og revurderet i forbindelse med serviceeftersynet.”

Kilde: <http://www.fvm.dk/veterin%C3%A6rforlig.aspx?ID=51841>

Inden for transport af gods på jernbane skal vi pege på, at det er u hensigtsmæssigt, at man fra 1. januar 2013 har ændret bekendtgørelse om infrastrukturafgifter mv. for statens jernbanenet (BEK nr 1108 af 23/11/2012 Gældende), med en omlægning af infrastrukturafgifter fra kilometer- og kapacitetsafgifter til tonkilometerafgifter. Det betyder, at det afgiftsmæssige incitament til at køre med lange tog med megen last falder, ligesom incitamentet til at køre

på tidspunkter (typisk om natten), hvor jernbaneinfrastrukturen er mindre belastet af andre tog – ikke mindst passagertog er fjernet.

Andre emner kunne være den af stribe emner med fokus på regelforenkling, som allerede er indsendt og i visse tilfælde under behandling i dels en regelforenklingsgruppe under Vejtransportrådet i Transportministeriet (sekretariatsbetjent af Trafikstyrelsen) og i regeringens Virksomhedsforum. Disse emner er i forvejen indsendt til Produktivitetskommissionen af Dansk Erhverv, hvor DTL er medlem.

Med venlig hilsen

Ove Holm
Underdirektør