



## **Administrative byrder på transportområdet**

- belyst gennem kvalitative  
interview

Epinion A/S



# Indholdsfortegnelse

<b>Resume .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Indledning .....</b>	<b>6</b>
1.1 Læsevejledning .....	6
<b>2 Kvantitative analyser af transportsektorens administrative byrder 7</b>	
2.1 Det administrative personales uddannelses- og erfaringsniveau .....	7
2.2 Anvendelse af IT .....	8
2.3 Administrative byrder.....	8
2.4 Ekstern bistand .....	10
2.5 Transportbranchens oplevede administrative byrder .....	11
2.6 Delkonklusion .....	12
<b>3 Kvalitative interview med transportbranchen .....</b>	<b>13</b>
3.1 Metode .....	13
3.2 Virksomhedsudvælgelse .....	13
<b>4 Transportformidlerne.....</b>	<b>15</b>
4.1 Skibsmægleren .....	15
4.2 Speditøren .....	17
4.3 Shippingfirmaet.....	18
4.4 Opsummering .....	23
<b>5 Godstransport på vej .....</b>	<b>24</b>
5.1 Virksomhedsbeskrivelser .....	24
5.2 Administrative byrder på affaldsområdet.....	25
5.3 Forenkling af køre-/hviletidsbestemmelser ønskelig .....	28
5.4 Danmarks Statistik .....	28
5.5 Vejbenyttelsesafgift. ....	29
5.6 Administrative med særlig relevans for tankvogne.....	30



5.7 Statens bilinspektion og syn af køretøjer.....	31
5.8 De kontorrelaterede administrative byrder .....	31
5.9 Administrative byrder med særlig relevans for nyetablerede virksomheder.....	32
5.10 Opsummering .....	33
<b>6 Mindre rederier .....</b>	<b>34</b>
6.1 Virksomhedsbeskrivelser .....	34
6.2 Generelt om samarbejdet med Søfartsstyrelsen .....	35
6.3 Ønske om øget brug af IT i Søfartsstyrelsen .....	37
6.4 Arbejdsmiljøområdet.....	38
6.5 Hviletidsbestemmelser .....	43
6.6 Søfartsstyrelsens syn af skibe .....	45
6.7 Havnestatskontrol (Port State Control) .....	49
6.8 Ophævelse af lodspligt .....	50
6.9 Konkret vurdering af arbejdsbelastningen ved fastsættelse af krav til skibenes bemanning .....	51
6.10 Indflagning af skibe .....	52
6.11 Korte og konkrete forslag til regelforenklinger .....	53
6.12 Opsummering .....	56
<b>7 Konklusion .....</b>	<b>57</b>
<b>Appendiks.....</b>	<b>59</b>
<b>Bilag 1: Oversigt over interviewede virksomheder .....</b>	<b>61</b>



## Resume

Regeringen har i forbindelse med vækststrategien *Vækst med Vilje* bl.a. taget initiativ til en kulegravning af den danske transportsektor for herigennem at medvirke til forbedre erhvervets muligheder i den stigende internationale konkurrence. Konkret er der således blevet nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, *Task Force Transport*, med særlig fokus på transporterhvervets vækst og samspillet mellem transportformerne.

Task Force Transport har i samarbejde med Erhvervs- og Selskabsstyrelsen gennemført indeværende undersøgelse. Formålet med undersøgelsen var at identificere regulering, der er bebyrdende for små og mellemstore transportvirksomheder, og at identificere muligheder for regelforenklning og administrative lettelser. Herudover blev virksomhedernes IT-anvendelse og medarbejderkompetencer kortlagt, da de administrative byrder ofte hænger sammen med virksomhedernes interne håndtering af det offentlige regelspres.

På baggrund af eksisterende data fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsens *Modelvirksomheder* blev der indledningsvist foretaget en række kvantitative analyser af de mindre transportvirksomheders administrative byrder. Herefter blev der gennemført kvalitative interview med ni virksomheder for herigennem at belyse de mindre transportvirksomheders administrative byrder nærmere. De ni virksomheder fordelte sig ligeligt mellem følgende underbrancher: transportformidling, godstransport på vej samt rederivirksomhed.

Resultaterne fra de kvalitative interview viste, at de mindre virksomheder i transportbranchen generelt ikke føler sig særligt bebyrdede. Virksomhederne vurderer de branchespecifikke byrder som værende mere bebyrdende end de traditionelle administrative byrder som eksempelvis regnskab og lønadministration.

På baggrund af resultaterne fra virksomhedsinterviewene blev der identificeret en lang række handlingsforslag til regelforenklinger og administrative lettelser, der kan anvendes i det videre arbejde med at forbedre erhvervets muligheder og vilkår.



# 1 Indledning

Regeringens vækststrategi (*Vækst med Vilje*)<sup>1</sup> er en samlet strategi for, hvordan Danmark sikrer den fremtidige velstand. Kernen i velstanden er et velfungerende erhvervsliv, hvor stigende produktivitet og konkurrenceevne giver mulighed for øget afkast.

Som led i regeringens vækststrategi *Vækst med vilje* er der ved Erhvervs- og Boligstyrelsens initiativ nedsat en Task Force bestående af repræsentanter Trafikministeriet, Færdselsstyrelsen, Miljøministeriet, Erhvervs- og Boligstyrelsen og Søfartsstyrelsen. Task Forcen har til opgave at kortlægge transporterhvervets vilkår og behov. Task Forcens arbejde vil resultere i en rapport, som skal bidrage til fastlæggelse af den fremtidige politik på transportområdet.

Task Force Transport har bl.a. taget initiativ til indeværende undersøgelse. Formålet med undersøgelsen er at identificere regulering, der er bebyrdende for små og mellemstore transportvirksomheder, og at identificere muligheder for regelforenklning og administrative lettelser. Herudover blev det besluttet, at virksomhedernes IT-anvendelse og medarbejderkompetencer skulle kortlægges, da de administrative byrder ofte hænger sammen med virksomhedernes interne håndtering af det offentlige reguleringspres.

Undersøgelsen blev gennemført i et tæt samarbejde mellem regeringens Task Force Transport og Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har stillet data og resultater fra *Modelvirksomheder*<sup>2</sup> til rådighed for undersøgelsen.

## 1.1 Læsevejledning

I kapitel to præsenteres resultaterne fra de kvantitative analyser fra projektet *Modelvirksomheder* for transporterhvervet. Kapitel 3 omhandler den metodiske tilgang bag de kvalitative interview med transportvirksomhederne. I de følgende tre kapitler gennemgås de tre transportområder transportformidlerne, godstransport på vej og mindre rederier. Hvert af de tre kapitler er opbygget således, at der for hvert område først er en opridsning af virksomhedernes generelle karakteristika herunder IT-anvendelse og medarbejderkompetencer. Derefter er bebyrdende reguleringsområder og eventuelle forslag til administrative lettelser og regelforenklinger beskrevet. Herefter rundes hvert kapitel af med en opsummering. Rapporten afsluttes med en samlet konklusion.

---

<sup>1</sup> Regeringen, maj 2002.

<sup>2</sup> Erhvervs- og Selskabsstyrelsens *Modelvirksomheder* er en tilbagevendende årlig kortlægning af erhvervslivets administrative byrder. *Modelvirksomheder* er nærmere præsenteret i rapportens appendiks.



## 2 Kvantitative analyser af transportsektorens administrative byrder

De nedenstående tabeller og figurer bygger på data indsamlet i foråret 2002 i forbindelse med projektet *Modelvirksomheder*. I det følgende afsnit sammenlignes virksomhedskategorien "Transportvirksomheder mv." med færre end 10 ansatte, med de øvrige virksomheder med færre end 10 ansatte.

Blandt de interviewede virksomheder indgik der i alt 37 mindre transportvirksomheder. Heraf er ti virksomheder enmandsføretagender, syv virksomheder har mellem 6 og 9 personer i firmaet, mens resten, dvs. mere end halvdelen, har mellem 2 og 5 personer i firmaet.

### 2.1 Det administrative personales uddannelses- og erfaringsniveau

Uddannelsesniveaet er noget lavere for de mindre transportvirksomheder end for de øvrige virksomheder.

**Tabel 1. Andelen af administrative medarbejdere med et givent uddannelsesniveau i henholdsvis transportvirksomheder og øvrige virksomheder med færre end 10 ansatte**

	Transportvirksomheder med færre end 10 medarbejdere (%)	Øvrige virksomheder med færre end 10 medarbejdere (%)
Ingen relevant uddannelse	76,7	54,7
Kontoruddannelse	20,3	20,3
Merkonom- eller diplomuddannelse i regnskab	0	15,6
KVU, MVU eller LVU	3,1	9,4
<b>I alt</b>	<b>100,1</b>	<b>100,1</b>

De administrative medarbejdere i de undersøgte transportvirksomhederne har dog i gennemsnit ikke mindre administrativ erfaring end administrative medarbejdere i virksomheder af samme størrelse i andre brancher. Den gennemsnitlige løn er også den samme for administrative medarbejdere i de to grupper (ca. 185 kr./timen).



## 2.2 Anvendelse af IT

De fleste virksomheder anvender computer til administration. Der er en markant større andel af de mindre transportvirksomheder, der ikke anvender computer i administrationen, sammenlignet med de øvrige virksomheder jf. tabel 2 nedenfor.

**Tabel 2. Anvendelse af computer til administration**

	Transportvirksomheder med under 10 medarbejdere		Øvrige virksomheder med under 10 medarbejdere	
	Antal	Procentdel	Antal	Procentdel
Nej	13	35,1	89	19,9
Ja	24	64,9	358	80,1
<b>I alt</b>	<b>37</b>	<b>100</b>	<b>447</b>	<b>100</b>

Blandt de virksomheder, der anvender computer, er andelen uden interne-topkobling også større for de adspurgte transportvirksomheder. Forskellen er dog ikke statistisk signifikant.

**Tabel 3. Internetforbindelse**

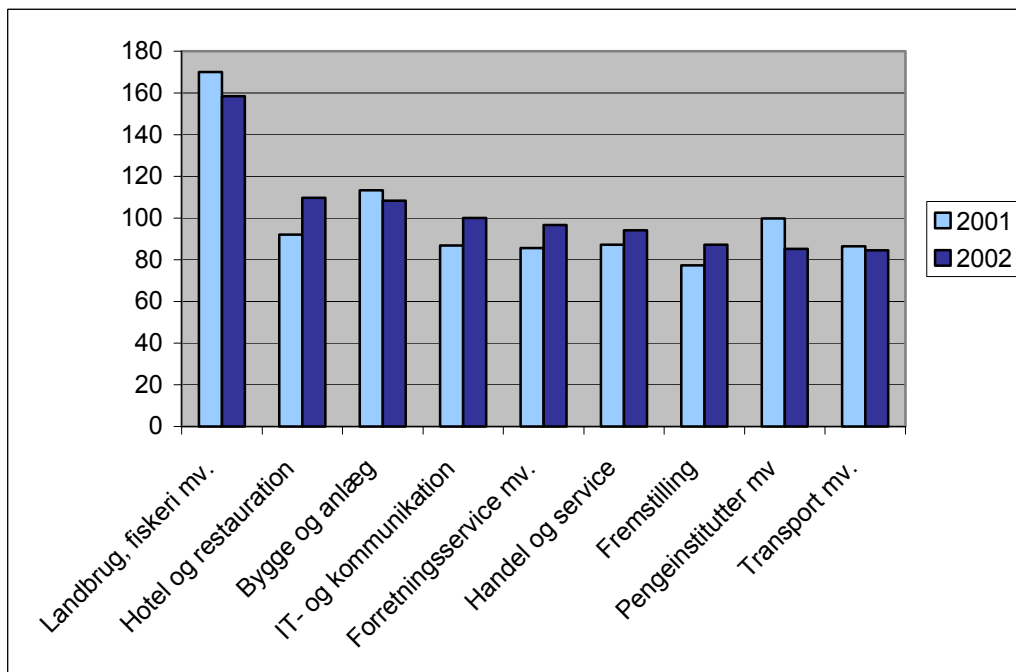
	Transportvirksomheder med under 10 medarbejdere		Øvrige virksomheder med under 10 medarbejdere	
	Antal	Procentdel	Antal	Procentdel
Nej	3	12,5	24	6,7
Ja	21	87,5	336	93,3
<b>I alt</b>	<b>24</b>	<b>100</b>	<b>360</b>	<b>100</b>

## 2.3 Administrative byrder

Det fremgår af figur 1 nedenfor, at transportsektoren er den sektor, der har de laveste administrative byrder pr. medarbejder, mens landbrug og fiskeri har de største. Det gælder både, når de administrative byrder sammenlignes for 2001 og 2002. Tallene er dog forbundet med en vis usikkerhed, idet antallet af modelvirksomheder i de forskellige brancher er forholdsvis varierende.



**Figur 1 Størrelse på byrder pr. medarbejdere fordelt på brancher i 2001 og 2002**

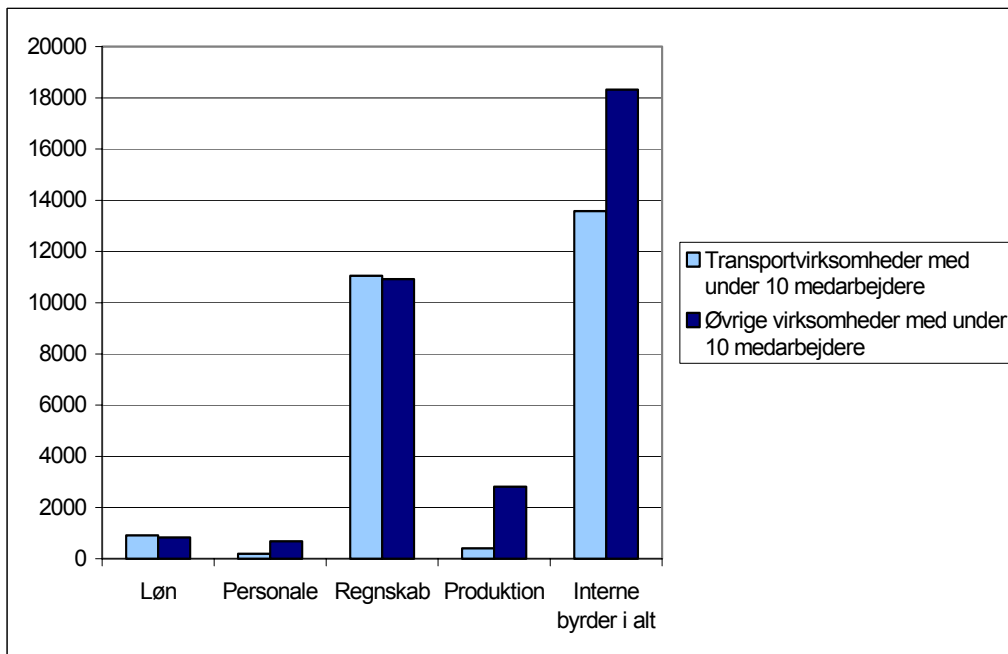


Note: Modellen viser byrder opdelt på branche og rangeret efter byrdernes størrelse i 2002. Indeks 100 = gennemsnittet i 2002. I figuren er outliers eller de 5 pct. mest ekstreme cases blevet sorteret fra. N = 574.

Hvis man kun kigger på virksomheder med færre end 10 ansatte og ser på, hvorledes byrderne fordeler sig, så har de mindre transportvirksomheder færre byrder end de øvrige mindre virksomheder på stort set alle områder jf. figur 2. Især på personale- og produktionsområdet har transportvirksomhederne mindre byrder; hvorimod de har lidt større byrder på regnskabs- og lønområdet end de øvrige mindre virksomheder.



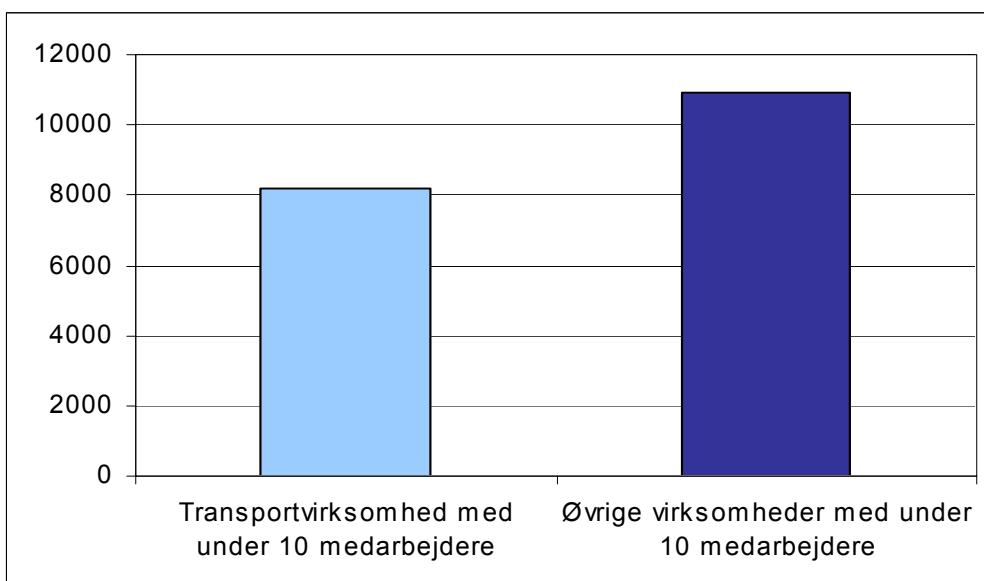
**Figur 2. De interne administrative byrder pr. ansat for de mindre transportvirksomheder og de øvrige mindre virksomheder**



## 2.4 Ekstern bistand

De mindre transportvirksomheder har også i forhold til de øvrige mindre virksomheder et lavere udgiftsniveau til ekstern bistand. Det vil sige at de i mindre grad outsourcer administrative opgaver.

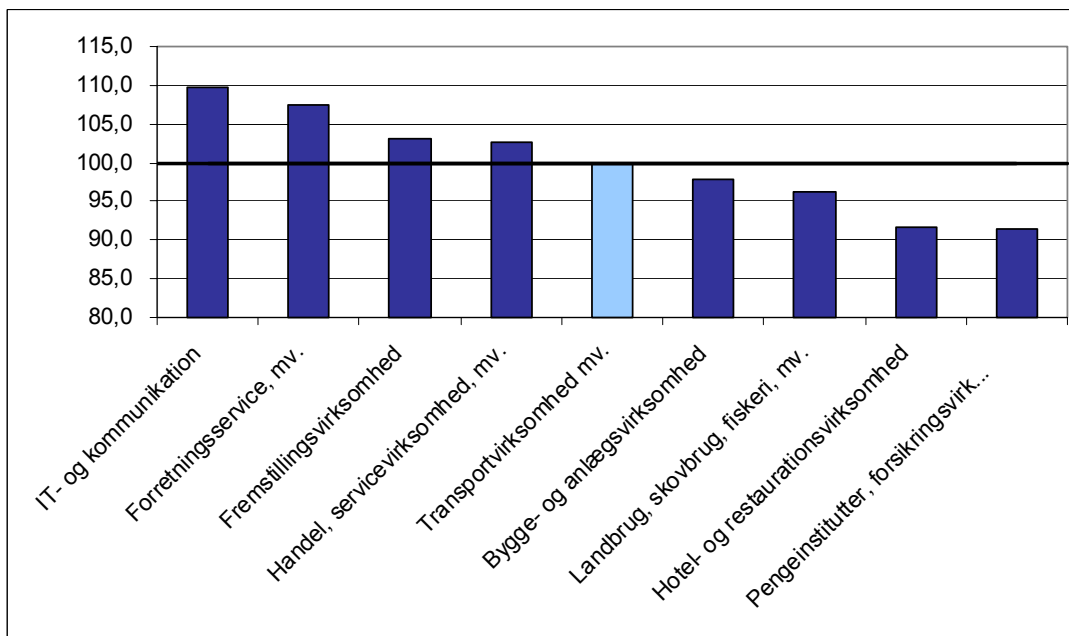
**Figur 3. Ekstern bistand i kroner pr. ansat for de mindre transportvirksomheder og de øvrige mindre virksomheder.**



## 2.5 Transportbranchens oplevede administrative byrder

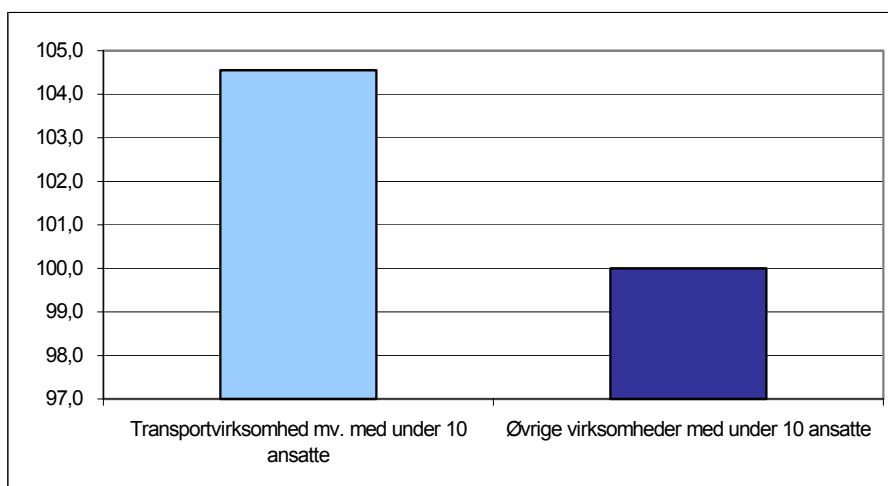
Transportvirksomhederne under ét placerer sig præcist på gennemsnittet, når det gælder virksomhedernes oplevelse af de administrative byrder som værende en belastning for deres virksomheder jf. figuren nedenfor.

**Figur 4. Erhvervenes oplevelse af de administrative byrder som værende en belastning for deres virksomheder.**



Hvis man derimod kun sammenligner de oplevede byrder for virksomheder med færre end 10 ansatte, er de oplevede byrder noget højere for transportvirksomhederne end de øvrige mindre virksomheder jf. figur 5.

**Figur 5 De oplevede byrder for de mindre transportvirksomheder og de øvrige mindre virksomheder.**



## 2.6 Delkonklusion

I *Modelvirksomhederne* blev det konstateret, at virksomheder der har en høj IT-anvendelse i forbindelse med administrationen samt et højtuddannet personale har lavere byrder sammenlignet med de øvrige virksomheder. På trods af en relativ lav IT-anvendelse og et relativt lavt uddannelsesniveau har transportvirksomhederne de laveste administrative byrder blandt alle brancher. Transportvirksomhedernes oplevede byrder placerer sig dog præcist på gennemsnittet, når man ser på transportvirksomhederne under ét. Kigger man derimod kun på virksomheder med færre end 10 ansatte, oplever de mindre transportvirksomheder større byrder end de øvrige mindre virksomheder.



## 3 Kvalitative interview med transportbranchen

### 3.1 Metode

Data fra projektet *Modelvirksomheder* er - som omtalt i rapportens appendiks - indsamlet med henblik på at belyse udviklingen i virksomhedernes overordnede administrative byrder. Herudover kan data fra *Modelvirksomheder* give en ide om på hvilke enkeltområder, der er sket ændringer, ligesom *Modelvirksomheder* kan bruges til at sammenligne byrderne på tværs af brancherne.

Når man ønsker at gå et niveau dybere ned og se på eksempelvis virksomhedernes oplevelse af konkrete reguleringsområder og indsamle virksomhedernes forslag til regelforenklning, bør disse eksisterende data suppleres med kvalitative data, som eksempelvis kan indsamles gennem personlige interview. Derfor har man i indeværende undersøgelse af transportsektorens administrative byrder valgt at anvende kvalitative interview.

Ved at interviewe virksomheder om deres specifikke oplevelser og vurderinger af den regulering, som de er underlagt, bliver det muligt at få større indsigt i branchespecifikke forhold, hvilket ellers ikke ville være muligt på baggrund af det eksisterende datasæt. Sådanne interview vil ofte kunne give en indsigt i den enkelte virksomheds opfattelse, men den vil *ikke nødvendigvis* have karakter af en generel forklaring for hele branchen. I interviewsituationen er der dog forsøgt at få kortlagt, hvorvidt virksomhedernes udsagn er virksomhedsspecifikke eller gældende for hele eller større dele af erhvervet.

På baggrund af desk research herunder kvantitative analyser fra *Modelvirksomheder* og telefoninterview med de faglige organisationer heriblandt Rederiforeningen for mindre Skibe, Dansk Skibsmæglerforening, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører samt Søfartsstyrelsen og Færdselsstyrelsen er der udarbejdet tre overordnede spørgeguides til henholdsvis vejtransportområdet, små rederier og transportformidlerne.

### 3.2 Virksomhedsudvælgelse

Det blev besluttet at gennemføre kvalitative interview i tre forskellige led i transportsektoren. For det første skulle formidlerleddets administrative byrder kortlægges. I den forbindelse blev det besluttet at gennemføre kvalitative interview hos en skibsmægler, en speditør samt en shippingvirksomhed. Dernæst skulle de administrative byrder for godstransport på vej kortlægges. Endeligt skulle rederiernes administrative byrder kortlægges.

Udvælgelsen af de konkrete virksomheder til de kvalitative interview skete bl.a. ud fra et ønske om at få så meget variation som muligt indenfor det repræsenterede erhverv – eksempelvis at få både nye og gamle virksomheder repræsenteret. Herudover var udgangspunktet for virksomhedsidentifikationen, at virksomhederne helst ikke måtte have flere end 10 ansatte.



Der var dog urealistisk for rederierne, da selv de mindste rederier beskæftiger flere end 10 ansatte.

Færdselsstyrelsen og Rederiforeningen for mindre Skibe bidrog hver med en bruttoliste for henholdsvis vejtransportområdet og rederierne. Dansk Skibsmæglerforening foreslog en enkelt af deres medlemmer til interviewene. Herudover blev der udtrukket virksomheder fra Kraks virksomhedsdatabase som supplement til bruttolisterne og til at identificere virksomheder indenfor formidlerleddet.

Inden den endelige virksomhedsudvælgelse til de kvalitative interview gennemførte Epinion en screening af de identificerede virksomheder for at belyse dels deres relevans i forhold til undersøgelsens formål og dels deres repræsentativitet, altså hvorvidt de identificerede virksomheder var tilstrækkeligt forskellige.

Det har været relativt svært at finde virksomheder indenfor formidlerleddet, der havde lyst til at deltage i et interview om deres administrative byrder. Det gjaldt især speditors- og skibsmæglervirksomhederne. Foranlediget af den bemærkelsesværdige lave interesse i at deltage i et interview udspurgte Epinion virksomhederne om baggrunden for den manglende interesse. Det var gennemgående, at virksomhederne følte sig meget lidt bebyrdede. Endvidere er deres forretningsydelse at håndtere kundernes administrative byrder i forbindelse med transport af gods ind og ud af landet – eksempelvis klarering af gods i toldvæsenets systemer. Det opleves derfor ikke som en byrde, fordi de opgaver udgør forretningsgrundlaget for deres virksomhed.

De udvalgte virksomheders karakteristika fremgår af bilag 1 og beskrives endvidere under de relevante kapitler.



## 4 Transportformidlerne

I forbindelse med rekrutteringen til de kvalitative interview for formidlerledet var det meget karakteristisk, at både skibsmæglere og speditører var meget lidt villige til at afse tiden til at deltage i et kvalitativt interview jf. kapitel 1. Alle blev udspurgt om årsagen til den manglende vilje til at deltage, og det gennemgående svar var, at de generelt ikke følte, at de havde nogle administrative byrder af betydning. De fleste virksomheder blev i samme forbindelse spurgt, om de havde nogle ideer eller forslag til, hvorledes deres administrative byrder kunne lattes. De fleste virksomheder ønskede blot, at flere opgaver kunne håndteres via internettet, uden at de kunne specificere dette nærmere.

De tre virksomheder, der deltog i et interview om deres administrative byrder, var en skibsmægler, en speditør og et shippingfirma. Karakteristisk for alle tre virksomheder var, at de havde en meget høj IT-anvendelse både sammenlignet med de to øvrige undersøgte områder af transporterhvervene og de øvrige virksomheder i Modelvirksomheder. Herudover havde størstedelen af personalet i de tre virksomheder en uddannelse med relevans for administration og håndtering af de administrative byrder.

Da der var en række betydelige forskelle i de tre virksomheders oplevelser og vurderinger af de administrative byrder, er virksomhederne gennemgået hver for sig nedenfor.

### 4.1 Skibsmægleren

#### **Virksomhedsbeskrivelse**

Virksomheden betjener skibe, der lægger til i Århus Havn. Virksomheden arbejder ikke med forsendelse af farligt gods. Det er virksomhedens erfaring, at farligt gods er meget kompliceret områder, som stiller store krav til virksomheden.

#### **Generelt om administrative byrder og muligheder for regelforenkligning**

Firmaet oplever ikke de store administrative byrder; generelt udtrykte virksomheden meget stor tilfredshed med det offentlige. Det offentliges satsning på indberetning og dokumenthåndtering via internettet har virkelig lettet de administrative byrder for virksomheden. Tidligere brugte virksomheden langt størstedelen af tiden på at transportere diverse transportdokumenter fra skibet, til skibsmæglerens kontor, til toldkontoret og tilbage til skibet igen. Det er nu blevet meget nemmere, og der er langt mindre bøvl. Der var en del problemer i forbindelse med opstarten af Told og Skats online klareringssystem, men alle disse problemer er nu løst.

IT-udvikling generelt og fremkomsten af offentlige indberetningsløsninger har bevirket, at antallet af ansatte i virksomheden er reduceret betydeligt. Tidligere var de omkring 10-12 ansatte, hvoraf 3-4 var lærlinge. Nu er der kun tre i virksomheden – de to virksomhedsejere samt en deltidsansat bogholder. Virksomheden håndterer stadigvæk det samme antal skibe årligt.



### ***Det må ikke blive for nemt***

Herudover gav skibsmæglerfirmaet udtryk for, at det ikke må blive meget nemmere at klarere gods, end det er nu, idet rederne og afsendervirksomhederne så blot ville overtage mange af opgaverne selv, og dermed ville skibsmæglernes levebrød forsvinde. Hvis der ikke var det bøvl og den papirgang, der er nu, ja så sad der bare en anden på eksempelvis slagteriet og ordnede papirerne og sendte dem direkte til rederne. Hele mellemeleddet ville i så fald kunne springes over, da skibsmæglerne reelt er et fordyrende mellemeled.

### ***Almindelige administrative byrder***

De almindelige administrative byrder som regnskab, løn, moms etc. oplever virksomheden ikke som særligt bebyrdende, for som skibsmægleren udtrykte det: *"Alt kan jo indberettes via internettet"*.

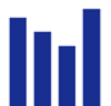
### ***Ønsker til administrative lettelser o.l.***

Virksomheden kunne umiddelbart ikke pege på nogen konkrete områder, hvor de helst så administrative lettelser gennemført. Virksomheden ønskede dog, at så meget som muligt skulle kunne håndteres via internettet. Som det blev udtrykt: *"Vi er sgu meget tilfredse herved"*. Virksomheden mente, at hvis man ønskede at lette de administrative byrder for transporterhvervene, skulle man fokusere på shippingvirksomhederne. Det var virksomhedens indtryk, at de er langt mere bebyrdede og har problemer med eksempelvis Fødevarerdirektoratet.

### ***Regler for farligt gods har medført opgivelse af firmaaktivitet***

De skærpede regler for håndtering af farligt gods, herunder kravet om at virksomheden skulle have en sikkerhedsrådgiver ansat, betød i sin tid, at skibsmæglerfirmaet valgte at overlade den del af forretningen til lokale vognmænd. Har skibene eksempelvis behov for at få trykflasker, maling eller lignende ombord, så lader de vognmændene levere godset direkte til skibet. Virksomhedsejerne er egentlig tilfredse med at overgive denne del af deres tidligere forretning til vognmændene, idet indtjeningen for denne service var for beskeden i forhold til besværet.

Danmarks Skibsmæglerforening har dog i forbindelse med Epinions desk research forud for de kvalitative interview givet udtryk for utilfredshed med de nuværende regler for farligt gods. Skibsmæglerforeningen har fremført, at det er en administrativ byrde, som pålægger erhvervet en udgift, som de umiddelbart ikke kan få igen fra kunden. De nuværende regler kræver, at skibsmæglervirksomheden ansætter en sikkerhedsrådgiver, som skal godkendes af Beredskabsstyrelsen. Det kræver, at medarbejderen gennemfører et særligt kursus, der ifølge Skibsmæglerforeningen koster omkring 70.000 kr. Alternativt kan virksomheden købe sig til ekspertisen ved et privat konsulentfirma. Det er en udgift, som løber op i minimum 500 kr. om måneden. Skibsmæglerforeningen finder reglerne for uflexible. Alle skibsmægle-



re skal kunne levere farligt gods som maling, trykflasker o.l. til et skib, ellers vil de ikke kunne drive deres forretning. Skibsmæglerforeningen mener ikke, at der er behov for en særlig uddannelse i farligt gods, når det drejer sig levering af eksempelvis små mængder af maling. Det er unødvendigt fordyrende.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås, at der tages initiativ til:

- At Beredskabsstyrelsen revurderer reglerne for farligt gods og undersøger muligheden for at lette sikkerhedsbestemmelserne for almindelig skibsproviantering som fx levering af maling og trykflasker, der anvendes i forbindelse med skibets almindelige drift og vedligehold. Konkret kunne det overvejes, om det er muligt at indføre en minimumsgrænse for kravet om ansættelse af en sikkerhedsrådgiver.

## **4.2 Speditøren**

### **Virksomhedsbeskrivelse**

Virksomheden arbejder ikke med forsendelse af farligt gods eller fødevarer. Det er virksomhedens indtryk, at farligt gods er et meget indviklet område, og at man skal holde sig fra det, da det kræver, at man opstiller et stort apparat for at kunne håndtere det.

### **Generelt om administrative byrder og muligheder for regelforenkligning**

Den udvalgte speditør mente ikke, at virksomheden var voldsomt tynget af administrative byrder fra det offentlige. Af samme grund havde han ikke de store forslag til regelforenkligninger på området.

### **Ingen særligt bebyrdende branchespecifikke administrative byrder**

Speditøren mente ikke, der er nogle branchespecifikke administrative byrder af betydning. Erhvervet har naturligvis de almindelige byrder som regnskab, moms og løn, som alle virksomhederne har. De vurderes dog ikke værende særligt bebyrdende. Herudover opleves eksempelvis indklaring af gods i øvrigt ikke som byrde, idet kendskabet til, hvorledes indklaring af gods skal foregå, er den ydelse, som virksomheden tjener penge på. Virksomheden udtrykte stor tilfredshed med Told og Skats elektroniske systemer, som nu efter nogle betydelige opstartsproblemer virker efter hensigten. Virksomheden kunne ikke pege på nogen måder eller tiltag, der ville lette klareringen af gods yderligere.



### **Statens Luftfartsvæsen – snærende sikkerhedsbestemmelser**

Speditøren var bekendt med, at mange andre speditører har problemer i forbindelse med forsendelser af gods med luftfart; dette gælder dog ikke respondentens virksomhed, da den ikke sender fragt med luftfart. Området er reguleret af Statens Luftfartsvæsen, som i lighed med en lang række andre landes luftfartsvæsner strammede sikkerhedsbestemmelserne for flygods efter terrorangrebet på USA d. 11. september 2001. Stramningerne indebærer bl.a., at man ikke må oplyse, hvilke fly godset forsendes med, hvornår det er fremme osv. – de såkaldte AWB-details (Air Waybill). En lang række lande har efterfølgende løst op for restriktionerne. Det har Statens Luftfartsvæsen dog ikke. Danmark har således nogle sikkerhedsbestemmelser på luftfragter, som er mere strikse end andre landes bestemmelser. Kendskab til AWB-details er ofte vigtige for kunden i forbindelse med forsendelse af gods med flytransporter, så kunden ved, hvornår godset er fremme osv. Erhvervet så derfor gerne, at Statens Luftfartsvæsen tilpasse sig de andre landes bestemmelser på området.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås, at der tages initiativ til:

- At sikkerhedsbestemmelserne for forsendelse af gods med flytransport revurderes, herunder specifikt om reglerne for oplysninger af AWB-details kan lattes.

### **EU-kontrol – et mindre irritationsmoment**

Erhvervet er blevet pålagt en øget kontrol fra EU, hvad angår godsregistrering. Tidligere havde man et unikt system kaldet godsregistreringen, hvor man bare registrerede godset og derefter kørte det ud til kunden. Nu er landene blevet pålagt at øge kontrollen – bl.a. stikprøvemæssigt. Det kan man næppe klage over, idet det tidligere var Danmark, der havde en lettelse i forhold til de andre EU-lande. Speditøren vurderer, at det er vanskeligt at ændre denne del af lovgivningen, for så er det hele EU, der skal have en lettelse. Det, tror han ikke, er muligt.

## **4.3 Shippingfirmaet**

### **Virksomhedsbeskrivelse**

Virksomheden arrangerer alle former for transport (sø, luft, vej og jernbane – eller kombination heraf). Virksomheden har sin egen fragtterminal, hvor gods pakkes og ompakkes. Virksomheden arrangerer bl.a. forsendelse af farligt gods og fødevarer.

### **Generelt om administrative byrder og muligheder for regelforenklings**

Firmaet føler, at branchen er meget hårdt ramt af administrative byrder. Byrderne belaster meget, fordi de involverer en stor del af medarbejderne,



hvilket koster tid og penge og resulterer i mindre udført arbejde. Virksomheden føler generelt, at de, som laver loven, er langt fra virkeligheden - og respondenterne har nogle gange det indtryk, at de blot laver regler for at sikre deres egen eksistensberettigelse. Virksomhedens ansatte ved mere om området end dem, som udformer reglerne. Virksomheden anerkender, at der skal være retningslinier på mange områder, men man skal også lytte til branchen.

### **Farligt gods og sikkerhedsrådgiverordningen**

Virksomheden forstår og er enig i intentionerne bag lovgivningen om farligt gods. Tanken om, at man skal sikre kvalitet i alle led, og hvis noget går galt, skal man kunne finde tilbage til, hvor og hvorfor det gik galt, er god. Dog mener virksomheden, at det er en overreaktion fra det offentlige side, at virksomheden skal have en sikkerhedsrådgiver ansat eller alternativt tilmelde sig en sikkerhedsrådgiverordning hos et andet firma, der kan træffe beslutninger om og gennemføre kontrol af virksomhedens håndtering af farligt gods. Virksomheden har håndteret farligt gods i 25 år uden uheld, og den kan derfor ikke se behovet for en specialistuddannelse. IMO's opslagsbøger er tilstrækkelige for shippingvirksomheder i forhold til transport af farligt gods, ifølge virksomheden.

For at leve op til reglerne for håndtering af farligt gods har virksomheden ud fra en økonomisk kalkule valgt at købe sig adgang til en sikkerhedsrådgiver i et eksternt firma frem for selv at have en sikkerhedsrådgiver til håndtering af farligt gods ansat. Det er billigere end at ofre arbejdsdage og penge på kurser, og det giver virksomheden større fleksibilitet, idet ansatte fra tid til anden skifter job. Virksomheden betaler 12.000 kr. i fast tilslutningsafgift om året, og så har de opfyldt loven. Herudover betaler virksomheden 1.000 kr. pr. forsendelse for at få dokumentation for forsendelse fra den eksterne sikkerhedsrådgiver. Normalt er det dog en udgift, der pålægges afsenderen/producenten, da det er dennes ansvar, at dokumentationen er i orden.

Ifølge virksomheden indebærer sikkerhedsrådgiverordningen, at sikkerhedsrådgiveren kommer en gang om året og spørger, om de har problemer. Derudover sender sikkerhedsrådgiveren dem læssevis af uforståelige papirer. Endeligt fører virksomheden en liste over alle forsendelserne af farligt gods. Listen angiver varernes art, antal kolli og forsendelsernes vægt og afhentes af sikkerhedsrådgiveren i forbindelse med det årlige besøg. Virksomheden havde meget svært ved at se den sikkerhedsmæssige værdi ved at føre listen, for som det blev udtrykt:

*"Vi har senest udleveret listen for år 2000, og hvis der er sket fejl, så er det lidt sent at opdage det her i år 2002. Listen er ren historie, men den kan naturligvis anvendes som statistisk materiale."*

Da virksomheden er af den mening, at den sikkerhedsmæssige værdi af sikkerhedsrådgiverordningen i shippingledet er meget beskedent, opfattes ordningen som en unødvendig og fordyrende administrativ byrde, hvor omkostningerne umiddelbart ikke kan viderefaktureres til kunderne. Derfor foreslår virksomheden, at Beredskabsstyrelsen fritager shippinghvervet



for at være omfattet af sikkerhedsrådgiverordningen og i stedet for fokuserer på, om producenterne/afsenderne mærker godset ordentligt, og om de er dygtige nok. Hvis varerne er mærket korrekt, så ved shippingvirksomhederne selv, hvilke former for gods de må pakke sammen, for det kan de slå op i bøgerne.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- At Beredskabsstyrelsen revurderer, om de sikkerhedsmæssige gevinster ved at lade shippingerhvervet være omfattet af sikkerhedsrådgiverordningen i rimelig grad opvejer erhvervets omkostninger, og om en eventuel fritagelse for erhvervet er mulig i forhold til EF-direktiv 96/35/EF.

### **Opbevaring af fødevarer**

Virksomheden beskæftiger sig bl.a. med pakning og forsendelse af fødevarer typisk i form af konservesdåser eller fødevarer på glas. Virksomheden beskæftiger sig således hverken med ferske eller frosne fødevarer. Virksomheden er registreret hos levnedsmiddelkontrollen til transport og transportformidling af levnedsmidler i henhold til § 19 i bekendtgørelse nr. 1000 af 27./11. 1996 om levnedsmiddelhygiejne og egenkontrol mv.

I forbindelse med et kontrolbesøg fra levnedsmiddelkontrollen blev det påpeget, at virksomheden ikke måtte opbevare fødevarer i en hal med åben isolering i loftet og SF-sten på gulvet. Virksomheden har derfor fået opstillet en lukket container med lakeret gulv, som fødevarer kan opbevares i. Virksomheden stiller sig noget uforstående overfor kravene til opbevaring af de pågældende fødevarer, idet de som sagt ikke håndterer fersk- eller frostvarer men udelukkende pakkede og emballerede fødevarer som fx konservesdåser og fødevarer på glas. Endvidere opbevarer virksomheden kun fødevarerne ganske kort tid inden de videresendes.

Virksomheden var i øvrigt meget forundret over Fødevaredirektoratets/levnedsmiddelkontrollens store interesse for, hvordan virksomheden opbevarer fødevarer, og samtidig var fuldstændig ligeglad med udenlandske lastbilers tilstand, når de afhenter fødevarerne.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås, at der tages initiativ til:

- At kravene til fødevareopbevaring revurderes for shippingvirksomheder, for herigennem at belyse om reglerne i højere grad kan tage hensyn til branchens unikke forhold, herunder at opbevaringen af fødevarer er meget kortvarig, da de enten blot skal ompakkes eller straks videresendes, og at fødevarerne allerede er emballerede og pakkede på paller o.l., når de kommer til shippingvirksomheden.



### **Egenkontrol af fødevarer**

Virksomheden har respekt for, at håndteringen af fødevarer skal ske på et højt og sikkert niveau, men de nødvendige regler skal også tilpasses de enkelte led hele vejen fra producenten til forbrugeren.

De nye regler på fødevarerområdet med indførelsen af egenkontrol finder virksomheden meget bureaukratiske. Virksomheden skal registreres til transport og transportformidling af levnedsmidler hos Fødevaredirektoratet. Den skal udarbejde "fine" dokumenter til internt brug omkring egenkontrol. Dokumenterne skal beskrive, hvem der håndterer godset, hvem der kører trucken, hvem der gør anmærkninger, hvor godset stilles osv. Det er meget kompliceret.

Virksomheden anvendte i forbindelse med etableringen af egenkontrol nogle af Fødevaredirektoratets eksempler angående egenkontrol, som var på Fødevaredirektoratets hjemmeside. Virksomheden sendte efterfølgende dets egenkontrolprogram til Fødevaredirektoratet. Efter lang tids venten skrev Fødevaredirektoratet tilbage, at virksomheden ikke opfyldte bekendtgørelsens krav om egenkontrol. Det fandt virksomheden utilfredsstillende, når virksomheden havde taget udgangspunkt i direktoratets egne eksempler.

Virksomheden er ikke tilfreds med det tilsendte vejledningsmateriale fra Fødevaredirektoratet. Virksomheden har modtaget pjecen "*Egenkontrol i Engrosvirksomheder*", der skulle give virksomheden de nødvendige oplysninger i forbindelse med egenkontrol. Virksomheden mener, at pjecen er uegnet til shippingbranchen, fordi den ikke refererer direkte til den del af transportbranchen, der blot transporter og omlader varer. Materialet sigter derimod på producenterne og de virksomheder, som opbevarer fødevarerne, eksempelvis grossister. Virksomheden mener, at lovgivningen mangler en differentiering mellem producent, engrosvirksomhed og transportvirksomhed. Herudover var materialet vedr. egenkontrol meget overvældende og uforståeligt.

Implementeringen af egenkontrolprogrammet har indtil nu taget virksomheden tre dage: 1 dags studie af materialet fra Fødevaredirektoratet (41 sider), 1 dag til at indsamle relevante data, og 1 dag til at drøfte forståelsen af materialet med kolleger. Virksomheden er meget irriteret over al det bureaukrati, der er forbundet med indførelsen af egenkontrol. Virksomheden forventer, at den skal bruge væsentlig mere tid på egenkontrol, når egenkontrolprogrammet er godkendt, idet den i så fald løbende skal registrere forskellige oplysninger.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås, at der tages initiativ til:

- At Fødevaredirektoratets krav i forbindelse med egenkontrol af fødevarer revurderes for og evt. tilpasses shippingvirksomheder og lignende virksomheder.



### **Told og Skat – elektroniske indberetning m.m.**

Virksomheden er meget tilfreds med Told og Skats online systemer både i forbindelse med klarering af gods og indberetning af moms. Virksomheden er meget tilfreds med, at de via e-mail får tilsendt et forvarsel om, at der snart skal indberettes moms. Det er en god service fra Told og Skat. Moms-indberetning via nettet er endvidere en lettelse for dem. Virksomheden indberetter gerne moms hver måned, da de så hurtigere får pengene retur fra Told og Skat.

I forhold til klarering kan virksomheden indberette enten korte og foreløbige meldinger om varens forventede ankomsttidspunkt. Told & Skats system sorterer indberetningen efter forskellige kriterier, og Toldvæsenet har mulighed for at dukke op og kontrollere og blokere en sending i ca. 2 timer. Systemet virker rigtig godt.

Når det drejer sig om toldlukning og afstempling, møder virksomheden udelukkende kompetente folk. Virksomheden er generelt meget tilfredshed med Told & Skats mundtlige rådgivning. Virksomheden får god hjælp og vejledning via telefon.

### **Arbejdspladsvurdering (APV)**

Om APV udtaler respondenterne, at han godt kan se, at medarbejderne ikke skal sidde ved gammeldags skriveborde, men han synes omvendt, at det er for meget, at man hvert tredje år skal udskifte skrivebordene, fordi en på Christiansborg mener, at man nu skal have hævesænkeborde med el i stedet for med manuel løft.

### **Danmarks Statistik**

Virksomheden mener, at selvom indberetninger til Danmarks Statistik ikke er hyppige, så er de meget belastende. Virksomheden blev for nylig udtrukket til at levere lønstatistikker og medarbejderkoder. Det skulle ske på papir og var ret besværligt. Virksomheden fik det indsendte retur flere gange. Det irriterede endvidere respondenterne, at nogle af de oplysninger, som Danmarks Statistik bad om (regnskabsoplysninger), kunne Danmarks Statistik have erhvervet hos Erhvervs- og Selskabsstyrelsen.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- At Danmarks Statistik i forbindelse med indberetninger tager initiativ til i højere grad at forsøge at rekvirere alle eksisterende oplysninger hos det offentlige frem for hos virksomhederne.
- At Danmarks Statistik tilbyder flere elektroniske indberetningsløsninger herunder i forbindelse med indberetning af lønstatistik.



### **Det offentliges hjemmesider**

Virksomheden søger ofte informationer via det offentliges hjemmesider, men det forløber ikke helt problemfrit. Eksempelvis er Fødevarerministeriets hjemmeside svær og uoverskuelig. Virksomheden mener, at siden bærer præg af, at det skal være pænt frem for overskueligt. Virksomheden efterlyser et fyldestgørende stikordsregister på både Fødevarerministeriet og Told & Skats hjemmeside.

## **4.4 Opsummering**

Som det fremgår af ovenstående gennemgang af de tre cases, er der generel tilfredshed i formidlerleddet. De administrative byrder vurderes som værende lave dog med undtagelsen af shippingvirksomheden, der føler sig meget bebyrdet primært af kravene i forbindelse med egenkontrol af fødevarer og sikkerhedsrådgiverordningen. Herudover udtrykte alle tre virksomheder stor tilfredshed med Told og Skat og mere specifikt deres elektroniske indberetningsløsninger.

På baggrund af interviewene blev der dog stadigvæk identificeret en række områder, hvor der enten kan regelforenkles eller gennemføres administrative lettelser for formidlerleddet. Blandt de foreslåede handlingstiltag var følgende:

- Farligt gods/sikkerhedsrådgiverordningen:
  - Indførelse af minimumsgrænse for krav om ansættelse af sikkerhedsrådgiver i forbindelse med almindelig skibsproviatering.
  - Revurdering af hvilke brancher der skal være omfattet af sikkerhedsrådgiverordningen.
- Reglerne i forbindelse med egenkontrol af fødevarer differentieres, så de i højere grad tager hensyn til shippinghvervets håndtering af fødevarer.
- Flere indberetninger til Danmarks Statistik skal kunne ordnes via internettet.
- I forbindelse med forsendelse af flygods blev det foreslået, at Statens Luftfartsvæsen letter de restriktive krav, der forhindrer transportformidlerne i at oplyse forsendelsernes AWB-details.



## 5 Godstransport på vej

### 5.1 Virksomhedsbeskrivelser

De tre vognmandsvirksomheder, der deltog i et interview om deres administrative byrder, var:

1. En nystartet vognmandsvirksomhed, der var etableret i indeværende år. Sønnen havde overtaget aktiviteterne fra farens vognmandsforretning. Virksomheden kører med storskrald i 5 kommuner og har indgået aftale om vintertjeneste (sneplov og sandspredning) for den kommune, hvor virksomheden er hjemmehørende. Herudover kører virksomheden containerkørsel og med sand, grus, etc. Virksomheden kører dog ikke med farligt gods. Virksomheden har fire lastbiler. Kontorarbejdet bliver udført af virksomhedsejerens mor, som er kontoruddannet. Virksomheden anvender IT i et forholdsvist beskedent omfang, men den har dog anvendt Told og Skats internetløsning i forbindelse med et par moms- og lønindberetninger.
2. Virksomhed nummer to kører udelukkende med tankvogne, som bliver brugt i forbindelse med olieleverancer for et større olieselskab. Kontorarbejdet varetages af den ene af virksomhedsejernes hustru. Virksomheden anvender stort set ikke IT, og ejerne vurderer at en øget IT-anvendelse ikke vil lette virksomhedens administrative byrder. Virksomheden er registreret som et aktieselskab. Generelt er virksomhedsejerne rimelig tilfredse med det offentlige. Byrderne er generelt set ikke alt for voldsomme.
3. Den tredje og sidste virksomhed kører bl.a. kran- og containerkørsel og leverer sand og stenmaterialer mv. Virksomhed har 11 ansatte heraf en fuldtidsbogholder. Virksomheden anvender internettet meget i forbindelse med administrationen. Virksomheden er registreret som et aktieselskab.

Generelt for alle tre virksomheder var, at de ikke følte sig voldsomt bebyrdende af de administrative byrder. Virksomhederne havde dog en række ønsker til administrative lettelser eller regelforenklinger på flere områder.

Nogle af de identificerede administrative byrder relaterer sig til den kommunale administration, men da de identificerede problemområder kan være gældende i andre kommuner, er de naturligvis inkluderet i indeværende rapport.

I modsætning til det forrige kapitel præsenteres de tre virksomheders holdninger og forslag til administrative lettelser og regelforenklinger ikke hver for sig i dette kapitel, eftersom der var et betydeligt overlap i de tre virksomheders bemærkninger.

En del af de foreslåede løsninger, der vil kunne lette virksomhedernes administrative byrder, vil umiddelbart ikke kunne lade sig implementere. Eksempelvis griber nogle af forslagene ind i det kommunale selvstyre, mens



andre kan underminere økonomien i de kommunale anlæg. Det har dog ikke fraholdt rapportens forfattere fra at præsentere dem som mulige løsninger, idet denne rapportens udgangspunkt har været at identificere byrdefulde områder for virksomhederne og så vidt muligt at udstikke mulige anvisninger, der kan lette virksomhedernes administrative byrder.

## **5.2 Administrative byrder på affaldsområdet**

En del virksomhedernes administrative byrder relaterer sig til reglerne på affaldsområdet og kommunernes administration heraf. I de følgende er alle de nævnte administrative byrder på affaldsområdet gennemgået og i flere tilfælde anvises forslag til handling.

### ***Forskellige regler på affaldsområdet fra kommune til kommune***

Den nyetablerede vognmand føler sig besværet af de forskellige regler på affaldsområdet på tværs af kommunerne. Reglerne opleves som værende meget komplekse, og ifølge virksomheden er reglerne ikke altid i overensstemmelse med gældende dansk lovgivning. De forskellige kommunale regler for affaldets håndtering bevirker, at det er vanskeligt for virksomheden at overskue hvilke regler, der gælder i de enkelte kommuner. Det vanskeliggør eksempelvis tilbudsgivningen, når virksomheden ønsker at byde ind på indsamling af affald i kommuner, den normalt ikke kører i. Virksomheden så derfor gerne nogle klarere linier på affaldsområdet, således at kommunernes affaldsregulativer var mere enslydende. De behøves ikke at være helt enslydende, fordi der kan være specielle lokale forhold, som der skal tages hensyn til.

Den tredje vognmand fandt også de forskellige kommunale regler bebyrdende jf. nedenstående udtalelse:

*"Reglerne burde være ens i de forskellige kommuner. Noget, som går i én kommune, burde også kunne gå i en anden kommune. Men det er sjældent tilfældet. Det er frustrerende."*

### ***Forslag til handling***

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At der tages initiativ til at undersøge, hvorledes de kommunale regler på affaldsområdet kan blive mere ensartet.*

### ***National registrering som affaldstransportør***

Den nyetablerede vognmand så gerne, at registreringen som affaldstransportør blev lettet, således at hvis man er godkendt ét sted (hos et affaldselskab eller en kommune), så må man køre med affald i hele landet. En registrering som affaldstransportør burde være national ifølge den nyetablerede virksomhed.



### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At der indføres en national registrering af affaldstransportørerne frem for den nuværende kommunale registrering. I forbindelse hermed kunne der etableres en national database, hvor kommunerne kan kontrollere, at virksomhederne er registreret som affaldstransportører inden de gives tilladelse til at indsamle affald og aflevere det på de forskellige behandlingsanlæg.*

### **Omkostninger ved aflevering af affald**

Den nyetablerede virksomhed er forundret over, at de forskellige affaldsselskaber fastsætter taksten afhængigt af, om de er hjemmehørende i kommunen eller ej. Virksomheden må eksempelvis godt aflevere affald i hjemkommunen, men hvis affaldet kommer fra en fremmed kommune, så er der tit en højere afgift på det. Ifølge virksomheden burde det være sådan, *"... at det koster det samme for alle, uanset hvor man kommer fra."* I andre tilfælde kræver de kommunale myndigheder, at bestemte behandlingsanlæg anvendes. Kravene om, at vognmændene i nogle tilfælde skal anvende bestemte modtageanlæg, og den beskrevne takststruktur bevirker, at det enten ikke er muligt, eller at det ikke kan betale sig at køre affaldet derhen, hvor det behandles på den billigste måde. I nogle tilfælde vil det ellers kunne betale sig at transportere affaldet betydeligt længere end i dag pga. store prisforskelle i modtageanlæggenes takster. Virksomheden så derfor gerne, at kommunerne holdt op med at bestemme, hvor vognmanden skal køre hen med affaldet jf. nedenfor.

*"Vi vil gerne selv have mulighed for at kunne bestemme, hvor affaldet skal afleveres. Så længe det sker til et godkendt anlæg, burde kommunen da være tilfreds. I dag er det ikke muligt for os at spare penge på affaldshåndteringen, idet vi ikke kan vælge det billigste modtageanlæg. Det ville da kun være rimeligt. Derfor så vi gerne at affaldsområdet blev liberaliseret."*

Den tredje virksomhed havde også en bemærkning til de forskellige priser på tværs af kommunerne:

*"Vores kunder har svært ved at forstå, hvis de lige pludselig får en regning, der er 20 % større, fordi affaldet skulle afleveres et andet sted. Der burde være en ensartet prisfastsættelse mellem kommunerne, eller også burde vi have mulighed for at selv at vælge, hvilket modtageanlæg vi ønsker at aflevere affaldet til".*

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At kommunernes affaldshåndtering undersøges med henblik på en eventuel liberalisering af affaldsområdet.*



## **Ønske om bedre kommunal service i forbindelse med indvejning af affald**

Den tredje virksomhed havde et stort ønske om en bedre kommunal service i forbindelse med lastbilernes indvejning ved aflevering af affald på lossepladsen, forbrændingsanlægget eller et andet modtageanlæg. Lastbilens chauffør får en vejeseddel ved hver aflevering, men da der ofte er flere dage imellem, at virksomhedens lastbiler kommer forbi kontoret, går der ofte flere dage, før virksomhedens bogholder får indvejningssedlerne. Herudover modtager virksomhederne en udskrift over alle lastbilernes indvejninger én gang om måneden, men pga. de mange lastbiler og de hyppige afleveringer er listerne meget uoverskuelige. Derfor så virksomheden gerne, at kommunerne var mere digitaliserede, så man løbende via internettet kunne aflæse, hvad og hvor meget hver enkelt bil har afleveret hver dag. Det ville gøre det nemmere at udsende fakturaer til kunderne. Virksomheden mente endvidere ikke, at det burde være et større problem for kommunerne at få det ordnet, idet de allerede har alle informationerne elektronisk jf. de månedlige opgørelser, som de udsender til virksomheden. Som virksomheden udtrykte det:

*”Det kunne virkelig være dejligt, hvis vi bare kunne udskrive en side ud om dagen, som vi kunne gå efter. I dag får jeg vejesedler på alle kørslerne. Og vi har over 300 affaldscontainere. Så du kan forestille dig, hvad man får ind af vejsedler om dagen. Det er et bøvvl at holde styr på, om det er Per eller Poul, der skal have regningen. Et hurtigt overblik via internettet det er det, der betyder noget for mig. Det kunne virkelig være godt, hvis vi kunne slippe for det papirarbejde.”*

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At kommunerne (og de fælleskommunale affaldsselskaber) tager initiativ til at gøre så mange informationer som muligt tilgængelige via internettet herunder virksomhedernes indvejningssedler ved de forskellige modtageanlæg.*

### **Kørsel med forurenede jord**

Den tredje virksomhed fandt sagsgangen i forbindelse med kørsel med forurenede jord noget tung. Virksomheden skal bede kommunen om en henvisning, så det kan aflevere det forurenede jord på modtageanlægget. Modtageanlægget skal have oplysninger om producenten af det forurenede jord, hvem der er transportør, og hvem der har taget prøverne af jorden. Herudover skal de vide alt om bilnumrene og tidspunkterne for, hvornår lastbilen forventes at aflevere jorden på modtageanlægget. Hvis vognmanden møder op med en anden lastbil end den anmeldte, kan han ikke få lov at læsse den forurenede jord af. Ifølge vognmanden er det dog ikke det værste ved kørsel med forurenede jord: Det er nemlig den lange sagsbehandlingstid jf. nedenstående.



*"Når der er en kunde, der ringer til mig, og har noget forurenede jord, der skal afhentes, så oplever vi tit, at vi først kan få lov til at køre det dagen efter, selv om vi faktisk har tid i dag. Den behandlingstid kunne godt gå lidt hurtigere, hvis man eksempelvis havde nogle skemaer liggende hos vognmændene, som man bare faxede igennem og umiddelbart fik svar på. De kender os jo i forvejen."*

### **Opstilling af containere**

To af virksomhederne klagede over, at den kommunale sagsbehandling i forbindelse med ansøgning om tilladelse til opstilling af containere. Den nyetablerede virksomhed mente, at det var besværligt, at tilladelser til opstilling af containere skal søges ved den enkelte kommune. Det ville være lettere med en generel tilladelse. Den tredje virksomhed fandt derimod den kommunale sagsbehandling for langsom jf. nedenfor.

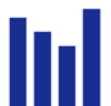
*"Når vi snakker om det, så er der også tit problemer indenfor kommunen. Vi skal ansøge om tilladelse, hver gang vi sætter en affaldscontainer op inde i midtbyen. Jeg må ikke sætte en container op, før end jeg har fået en fax tilbage fra kommunen med en tilladelse. Der kan mange gange gå en dag eller to, før jeg får en tilladelse faxet tilbage. Kommunen er slet ikke gearet til, at når håndværksmestre pludselig ringer, så har de et behov for en container her og nu."*

### **5.3 Forenkling af køre-/hviletidsbestemmelser ønskelig**

Tankvognsvirksomheden og den nyetablerede virksomhed fandt ikke køre- og hviletidsbestemmelserne særligt problematiske. De starter typisk omkring kl. 7.00 og er så hjemme kl. 16:00. I løbet af dagen har de mange små stop, derfor er reglerne ikke noget problem for dem. Derimod fandt den tredje virksomhed reglerne på køre-/hviletidsområdet noget komplekse. De er tidskrævende at sætte sig ind i og kan være svære at tolke. Virksomheden har ikke et præcist bud på, hvorledes de kunne forenkles. Et bud lød dog, at man kunne tillade 10 timers kørsel hver dag, hvor chaufføren skal afholde 1 times pause sammenlagt. Herved ville reglerne være lettere at forstå og håndtere for alle.

### **5.4 Danmarks Statistik**

De tre virksomheder følte sig ikke overbebyrdet af indberetninger til Danmarks Statistik. Den nyetablerede virksomhed er indtil videre kun blevet udtrukket én gang til Danmarks Statistiks kørebogsundersøgelse, hvor virksomhederne indberetter, hvad en lastbil har kørt i den pågældende uge – dvs. hvad og hvor meget den har kørt med, og hvor langt den har kørt. Virksomheden finder indberetningen let nok og ser den ikke som noget problem, så længe der ikke skal indberettes oftere end hvert eller hvert andet år. Virksomheden er tilfreds med, at Danmarks Statistik tager hensyn til



mindre virksomheder, idet der er større sandsynlighed for at blive udtrukket, når man har mange lastbiler.

Tankvognsfirmaet var derimod knap så begejstret for Danmarks Statistiks kørebogsundersøgelser, idet de blev opfattet som en træls administrativ byrde. Som virksomhedsejeren udtrykte det:

*"Jeg har måske op til 30 stop med tankbilen i løbet af en dag. Så skal jeg skrive, at jeg har kørt to kilometer, losset så meget olie osv. Det skal jeg gøre for en hel uge. Det er langt nemmere for en fragtmand eller en langturschauffør, som måske har tre stop i løbet af en dag. Men for os, der kører på tværs af 3 kommuner, er det omsonst at skulle indberette vores kørsel. Det er ikke, fordi det er svært, men i dette tilfælde tager det 1-2 timer om dagen i løbet af denne periode. Det er jo ikke noget, vores kunder vil betale for."*

Virksomhedsejeren var dog tilfreds med, at han kun var blevet udtrukket 3-4 gange i løbet af de næsten 10 år, han har kørt tankvogn.

Den tredje virksomhed indberetter løbende til Danmarks Statistiks konjunkturanalyser, og denne indberetning blev ikke opfattet som særligt bebyrdende. Endvidere fremførte virksomheden, at: *"Det også er rart nok at kunne se, hvordan andre virksomheder vurderer fremtiden."*

## 5.5 Vejbenyttelsesafgift.

Den tredje virksomhed havde et mindre irritationsmoment i forbindelse re-fundering af indbetalt af vejbenyttelsesafgift jf. nedenstående:

*"Når vi afmelder et køretøj, må vi ofte vente op til en god måned på at få den forudbetalte vejbenyttelsesafgift tilbage. Det er ikke noget, der tynger os økonomisk. Men ud fra en reciprokbe-tragtning virker det blot rimeligt, at tilbagebetalingen burde gå noget hurtigere, end det sker i dag. For hvis vi betaler afgiften for sent, ja så er det offentlige der straks med strafrenter oveni i den oprindelige afgift. Det burde være det samme den anden vej rundt."*

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At det undersøges, om Centralregistret for Motorkøretøjer kan tilrette-lægge arbejde således, at forudbetalt vejbenyttelsesafgift kan tilbagebe-tales hurtigere ved afmelding af køretøj, end det sker i dag.*



## 5.6 Administrative med særlig relevans for tankvogne

### **Papirgangen i forbindelse med tankvogne**

Det er Beredskabsstyrelsen, der sætter rammerne for papirgangen i forbindelse med kørsel med tankvogne, men selve sagsbehandlingen er netop overladt til Statens Bilinspektion. Tankvognsvirksomheden føler, at papirarbejdet i forbindelse med tankvognene er meget tungt og besværligt. Der er mange komplicerede regler på området. Virksomheden har derfor valgt at outsource den del af administrationen, fordi virksomhedsejerne ikke selv føler, at de kan magte opgaven. Papirarbejdet er derfor overladt til deres faglige organisation, Danske Vognmænd. Det koster vognmændene omkring 5.000 kr. pr. lastbil om året. Dette beløb omfatter også virksomhedens udgifter for at lade Danske Vognmænd fungere som virksomhedens sikkerhedsrådgiver.

Virksomheden så gerne, at reglerne på området blev lettere, så det ikke var nødvendigt at betale Danske Vognmænd for papirarbejdet eksempelvis i forbindelse med fornyelse af tankvognsattester. Virksomheden mente ikke, at det burde være nødvendigt, at man skal købe sig til denne hjælp, for at man kan drive en vognmandsforretning. Virksomheden havde umiddelbart ikke nogle konkrete anvisninger på regelforenklinger men mente, at der var nok at tage fat på.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At der tages initiativ til, at mulighederne for regelforenklinger indenfor papirarbejdet i forbindelse med tankvogne undersøges.*

### **Konvertering af ADR-attester**

I forbindelse med overgangen til et nyt system af tankkoder har Beredskabsstyrelsen for nylig bedt alle ejere af tankvogne om at konvertere deres gamle ADR-attester til nogle nye. Det havde pålagt tankvognsvirksomheden et stort administrativt besvær, som blev fundet noget urimeligt jf. virksomhedens udtalelse nedenfor.

*"Vi havde ellers tilladelserne i orden. Så skal de pludselig omkonverteres, selv om de er gældende indtil år 2009. Det synes jeg godt, at vi kunne have været fri for. Det virker ikke særligt fair, når vores tilladelser var gældende frem til år 2009."*

Det mest irriterende for tankvognsvirksomheden ved omkonverteringen af attesterne var, at Beredskabsstyrelsen havde bedt vognmændene om at indsende de krævede oplysninger på ny, selv om Beredskabsstyrelsen allerede ligger inde med oplysningerne. Vognmændene fandt det derfor mere naturligt, at Beredskabsstyrelsen havde sendt deres informationer ud til vognmændene og hørt, om de havde ændringer til oplysningerne. Eller med virksomhedens ord:



*"Med nutidens computersystemer burde det være en smal sag for dem at slå vores oplysninger op og udstede et nyt bevis. De skal have den gamle attest. Den kan de se derovre, og så kan de bare sende en ny. Men de vil hellere have, at vi laver arbejdet for dem."*

## 5.7 Statens bilinspektion og syn af køretøjer

Tankvognsfirmaet havde tidligere fået et par lastbiler afvist, når de selv havde kørt dem til synshallen. Derfor havde de besluttet at overlade opgaven til det lokale værksted. Herefter fik de stort set aldrig bilerne afvist. Hvorfor det forholdt sig sådan, havde virksomheden umiddelbart ikke noget svar på, da bilernes tilstand var uforandret i forhold til tidligere.

Virksomheden var dog noget træt af, at Statens Bilinspektion har valgt at koncentrere synet af RR-lastbiler til færre synshaller. Tidligere fik virksomheden synet lastbilerne lokalt, men det er ikke længere muligt. Adspurgt om baggrunden for koncentrationen af den pågældende type syn ikke kunne tænkes at være et ønske om samle ekspertisen, svarede virksomheden, at det kunne det godt være, men det havde virksomheden nu ikke meget til overs for jf. nedenfor.

*"Når vi kommer til synshallen, så skal synspersonalet jo stadigvæk slå op i manualerne, så ekspertisen er da ikke blevet så meget bedre. Det bliver dyrere og dyrere for os, når vi skal køre længere og længere. Det kan ikke være rigtigt"*

Den tredje vognmand fandt, at ventetiden ved statens bilinspektion er for lang. Til tider er der over en måneds ventetid, hvilket er træls.

## 5.8 De kontorrelaterede administrative byrder

### **Ønske om lettelse på lønområdet**

Den nyetablerede vognmand finder administrationen af lønområdet kompliceret. I forbindelse med udbetaling af løn skal virksomheder holde styr på feriepenge, pension, ATP, SP, arbejdsmarkedsbidrag, skat, fradrag, osv., *"...og det er jo kompliceret"*, som virksomheden udtrykte det. Virksomheden efterlyste, at det skulle være muligt bare at trække en fast procentsats, så må staten eller kommunen selv fordele skatten bagefter til de forskellige konti. Respondenten var glad for, at moderen, som er regnskabsuddannet, hjalp med lønadministrationen. Ellers ville opgaven have været tæt på håbløs.

Den nyetablerede virksomhed udtrykte tilfredshed med at skulle indberette lønoplysninger til Told og Skat månedligt, fordi der ellers ville være en risiko for, at nogle i branchen ville opfatte det som en kassebeholdning.



### **Byrder på regnskabsområdet**

De administrative byrder på regnskabsområdet blev generelt opfattet som værende acceptable, eller som det blev udtrykt af tankvognsfirmaet: "Det kan vel ikke være meget anderledes". I tankvognmandsfirmaet forestår den ene af virksomhedsejernes hustru kasserapporten, mens udarbejdelsen af regnskabet overlades til revisoren. Virksomheden vurderede, at det ikke kan gøres meget nemmere heller ikke ved en højere anvendelse af IT.

Den nyetablerede virksomhed fandt de kvartalsvise momsindberetninger til Told og Skat acceptable. En evt. månedlig momsindberetning ville dog være for ofte, fordi det ifølge virksomheden ville være meget vanskeligt at nå at få bilagene frem og behandle dem. Virksomheden var meget glad for Told og Skats internetbaserede indberetningsløsning.

Den tredje virksomhed fandt ligeledes ikke byrderne på regnskabsområdet særligt problematiske. De roste ligeledes Told og Skats indberetningsløsning, da den giver stor fleksibilitet, når man kan håndtere opgaverne hjemmefra. Virksomheden havde dog et tilbagevendende irritationsmoment i forbindelse med indbetaling af skat til Told og Skat jf. nedenfor.

*"Det eneste, jeg kan komme i tanke om på regnskabsområdet, er, når vi skal indbetale skat til Told og Skat. Der skal vi selv skrive et brev til dem og bede om et girokort, så vi kan sende det beløb, vi nu engang skal betale i skat. Da vi er et aktieselskab, skal vi indsende vores regnskab til Erhvervs og Selskabsstyrelsen. Det betyder, at de selv burde kunne se, hvilken skatteopkrævning, vi skal betale det pågældende år. På trods af det kan vi ikke engang få et girokort fra dem med oplysning om, hvornår sidste rettidig indbetaling er. Vi skal selv rette henvendelse til dem [...]. Det er godt nok kun en eller to gange om året, vi skal afregne skat, men det irriterer mig hver gang. Vi skal overholde diverse frister, ellers falder hammeren. Alligevel er der ikke meget service den anden vej. Det er lidt det samme, der går igen som ved tilbagebetaling af vejbenyttelsesafgiften. Den og den dato skal du senest have afleveret dine ting, og så kommer vi tilbage en gang, når det lige passer os."*

### **5.9 Administrative byrder med særlig relevans for nyetablerede virksomheder**

Den nyetablerede virksomhed fik stillet et par ekstra spørgsmål omkring opstart af egen virksomhed. Essensen af virksomhedens svar er gennemgået nedenfor.

#### **Lang sagsbehandlingstid ved indhentning af vognmandstilladelse**

Virksomheden er grundlæggende meget tilfreds med kravene i forbindelse med opstart af egen vognmandsvirksomhed herunder mere specifikt kravet om bestået vognmandskursus, kapitalkravene og kravet om fravær af betydelig gæld til det offentlige. "Der skal jo være styr på branchen", som det



blev udtrykt. Det undrede dog respondenten, at det skulle tage Færdselsstyrelsen 6-8 uger at udstede en vognmandstilladelse, når han kunne dokumentere, at alle betingelserne var opfyldte. I forbindelse med opstart som vognmand havde ventetiden på vognmandstilladelsen været det største problem.

### ***Muligheder for lettelser ved opstart af vognmandsvirksomhed***

Den nyetablerede virksomhed blev adspurgt, om den kunne forslå nogle initiativer eller regelforenklinger, der ville gøre det lettere at starte egen vognmandsvirksomhed. Virksomheden havde kun forslag, der var ikke-branchespecifikke. Eksempelvis bemærkede vognmanden, at når man starter egen virksomhed op, er der mange forskellige støtteordninger. Det er svært at finde ud af, hvor man kan finde støtte og til hvad. Virksomheden forslår, at man samler støtten og iværksætterhjælpen, så der kun er en udbyder. I dag er bl.a. kommunen og amtet på banen. Alternativt efterlyser virksomheden en startpakke med diverse informationer til nyetablerede virksomheder.

## **5.10 Opsummering**

Det fremgik ovenstående gennemgang, at de tre vognmandsvirksomheder generelt set ikke føler sig voldsomt bebyrdende af de administrative byrder. Virksomhederne har naturligvis række administrative byrder, som de helst så sig fri eller lettet for.

Gennem interviewene blev en række konkrete reguleringsområder og administrative byrder identificeret. I flere tilfælde var det muligt at opstille anvisninger på regelforenklinger eller administrative lettelser. Enkelte af anvisningerne kan dog være vanskelige at implementere, da de eksempelvis greb ind i det kommunale selvstyre. Blandt de foreslåede handlingstiltag var følgende:

- På affaldsområdet:
  - Mere ensartede regler på tværs af kommunerne
  - National registrering som affaldstransportør
  - Liberalisering af affaldssektoren eller alternativt øget frihed til at vælge modtageanlæg
  - Større kommunal service overfor virksomhederne i forbindelse med adgang til indvejningsinformation
- Forenkling af køre-/hviletidsreglerne
- Regelforenkling af papirarbejdet i forbindelse med tankvogne
- Hurtigere sagsbehandling ved ansøgning om vognmandstilladelse



## 6 Mindre rederier

### 6.1 Virksomhedsbeskrivelser

De tre rederier, der deltog i undersøgelsen af de administrative byrder, er alle medlem af og blev foreslået af Rederiforening for mindre Skibe. Rederierne havde følgende karakteristika:

1. Rederi 1 har to skibe og et tredje under indflagning og beskæftiger p.t. omkring 20 ansatte. Rederiet sejler hovedsageligt i trampfart med bulkvarer men kan herudover transportere containere og arrangere kombitransporter. Skibsrederen sejler selv hyppigt med på skibene. Virksomhedens bogholderi forstås af rederens kone. Rederiets IT-anvendelse i forbindelse med bogholderiet er forholdsvist beskedent, men virksomheden anvender bl.a. Told og Skats indberetningsløsning, som der var tilfredshed med.
2. Rederi 2 har to skibe på hver ca. 1700 tdw. Disse skibe kan ligeledes transportere de fleste godstyper inkl. containere. Rederiet beskæftiger omkring 30-35 mand på skibene og i land. Bogholderiet forestås af en ansat bogholder. Rederen benytter bl.a. e-mail i sin kommunikation med de to skibe, og det letter rederens arbejde. IT anvendes også på kontoret i forbindelse med bogholderiet og eksempelvis ved indberetning til Told og Skat.
3. Rederi 3 (fremover specialrederiet) adskilte sig fra de øvrige to rederier ved ikke at være en decideret transportvirksomhed, idet rederiet har specialiseret sig i særlige opgaver som standby og redningstjeneste, olieforureningsbekæmpelse, forsyningstjeneste, havbundsundersøgelser, etc. Rederiet har 14 både og beskæftiger godt 200 ansatte. Størstedelen af rederiets skibe er klassificerede som hjælpefartøjer. Rederiet har en stor og professional administration og en meget høj IT-anvendelse. Eksempelvis har alle rederiets skibe internetadgang. Herudover er besætningerne generelt godt klædt på mht. IT-redskaber, fordi rederiet stiller krav om, at alle skal alle kunne anvende IT-redskaber. Det skyldes bl.a., at selskabets ISM (International Safety Management) kun findes i elektronisk form.

Alle tre rederier var enige om, at de største administrative byrder findes ombord på skibene. De administrative byrder på løn- og regnskabsområdet er forsvindende små sammenlignet med byrderne på skibene. Hvis der skal gennemføres regelforenklinger eller administrative lettelser indenfor branchen, skal der ifølge de tre virksomheder fokuseres på de administrative byrder ombord på skibene.

Gennemgående var de to mindre rederier udpræget enige på alle spørgsmålene vedrørende de administrative byrder. Specialrederiet delte også størstedelen af de to mindre rederiers holdninger til de administrative byrder, men det havde også forskellige holdninger på enkelte områder, hvilket i overvejende grad hang sammen med den relative store forskel i virksomhedernes størrelse.



De mindre rederier føler sig hårdest ramt af de administrative byrder - især de administrative byrder forbundet med syn af skibe og havnestatskontrol (Port State Control). Rederierne anvender meget tid på at håndtere disse byrder. Specialrederiet følte sig ikke voldsomt bebyrdet, men det havde dog en række ønsker til administrative lettelser eller regelforenklinger på flere områder.

Store dele af søfartsområdet er reguleret af internationale regler og konventioner. Derfor kan flere af forslagene umiddelbart være vanskelige at implementere, da de kræver ændringer eller justeringer af de internationale regler. I andre tilfælde kan forslagene gennemføres ved at anlægge en knap så restriktiv fortolkning af de internationale regler. Under alle omstændigheder har rapportens forfatter valgt ikke at skyde eventuelle forslag til administrative lettelser ned, blot fordi de ikke straks kan implementeres pga. de nuværende internationale regler. En af rederne advarede mod at betragte de internationale regler som statiske, idet:

*"En nation må jo starte arbejdet med forbedre erhvervets vilkår, og hvorfor skulle det ikke være Danmark."*

De mindre rederiers forslag er gennemgået nedenfor. Søfartsstyrelsen har dog allerede fokus på flere af områderne jf. projektrapporten *Administrative byrder for besætninger – forslag til lettelser* (Søfartsstyrelsen, 18. december 2002).

## 6.2 Generelt om samarbejdet med Søfartsstyrelsen

Rederiernes holdning til det generelle samarbejde med Søfartsstyrelsen varierede en del. Specialrederiet gav udtryk for, at det får en utrolig god behandling af Søfartsstyrelsen, og at det har et godt samarbejde med Søfartsstyrelsen i det daglige. Søfartsstyrelsens ekspeditionstid er ligeledes rimelig hurtig, men det skyldes måske, at rederiet kender systemet og ved, hvor man skal trykke på knapperne. Det er rederiets vurdering, at hvis man ikke kender systemet og kan følge en sag gennem systemet, så kan den godt blive liggende i lang tid uden at der sker noget. Rederiet har haft et par konkrete eksempler herpå.

Rederiet tager gerne imod gode råd fra Søfartsstyrelsens inspektører. De kommer jo i mange skibe og ser mange ting. Selv om et forslag ikke er lovbehaftet, kan det jo godt være en god idé. Rederiet har med stor succes indført mange ting i dets skibe, uden at loven har krævet det. Endeligt føler rederiet, at har de en sag, kan de altid få den taget op på et rimeligt højt niveau i Søfartsstyrelsen, og de får som regel en fornuftig løsning på problemet.

Rederi 1 føler, at Søfartsstyrelsen har været på erhvervets side gennem mange år. Rederiet oplever dog nu en tendens til, at Søfartsstyrelsen bliver mere kritisk. Rederiet vurderer, at det måske skyldes konkurrencen med de andre landes søfartsstyrelser om at få så få tilbageholdelser som muligt.

Rederi 2 mener derimod, at det generelle samspil mellem Søfartsstyrelsen/staten og rederne tit er for ringe. Søfartsstyrelsen lever ikke op til at



skulle være erhvervets instans. Søfartsstyrelsen modarbejder til tider mere, end de samarbejder, ifølge rederiet.

### **Rederiernes vurdering af informationen og rådgivningen fra Søfartsstyrelsen og relaterede organisationer**

Specialrederiet finder informationen fra Søfartsstyrelsen og Søfartens Arbejdsmiljøråd forståelig. Søfartsstyrelsens hjemmeside er god og godt bygget op. Rederiet værdsætter meget videoerne fra Søfartens Arbejdsmiljøråd. Rederiet abonnerer på alt fra Søfartens Arbejdsmiljøråd, og det bringes alt sammen ud på skibene. Rederiet sikrer sig, at det bliver set af besætningerne. Søfartens Arbejdsmiljøråd har lagt et kæmpearbejde i udarbejdelsen af materialerne, hvilket hjælper rederiet i dagligdagen. Rådet har endvidere været en stor hjælp for rederiet i forbindelse med at komme over nogle af puklerne på arbejdsmiljøområdet.

Rederi 2 fandt også Søfartsstyrelsens hjemmeside tilfredsstillende men mente derimod, at informationen fra styrelsen er alt for uoverskuelig. Rederiet benytter sig derfor af Rederiforeningen for mindre Skibe, som tolker de love og regler, som er relevante for dem som et lille rederi. Rederen mener, at problemet er, at det offentlige altid ser på Maersk og så bedømmer skibsfarten ud fra Maersk's forhold. Det er helt hen i vejret for de mindre rederier.

Rederi 2 udtrykte endvidere tilfreds med Søfartsstyrelsens rådgivning før kl. 15.00 og mente, at medarbejderne generelt er samarbejdsvillige i forbindelse med rådgivningen. Rederiet efterspørger dog et telefonnummer med 24 timers vagt, som rederne kan ringe på efter kontortid, idet der er behov for dette. I forbindelse med en havnestatskontrol i Hamborg Havn havde rederiet problemer med et certifikat. Myndighederne påstod, at certifikatet ikke var gyldigt. Derfor skulle Søfartsstyrelsen verificere certifikatets gyldighed, men det var umuligt at få fat i nogle fra Søfartsstyrelsen en fredag efter kl. 15.30. Derfor var rederiet nød til at sende en klassemand ombord og gennemføre et syn, hvilket var unødvendigt og naturligvis en ekstra udgift.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At Søfartsstyrelsen i forbindelse med informeringen om nye love og regler i højere grad målretter informationen til de mindre og store rederiers forskellige behov.*
- *At Søfartsstyrelsen etablerer en 24 timers vagttjeneste, hvor skibsrederne kan kontakte Søfartsstyrelsen i nødstilfælde.*
- *At Søfartsstyrelsen etablerer en database, hvor udenlandske myndigheder kan få bekræftet danske skibscertifikaters gyldighed. Databasen kan på sigt evt. udstrækkes til alle landene bag havnestatskontrol, således at databasen også kommer de danske myndigheder til gode i forbindelse med havnestatskontrol.*



### 6.3 Ønske om øget brug af IT i Søfartsstyrelsen

Specialrederiet og rederi 2 så gerne, at Søfartsstyrelsen anvendte IT i højere grad, end tilfældet er i dag. Specialrederiet fremførte, at det ville være en stor lettelse for rederiet, hvis Søfartsstyrelsen sendte langt flere ting ud elektronisk form frem for på papir. Eksempelvis ønsker rederiet, at samtlige "Meddelelser fra Søfartsstyrelsen" findes i elektronisk form. Rederiet mente, at Søfartsstyrelsen allerede er godt på vej i deres IT-anvendelse, og at de sikkert er meget længere end deres kollegaer i andre lande, men styrelsen er dog langt bagefter erhvervet som sådan. Rederiet ønsker, at alt skal være tilgængelig i elektronisk form på sigt. Det bør derfor være muligt at finde alle formularer og regler på Søfartsstyrelsens hjemmeside. Søfartsstyrelsen har allerede lavet en Cd-rom, og i dag er det muligt at finde en del blanketter/formularer på internettet, som dog primært relaterer sig til skibsregistret. Det nuværende omfang er således langt fra tilstrækkeligt.

I forbindelse med rederiets tilkendegivelse af ønsket om øget IT-anvendelse i Søfartsstyrelsen blev Søfartens Arbejdsmiljøråd fremhævet, fordi rådet har "fingeren på pulsen" og er meget fremme ved eksempelvis at udsende tingene på cd-rommer. Herved undgår rederiet at få de her kæmpe værker ud på bådene. Det er muligt at udskrive en skriftlig arbejdspladsbeskrivelse fra cd-rommerne. Det er nemmere at holde styr på opdateringen af datablade, hvis de forelægges i elektronisk format.

Specialrederiet oplyste, at der i forbindelse med hovedsyn af skibene anvendes en formular på omkring 15 sider med spørgsmål. For 80 pct. af spørgsmålene er det de samme informationer, som man oplyser i forhold til sidst. Besætningen sad tidligere i flere uger og skrev skemaerne af. Derfor prøvede selskabet at reproducere Søfartsstyrelsens forskellige skemaer på EDB. Søfartsstyrelsen kunne virkelig hjælpe branchen ved at gøre skemaerne tilgængelige gennem en Cd-rom eller via hjemmesiden. Så kan man gemme sidste års skema og blot ændre de ting, der er forandret i det efterfølgende år. Det ville nedsætte administrationen ombord betydeligt.

Specialrederiet ønsker herudover mulighed for at anvende/overføre elektroniske hyreblanketter, journaler, skibsførertilladelser og for at indberette over internettet. Det ville endvidere gøre det nemmere at lægge opgaverne over i skibene.

Rederi 2 så også gerne, at synsskemaet kunne indberettes elektronisk via internettet. Herudover burde man også i forbindelse med fornyelse af klassecertifikatet kunne indberette dele af oplysningerne til Søfartsstyrelsen, inden klassemanden kom ombord.

Endeligt efterspurgte rederi 2 i forbindelse med fornyelse af farttilladelser, at Søfartsstyrelsen etablerer en internetservice, hvor styrelsen automatisk sender rederiet synsskemaet F1 og en erindringshilsen om, at rederiet skal huske at få skibets udrustnings- og sikkerhedscertifikat fornyet, da det ellers vil miste farttilladelsen. Hvis certifikatet udløber, kan rederen risikere, at skibet bliver tilbageholdt i forbindelse med en havnestatskontrol. Rederen ønsker derfor, at Søfartsstyrelsen automatisk sender skemaet til rederiet. I forbindelse med rederiets seneste syn af skibet måtte rederen rykke



Søfartsstyrelsen to gange for at få skemaet tilsendt. Det burde ikke være nødvendigt med mere end én opringing, ifølge rederiet.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

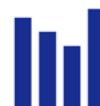
- *At Søfartsstyrelsen sørger for, at alt materiale gøres tilgængelig i elektronisk form herunder Meddelelser A, C, D, bekendtgørelserne, blanketter, formularer, osv.*
- *At Søfartsstyrelsen undersøger muligheden for at anvende/overføre elektroniske hyreblanketter, journaler og skibsførertilladelser.*
- *At Søfartsstyrelsen etablerer internetbaserede indberetningsløsninger.*
- *At Søfartsstyrelsen overvejer mulighederne for etablering af en internetservice, hvor rederierne kan tilmelde sig en ordning, hvor de via e-mail bliver mindet om forestående certifikatfornyelser. Told og Skat har eksempelvis etableret en lignende løsning for indberetning af moms.*

## **6.4 Arbejds miljøområdet**

### **Generelt om holdningen til arbejdsmiljøreglerne**

Generelt har de tre rederier forståelse for behovet for og årsagerne bag reglerne på arbejdsmiljøområdet. Eksempelvis har specialrederiet altid vægtet arbejdsmiljøet højt og forsøgt at profilere sig på det. Rederiet mener, at alle i branchen nyder godt af en høj sikkerhed og en høj standard. Danmark bør generelt, ifølge specialrederiet, have en højere standard på arbejdsmiljøområdet end resten af verden, men spørgsmålet er, hvor meget højere skal Danmark ligge. Rederiet mener, at Søfartsstyrelsen til tider stiller nogle meget høje krav på arbejdsmiljøområdet. Søfartsstyrelsens krav er ofte betydeligt strengere end IMO's krav, ligesom IMO's regler generelt tolkes restriktivt. De strenge regler giver en del problemer i dagligdagen, som rederiet føler, at de ikke engang kan købe sig ud af det. Arbejds miljøreglerne tager megen af rederiernes tid.

På et tidspunkt havde specialrederiet en samtale med en medarbejder fra Søfartsstyrelsen, som de udsurgte om baggrunden for et konkret krav på arbejdsmiljøområdet, som rederiet havde meget vanskeligt ved at leve op til. Medarbejderen i Søfartsstyrelsen havde blot svaret, at rederiet jo altid kan søge om dispensation. Rederiet mener ikke, at det nytter noget at stille meget høje krav for herigennem at sikre, at Søfartsstyrelsen hele tiden "har fat i den lange ende" ved at styre gennem dispensationsadgangen. De høje arbejdsmiljøkrav resulterer i et stort arbejde for rederiet, idet det skal bevise, at det ikke er muligt indenfor en rimelig ressourceanvendelse at leve op til Søfartsstyrelsens krav jf. afsnittet om anskaffelse af værnemidler nedenfor.



Rederi 1 fandt også arbejdsmiljøreglerne "fair", men det fandt de formelle regler omkring arbejdsmiljøreglerne irriterende jf. følgende udtalelse:

*"Det er naturligvis vigtigt, at vi har de rigtige værn og beskyttelsesmidler til besætningen, og det har vi også. Men alt det formelle omkring arbejdsmiljøreglerne er simpelthen for meget herunder især kravet om formelle sikkerhedsmøder med efterfølgende udarbejdelse af et referat på papir – det er jeg virkelig træt af. Vores skibe er små arbejdspladser, hvor besætningen mødes mindst fem gange dagligt. Opstår der en farlig situation eller "en lige ved og næsten ulykke", tager vi det naturligvis straks op ved frokosten eller aftensmaden. Jeg kan ikke se behovet for sikkerhedsmøderne og referatskriveriet, for vi taler jo sammen løbende."*

Specialrederiet kan godt til en hvis grad forstå de mindre rederiers frustrationer over, at de skal udarbejde referater m.m. i forbindelse med sikkerhedsmøder, for det føles som om, at man sidder og skriver brev til sig selv. Specialrederiet er for sit eget vedkommende meget tilfreds med kravene til sikkerhedsmøder herunder kravet om skriftlige referater fra sikkerhedsmøder. Det er nemlig rederiets erfaring fra tidligere, at de skibe, hvor man udarbejder skriftlige referater fra møder o.l., er de skibe, der fungerer bedst. Endvidere betyder rederiets størrelse, at administrationen ville have svært ved at "tage skibenes temperatur", hvis der ikke blev udarbejdet skriftlige referater, som løbende sendes tilbage til administrationen.

Da Søfartsstyrelsen i sin tid stillede krav om, at der skulle vælges sikkerhedsrepræsentanter, holdes kvartalsvise møder, osv., havde specialrederiet allerede etableret sit eget system med sikkerhedsmøder. Rederiet forklarede Søfartsstyrelsen, at styrelsens formkrav til sikkerhedsmøder slet ikke passede ind i rederiets dagligdag, og at rederiets eget system var bedre end det krævede system. Rederiet fik Søfartsstyrelsens accept på, at rederiet kunne bibeholde dets eget system, hvorfor rederiet var tilfreds med Søfartsstyrelsens fleksibilitet på dette område.

Som ovenfor nævnt bakkede rederi 2 også op om arbejdsmiljøreglerne. Det fandt dog skibsinspektørernes manglende konsistens ved syn af arbejdsmiljøet problematisk, hvilket gennemgås yderligere i afsnittet om Søfartsstyrelsens syn af skibe nedenfor.

### **Arbejdspladsvurdering og arbejdsbrugsanvisning**

De mindre rederier fandt, at lovgivningen omkring arbejdspladsvurderinger (APV) og arbejdsbrugsanvisninger var meget bebyrdende. Rederi 1 fandt især arbejdsbrugsanvisningerne meget tidskrævende og unødvendige.

Rederi 2 har fået gennemført de krævede arbejdspladsvurderinger, og de er ikke et stort problem, når de først er lavet. Selve udarbejdelsen af APV'erne blev dog oplevet som en stor administrativ byrde, og rederiet mener, at Søfartsstyrelsen burde tilpasse kravene til arbejdspladsvurderingerne til den type skibe, som de har, da "vi jo ikke er A.P. Møller."

Det har også været en større administrativ byrde for specialrederiets besætninger at komme igennem hele systemet med arbejdspladsvurderinger



og arbejdsbrugsanvisninger. Rederiet finder det fornuftigt nok, at man forsøger at tvinge folk til at planlægge deres arbejde, men det hele er grebet meget bureaukratisk an jf. nedenfor.

*"Søfartsstyrelsen kræver faktisk, at der skal være skriftlige arbejdspladsanvisninger for alle arbejdsopgaver – selv de simple. Hele besætningen skal på forhånd sidde og tænke på, hvad den kan komme til at lave. Hvis skibet skal forøjes, så skal besætningen gøre sådan og sådan. Man bliver uddannet til sømand. Det er til en hvis grad et håndværk. Der er visse discipliner, som man har lært på søfartsskolen og som yngste mand om bord. Det er ikke rimeligt, at man skal til at udarbejde skriftlige arbejdsbrugsanvisninger på simple opgaver. Besætningen oplever det som et unødvendigt bureaukрати."*

Rederiet mener derfor, at det kun burde være nødvendigt at lave arbejdsbrugsanvisninger på de særlige opgaver, for rederiet kan jo ikke acceptere, at besætningen kommer til skade pga. skødesløshed. Rederiet erkender, at grænsen er vanskelig at sætte, men det mener dog, at man med det nuværende system er ved at administrere sig ihjel på skibene, hvilket illustreres af nedenstående citat.

*"Det er i princippet ikke muligt at sende en mand ned og male med en pensel, som han er uddannet til på søfartsskolen, uden at give ham en skriftlig vejledning om, hvordan han skal gøre."*

Rederiet vurderer, at hvis kravene til arbejdsbrugsanvisningernes indhold køres for langt ud, risikerer man, at besætningerne ikke længere kan se formålet med dem. Det kan resultere i en negativ holdning til idéerne bag reglerne, hvorved det bliver kontraproduktivt.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At kravene til arbejdspladsvurderinger og arbejdsbrugsanvisningers indhold tilpasses, så almindelige opgaver, der må formodes indlært under uddannelse på søfartsskolerne o.l., ikke skal nedfældes på papir.*

### **Støjkravene - et konkret eksempel fra arbejdsmiljøområdet**

Specialrederiet finder Søfartsstyrelsens anbefalinger på støjområdet noget hårde. Danmark ligger 5 dB under IMO's grænser for tilladt støj i flere rum, men hvis grænsen er vanskelig at overholde, kan Søfartsstyrelsen give en dispensation. Men inden Søfartsstyrelsen vil acceptere, at grænsen ikke er opnåelig eller rimeligvis opnåelig, skal rederiet dokumentere efter en særlig dansk bekendtgørelse, hvad det har gjort for at overholde grænseværdien. Dvs. rederiet skal hyre konsulenter (skibingeniører), der gennemfører en række beregninger for sikre den nødvendige dokumentation. Konsulenthonoraret for dokumentationen er en betydelig udgift for rederiet, selvom det naturligvis medvirker til at sikre, at dispensationen kan udstedes.



Herudover er en konsekvens af de danske støjregler, at skibsværfter er meget lidt interesserede i at bygge til danske regler, fordi de næsten er en umulighed - alt efter skibstype - at leve op til. Jo mindre skibet er, jo vanskeligere er det generelt at opfylde støjreglerne.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At Søfartsstyrelsen revurderer kravene til accepteret støjniveau i de forskellige rum og i forbindelse hermed specifikt overvejer, om det vil være hensigtsmæssigt at differentiere støjkravene for større og mindre skibe, således at mindre skibe skal leve op til IMO's krav og større skibe til de nuværende regler.*
- *At Søfartsstyrelsen foretager en overordnet vurdering af støjniveauet, hvor der tages hensyn til skibets særlige drift. Eksempelvis bruger et typisk standby skib kun hovedmaskineriet i 5 - 10 % af tiden, mens en azimuth med meget lav støjniveau bruges resten af tiden. Som reglerne er nu, skelnes der ikke mellem disse særlige driftsformer.*

### **Godkendelsesprocedure for værnemidler - en anden konkret sag på arbejdsmiljøområdet**

Specialrederiet har forsøgt at anskaffe noget værneudstyr, som skulle sikre besætningen ren luft i forbindelse med malerarbejder. Der fandtes på det tidspunkt et allerede godkendt udstyr, som de store skibe anvender i forbindelse med malerarbejder, men udstyret var for stort til at kunne være ombord på rederiets små standby skibe, og endvidere var det en relativ dyr løsning (omkring 100.000 kr.). Rederiet havde dog fundet et alternativt værnemiddel, som var mindre og billigere og populært blandt besætningerne. Rederiet søgte derfor om at få værnemidlet godkendt i Søfartsstyrelsen, men sagen kørte af sporet i Søfartsstyrelsen.

Søfartsstyrelsen stillede nogle krav til materialet, der var højere end for virksomheder på land (antallet af accepterede PPM i vandindholdet var halvdelen af, hvad kravet var på land). Baggrunden for de hårde krav til udstyret var, at reglerne også skulle tage hensyn til skibe med dykkere!!! Rederiet stillede sig umiddelbart uforstående heroverfor, da det slet ikke har nogen relevans i den pågældende sag.

I forbindelse med godkendelsesproceduren havde rederiet hyret en konsulent (skibsingeniør) til at håndtere godkendelsesproceduren. Konsulenten arbejdede med projektet i sammenlagt 2 uger, hvor han afholdte møder med Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartsstyrelsen, producenten og rederiet. Sagen kørte dog ingen vegne. Derfor har rederiet nu opgivet af få udstyret godkendt af Søfartsstyrelsen, da det ville tage op imod 1½ år. Rederiet føler ikke, at det kan være meningen, at rederier skal være engageret i en langvarig og tidskrævende godkendelsesproces hos Søfartsstyrelsen, for det er de slet ikke gearede til.



Rederi 2 havde også haft en konkret sag i forbindelse med anskaffelse af et udsugningsmiddel til malerarbejde. Sagen er gennemgået i afsnittet om Søfartsstyrelsens syn af skibe nedenfor.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås, at der tages initiativ til:

- *At kravene til udsugningsværnemidler revurderes.*
- *At proceduren for godkendelse af værnemidler gøres smidigere og hurtigere.*

### **Ønske om perspektivering af arbejdsmiljøreglerne**

Specialrederiet ønskede, at arbejdsmiljøreglerne i højere grad var perspektiverede. Eksempelvis er det logisk, at en maler på et skibsværft, som maler otte timer om dagen 220 dage om året, skal være beskyttet 100 %. Men reglerne fra landjorden kan, ifølge rederiet, umiddelbart ikke overføres direkte til skibsbranchen. Til søs kan man kun klatmale lidt på de små skibe i sommermånederne for at holde den værste rust væk. Pga. salt og sprøjt fra havet er det således kun muligt at gennemføre et minimum af vedligeholdelse, når skibet er til søs. Skal et skib males, foregår det naturligvis, når det er i havn. Det bør arbejdsmiljøreglerne derfor tage hensyn til.

På hviletidsområdet føler rederiet også, at den rette perspektivering mangler. Rederiet forventer, at besætningen kan tage en tørn i arbejdsperioden (16 dage), for besætningen har trods alt fri de efterfølgende 14 dage. På landjorden, hvor man har fem dages arbejde efterfulgt af weekenden, ville en arbejdstid på 11-12 timer dagligt 220 dage om året naturligvis ikke hænge sammen.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At Søfartsstyrelsen i højere grad forsøger at perspektivere arbejdsmiljøreglerne til erhvervets særlige betingelser, inden de fastsættes for søfartserhvervene.*

### **Kemikaliedatablade**

Idéen med kemikaliedatablade har specialrederiet stor forståelse for. Hvis man får et uheld ombord med eksempelvis et farligt, ætsende kemikalie, så bør man naturligvis kunne slå op og se, hvad den rigtige førstehjælp er, og samtidig informere sygehuset om det pågældende kemikalie. Sygehuset kan herefter ringe ind til en database og få den kemiske sammensætning og give den korrekte behandling. Men rederiet mener, der bør være en eller anden form for bagatelgrænse. Hvis man kører kemikalierreglerne ud i yderste konsekvens, så må man ikke købe opvaskemiddel eller slettelak uden at få et datablad med, da der skal være en beskrivelse for disse produkter



ombord. Et simpelt husholdningsindkøb i Føtex kan således udløse en større papirstak, der skal medbringes tilbage på skibet. Rederiets indkøbsafdeling skal derfor sikre sig hver gang, de køber et produkt, at det ledsages af en beskrivelse af produktets sammensætning. Efterfølgende skal besætningen administrere disse papirer, dvs. den skal sætte dem ind i mapper, som hele tiden skal være opdaterede. Besætningen har ifølge rederiet ikke megen forståelse for, at det skulle være nødvendigt med kemikalieblade for almindelige husholdningsprodukter.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At kravene til skibenes kemikaliedatablade revurderes. Muligheden for at indføre bagatelgrænser bør således undersøges, så besætningen kan fritages for at føre kemikaliedatablade for almindelige husholdningsprodukter, der indkøbes som led i skibets almindelige proviantering.*

## **6.5 Hviletidsbestemmelser**

### **Generelt**

Rederierne er enige om, at der skal være regler, der sikrer besætningerne mod nedslidning ved at arbejde eksempelvis op til 16-20 timer i døgnet, for det er der ingen, der kan holde til i længden. Problemet er blot, at reglerne er skrappere, end de burde være i forhold til at beskytte mandskabet. Den nuværende grænse på maksimalt 13 timers arbejde pr. dag er for lav. Rederierne mener ikke, at besætningerne tager skade af at arbejde 14-16 timer i ny og næ pga. udefrakommende omstændigheder. Et af de mindre rederier var af den mening, at det slet ikke kan lade sig gøre at overholde 11-timersreglen, fordi der ikke er plads til det dobbelt antal folk ombord på skibet, og endvidere tillader økonomien det ikke.

### **Komplekse og ufleksible regler**

Specialrederiet finder de nuværende hviletidsbestemmelser meget svære at fortolke. Reglerne er så komplekse, at det ikke selv kan fortolke dem. De er derfor nødt til at have rederiforeningen til at hjælpe sig med fortolkningen af dem. Efter rederiforeningens advokat havde gennemgået reglerne, viste det sig, at rederiet godt kan leve med dem. Der opstår dog alligevel problemer efterfølgende, når rederiet skal forklare besætningerne, at de i nogle tilfælde har misforstået reglerne. Besætningen læser naturligvis også i loven og tror, at de forstår den. Som rederiet udtrykte det:

*”Reglerne er så komplekse, at det er lige før, at man skal have en computer, der kan afgøre, om man kan gå ud på dækket eller ej. Hviletidsreglerne har således givet en frygtelig masse diskussion frem og tilbage. Derfor mener vi, at det er i alles interesse, at udformningen af loven gøres meget enklere.”*



Rederiet fandt endvidere de nuværende regler med 13 timers arbejde og 11 timers hvile for uflexible. Rederiet ønsker øget fleksibilitet på området og foreslår konkret, at hviletiderne kan opgøres over en længere periode eksempelvis en uge eller 14 dage. Det er der allerede åbent lidt op for rent overenskomstmæssigt ifølge rederiet.

Specialrederiet påpegede endvidere, at hviletidsbestemmelserne skal ses i forhold til, at dets ansatte arbejder i 16 dage og efterfølgende holder fri i 14 dage.

En konsekvens af de meget uflexible hviletidsregler er stort tab af arbejdstimer for rederiet. Rederiets skibe ligger hele tiden stand by ved platformene i Nordsøen og skal kunne servicere kunderne 24 timer i døgnet. Rederiet formulerede det således:

*”Da vi aldrig ved, om der er 2, 4, 6 eller 8 timer til, at næste opgave opstår, er vi nødt til at være sikker på, at besætningsmedlemmerne altid har fået deres hviletid, så opgaven kan udføres. Derfor har vi instrueret skipperne om, at når de har opgaver, der kan køre døgnet rundt med varierende intensitet, så må de sørge for at sende folk af sted til hvile, hver gang en opgave er færdig. Herved taber vi mange timer i løbet af et døgn.”*

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At de nuværende hviletidsregler gøres enklere og mere fleksible. Konkret foreslås, at besætningens hviletid kan opgøres over en længere periode – eksempelvis 14 dage.*

### **Hviletidsbestemmelserne tager ikke hensyn til arbejdsbelastning**

Specialrederiet påpegede endvidere, at hviletidsbestemmelserne ikke tager hensyn til den reelle arbejdsbelastning ombord. Rederiet har relativt store besætninger ombord på skibene (i forhold til arbejdsopgaverne), fordi skibene har en redningsfunktion. Hvis skibet havde været en coaster, der skulle sejle fra A til B, så havde der været to mand mindre ombord. Den almindelige arbejdsbelastning er derfor ikke ret høj. Hvis der så pludselig kommer en arbejdsopgave, der kræver, at der arbejdes i 14-15 timer, så bliver der lige pludselig problemer med hviletiden, også selv om besætningen ikke har lavet noget særligt de foregående uger/måneder. Det har jo ikke været meningen med loven. Rederiet har brug for øget fleksibilitet, ellers er der en reel risiko for, at rederiet ikke vil være i branchen i fremtiden.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At Søfartsstyrelsen undersøger, om der kan udarbejdes en model til fastsættelse af besætningens hviletid, hvor der tages hensyn til den gennemsnitlige arbejdsbelastning ombord på skibene.*



### **Hviletidsregistrering**

Alle tre rederier opfatter de nye krav om hviletidsregistrering som en klar en byrde, som de helst var foruden. Rederierne kan ikke se formålet med, at besætningen skal sidde og registrere hviletid. Det er endnu en sten om halsen på rederierne. Specialrederiet finder endvidere skemaerne problematiske, fordi de ved, at der bliver begået fejl i skemaerne, især når skipperen har lagt dem ud til den enkelte. Har man været oppe at arbejde en time – hvad skriver man så? Én time eller to timer? Erfaringen er endvidere, at registreringer som disse bliver brugt taktisk op til overenskomstforhandlinger. Rederiet foreslår i stedet for, at man udvælger repræsentative enheder for at se, om der er problemer med overholdelse af hviletidsbestemmelser.

Specialrederiet fandt endvidere, at en del af den nuværende registrering for personale i faste vagter var unødvendig. Rederiet har på flere af skibe tre navigatører ansat, som har hver deres 8 timers vagt i døgnet. Herudover går der to skibsassistenter fast som dagmand. Rederiet stiller sig uforstående overfor, at også mandskab i faste vagter skal udfylde hviletidsskemaerne. Det er en unødvendig administrativ byrde. Rederiet efterspørger derfor mulighed for dispensation, så personale i faste vagter kan fritages for hviletidsregistrering.

Rederierne er bekendt med, at hviletidsområdet er reguleret af internationale konventioner, men reglerne skal jo fortolkes nationalt. Det er ingen grund til, at Danmark konsekvent anlægger en meget restriktiv fortolkning, mente rederierne.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At Søfartsstyrelsen overvejer, om en stikprøvekontrol af besætningens hviletid kan erstatte de nuværende regler for hviletidsregistrering.*
- *At personale i faste vagter fritages for kravet om hviletidsregistrering, idet der i stedet kan henvises til skibets logbog.*

## **6.6 Søfartsstyrelsens syn af skibe**

### **Generel tilfredshed med Søfartsstyrelsens syn af skibe**

Rederierne er generelt set tilfredse med Søfartsstyrelsens syn af skibe. Eksempelvis føler rederi 1, at det få god vejledning af Søfartsstyrelsen i forbindelse med synet af dets skibe. Skibsinspektørerne kan ofte give dem et godt råd eller en god idé. Søfartsstyrelsen har også tilbudt at gennemgå et af rederiets skibe efter, at det var blevet tilbageholdt i forbindelse med en havnestatskontrol. Det betragtede rederiet som en god service. Der er dog et par områder, der kunne rettes op på.



Specialrederiet er også i det store hele tilfredse med Søfartsstyrelsens måde at syne rederiets skibe på. Rederiet føler, at både klassen og Søfartsstyrelsen har tillid til dem. Rederiet har hørt fra inspektørerne, at nogle rederiers besætninger forsøger at snyde dem, så derfor kan de godt forstå, at inspektørerne i nogle tilfælde kan være lidt skeptiske i forbindelse med synet. Rederiet oplever dog også fra tid til anden mindre problemer i forbindelse med syn af skibe, hvilket primært skyldes skibsinspektørernes manglende konsistens ved syn af skibe. Problemerne er gennemgået nedenfor.

### **Manglende konsistens**

Specielrederiet oplever af og til problemer i forbindelse med Søfartsstyrelsens syn af skibe, når de får synet skibe i havne, hvor de normalt ikke får synet skibe. Problemet er der er store forskelle på de enkelte inspektørers krav - der er mangel på "consistency" i kravene. Rederiet vurderer, at det skyldes inspektørernes manglende viden om og erfaring med netop deres skibstype (hjelpefartøj). Rederiet har forståelse for, at synsopgaven er vanskelig for inspektørerne. De skal kunne kontrollere hjelpefartøjer, gastankere, slæbebåde osv. Hver skibstype har efterhånden dets egen specielle regelsæt, som er meget detaljeret.

Rederiet har endvidere i flere tilfælde været i den uheldige situation, at det skulle orientere inspektørerne om gældende lovgivning/praksis. Det er naturligvis ikke hensigtsmæssigt, for rederiet er ikke altid i stand til at have en person fra kontoret (som har erfaring med syn af skibe) ombord, når et skib skal synes eller skal have certifikaterne fornyet. Rederiet vurderer, at der er behov for at sikre, at synene gennemføres på en ensartet måde. Problemet er nemlig ifølge rederiet:

*"Når skibsinspektøren stiller et krav overfor besætningen i forbindelse med et syn, vil den ofte være tilbøjelige til at sætte det i gang straks og bestille de ting, som inspektøren forlanger - og så selv om de er forkerte. Det er så først, når vi (administrationen, red.) kommer på banen og siger, at sådan er lovgivningen ikke, at det bliver stoppet."*

Denne manglende ensartethed i synet af skibe er udover at være et irritationsmoment selvfølgelig også en omkostningsfaktor for rederiet.

### **Et aktuelt eksempel**

Specialrederiet får normalt inspiceret skibene i Esbjerg, hvor synet kører upåklageligt. Rederiet havde for nyligt et skib på værft i Assens, og det skulle efter overstået reparation synes og blev derfor inspiceret af en inspektør fra Svendborg. Skibsinspektøren krævede, at skibet skulle udstyres med håndblus på broen, før synet kunne godkendes. Rederiet havde ellers netop fjernet alle håndblus på broen (og justeret brandplanerne), da lovgivningen siden 01/07-2001 ikke længere stiller krav om håndblus på broen jf. Meddelelser B III afsnit B afd. I regel 6 punkt 3. For at få skibet synet og dermed lov til at sejle måtte rederiet i sidste øjeblik indkøbe håndblus. I dette tilfælde var udgiften relativt beskedent, men det er naturligvis ikke tilfredsstillende, at synet af skibet ikke kan forløbe glat, fordi skibsinspektøren er forkert på den.



### ***Et godkendt syn er ikke altid godkendt...***

Specialrederiet har oplevet, at det ikke altid kan forvente, at et godkendt syn vitterlig er godkendt. Søfartsstyrelsens inspektør spurgte i forbindelse med et arbejdsmiljøsyn, om rederiet havde kipkogere ombord på skibene. Rederiet oplyste, at kun havde installeret kipkogere i dets to nybygninger, som lige var blevet synet på værftet i Kleipeda. Hertil havde inspektøren svaret, at det ikke var sikkert, at de folk fra Søfartsstyrelsen, der havde været derovre, havde forstand på kipkogere (der er særlige krav om, at kipkogere skal være kardansk ophængt, red.). Rederiet fandt det utilfredsstillende, at det har betalt for at have to af Søfartsstyrelsens inspektører ovre i Kleipeda til at gennemgå og syne skibene, når det kan risikere, at kipkogerne alligevel ikke er godkendte, fordi inspektørerne har overset den. Rederiet finder det ikke rimeligt, at det kan komme i en situation, hvor det kan risikere at skulle bruge penge på det samme igen pga. skiftende vurderinger fra forskellige skibsinspektører.

Rederi 2 havde også haft et lignende problem. Rederiet finder det ligeledes problematisk, at Søfartsstyrelsens skibsinspektører tolker arbejdsmiljøreglerne forskelligt. Skibsinspektørerne har hver deres individuelle vurdering, ifølge rederiet. Et rederi fik eksempelvis godkendt manuel udsugning/punktsugning. Rederi 2 havde også fået godkendt en transportabel udsugning til brug for malershoppen af en af Søfartsstyrelsens inspektører. Senere fik rederen dog oplyst af Søfartsstyrelsen, at kravet er mekanisk udsugning, og at den indkøbte transportable udsugning dermed ikke er lovlig. Det er meget utilfredsstillende for erhvervet, at det på ét tidspunkt får godkendt et værnemiddel for så senere at få at vide, at det alligevel ikke er lovligt. Det koster rederne penge at skulle omstille sig til inspektørernes skiftende krav, og endvidere spildes der megen del tid i forbindelse hermed.

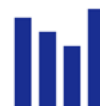
### ***Forslag til handling***

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At Søfartsstyrelsen fastlægger af række "Standard Operating Procedures" for syn eller udarbejder detaljerede checklister til de forskellige skibstyper, som skibsinspektørerne kan anvende i forbindelse med syn af skibe.*
- *At Søfartsstyrelsen fordeler de forskellige skibstyper på de enkelte skibsinspektører, så de får en højere grad af specialisering og dermed et mere detaljeret kendskab til kravene til de forskellige skibstyper.*
- *At Søfartsstyrelsen efteruddanner skibsinspektørerne, så en højere grad af konsistens kan nås.*

### ***Overlap mellem Søfartsstyrelsen og klassens syn***

Specialrederiets skibe er godkendt som stand by hjælpefartøjer, hvorfor de skal gennemgå det specielle syn for hjælpefartøjer. Herudover gennemfører



klassen "annual surveys" af skibet. Rederiet oplyste, at der er et stort overlap mellem de to syn. Eksempelvis undersøger Søfartsstyrelsens inspektører tilstanden på skibets pyroteknik i forbindelse med syn af hjælpefartøjer. Samtidig hermed gennemfører en repræsentant fra klassen "annual survey", der også indebærer et syn af skibets pyroteknik. Søfartsstyrelsen skal naturligvis kontrollere det meget omfattende udstyr ombord, som klassen ikke kontrollerer. Men det er en unødvendig administrativ byrde, at Søfartsstyrelsen samtidig kontrollerer en lang række ting, som klassen kontrollerer i forbindelse med deres "annual surveys". Tidligere interesserede styrelsens inspektører sig kun for det standby-mæssige, men gradvist er Søfartsstyrelsens syn udvidet til at omfatte kontrol af certifikat for hovedkompas, serienummer for det ene og det andet osv. Udviklingen er nærmest gået så langt, at Søfartsstyrelsens inspektører gennemgår alt i skibet – faktisk det der svarer til et hovedsyn. Det overlappende syn gælder kun for hjælpefartøjer, fordi klassen som regel forestår hele synet selv for de andre skibstyper (på nær kontrol af arbejdsmiljø og sikkerhed, som Søfartsstyrelsen altid selv forestår).

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At Søfartsstyrelsen tilrettelægger sit syn af hjælpefartøjer i forhold til klassens "annual survey", så overlap i de to syn undgås.*

### **Efterlyser anvendelse af mere moderne teknik i forbindelse syn af skibe**

Specialrederiet efterspørger øget anvendelse af moderne teknik hos Søfartsstyrelsens inspektører i forbindelse med syn af skibe. I dag kommer Søfartsstyrelsens inspektører stadigvæk med gammeldags checkskemaer og krydser af. Hver inspektør har sit eget checkskema. Hvis inspektør A kommer, så har han sit skema med. Hvis inspektør B kommer, så har han bare bekendtgørelsen, hvor han har slået nogle krydser ude i siden ved de ting, som han skal være opmærksom på. Inspektør C kører det måske på en helt tredje måde. Rederiet efterspørger, at Søfartsstyrelsen udarbejder nogle mere ensartede checklister og sørger for, at der er lidt historik med i synet. Så kan man se, hvad problemet var sidst osv. I dag medbringer inspektøren måske sagsmappen, hvor han kan søge yderligere information om tidligere gennemførte syn. Rederiet forslår, at øget historik i synet sikres gennem øget anvendelse af EDB.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås, at der tages initiativ til:

- *At skibsinspektørernes checklister i højere grad standardiseres.*
- *At skibsinspektørerne udstyres med bærbare eller håndholdte computere, så der er mulighed for at øge historikken i synene*



- *At det etableres et system på internettet lig det klasseselskaberne har, hvor rederierne kun kan logge sig på deres egne skibe:*
  - *BV = Veristar*
  - *DNV = DNV Exchange*
  - *LR = Class Direct*

## **6.7 Havnestatskontrol (Port State Control)**

De to mindre rederier føler sig begge voldsomt belastet af havnestatskontrollen (Port State Control). Rederi 1 fandt det meget frustrerende, at myndighederne ved havnestatskontrol bliver ved med at bore ned i de samme fejl – *“man bevæger sig aldrig fremad”*. Et af rederiets skibe have haft fejl i journalen for spildolie, og det slår myndighederne ned på gange efter gang. Det er ingen myndighed, der tør sætte et stempel og sige, at alt er kontrolleret frem til den og den dato. Herudover fandt rederiet skibsinspektørernes forskellige vurderinger af, hvad der er acceptabelt og uacceptabelt, meget bebyrdende. Skibet kan være nyligt synet i Danmark, hvorefter det kan risikere at blive tilbageholdt for en mindre ting i forbindelse med en havnestatskontrol. Til tider hænger skibsinspektørernes sig i rent kosmetiske forhold, hvilket er meget frustrerende for rederiet.

Rederi 2 føler, at branchens største administrative byrde er havnestatskontrollereglerne – dvs. kontrollen af, om skibet overholder IMO's regler og standarder. Reglen er, at de udenlandske inspektører kan checke skibet, hvis de finder mangler ved eksempelvis skibets journalføring eller visuelt kan se problematiske forhold. Ifølge rederen, er det altid muligt at finde noget på et gammelt skib, der ikke er, som det skal være. Derfor kan en havnestatskontrol altid resultere i en større gennemgang af skibet.

Reder 2 har ikke noget imod idéen bag havnestatskontrol, men han mener, at myndighederne går efter de forkerte skibe. Rederen føler, at rederiet er prøveklud, fordi det sejler i Europa (i hjemmefarten) og derfor er nemmere at få fat på end eksempelvis polske og russiske skibe, der sejler i internationalt farvand.

Rederen beskrev havnestatskontrollen således:

*“Havnestatskontrollen er en stressfaktor og en stor administrativ byrde, fordi vi konstant skal svare på spørgsmål, og fordi der hele tiden stilles nye krav fra myndighederne i Europa. Vi ønsker os derfor, at Søfartsstyrelsen i højere grad bakker op om de danske redere og arbejder for vores interesser indenfor IMO. Det irriterende ved havnestatskontrol er, at vores skibe risikerer at blive checket for de samme ting i hver havn, og at godkendte forhold i en havn afvises i den næste.”*

Rederen forklarede, at et af rederiets skibe var blevet synet i København, hvor alle mangler var blevet lavet, hvorefter alt skulle være i orden. Men da skibet blev udvalgt til en havnestatskontrol i Hamborg, kontrollerede myndighederne først det, som allerede var blevet lavet i København, og derefter fandt de nye ting og stillede yderligere krav. Ifølge rederen leder myndig-



hederne bevidst så længe, at de til sidst finder noget, hvorefter de kan komme ombord på skibet og checke det hele. Det stresser både rederiet og besætningen, at myndighederne hele tiden kan komme ombord og kontrollere skibet. Det er kun muligt at blive friholdt for havnestatskontrol i et halvt år, hvis skibet har haft helt rene papirer.

Specialrederiet oplevede ikke de store problemer i forbindelse med havnestatskontrol, da dets skibe stort set ligger fast på Nordsøen et år af gangen.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

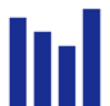
- *At Søfartsstyrelsen tager initiativ til, at landene bag det regionale samarbejde omkring havnestatskontrol diskuterer hensigtsmæssigheden af at lave en logbog over, hvad der er undersøgt i forbindelse med de forskellige havnestatskontrolbesøg. Samtidig bør der fastsættes tidsintervaller for, hvornår havnemyndighederne kan undersøge de samme forhold på ny. Herved undgås, at skibene skal rede-gøre for de samme forhold ved hvert havnestatskontrol.*
- *At Søfartsstyrelsen tager initiativ til, at landene bag det regionale samarbejde omkring havnestatskontrol diskuterer, hvorledes kravene til skibene kan gøres mere ensartede, således at rederier ikke mødes af forskellige krav i forskellige havne.*

## **6.8 Ophævelse af lodspligt**

Reder 1 mente, at en række af kravene i forbindelse med lodspligt i de indre danske farvande var irrelevante og mest af alt havde karakter af beskæftigelsesmæssige hensyn. Som reglerne er nu, er rederne i mange af de indre farvande tvunget til at tage en lods ombord og betale for denne, selv om der (ifølge rederiet) reelt ikke er behov herfor. Rederen mener dog, at lodspligten for tankskibe er i orden, da der er en potentiel alvorlig forureningsrisiko ved grundstødning for denne skibstype. Men han kunne ikke se relevansen af kravet om lodspligt for tørlastskibe, da de ikke udgør nogen forureningsfare. Går skibet på grund, er det rederiets eget ansvar at få trukket skibet fri igen. Det er naturligvis rederiets ansvar at sørge for, at der altid er opdaterede søkort ombord.

Rederiet anerkendte, at der i dag er mulighed for at søge om dispensation fra lodspligten, men det forudsætter, at man har sejlet i farvandet fem gange indenfor det seneste år. Herudover skal rederiet selv sørge for at ansøge om dispensation hvert år. Rederiet havde kendskab til, at et andet rederi havde haft svært ved at opfylde kravet om fem gennemsejlinger af et givent farvand og derfor var blevet fristet af at sejle to gange frem og tilbage under den samme bro i forbindelse med samme tur. Herved kunne rederiet stadig opfylde kravene om fem gennemsejlinger indenfor tidsperioden og dermed bevare dispensationen.

Rederen bemærkede endvidere, at man for nylig havde ophævet lodspligten i Marstal uden nærmere begrundelse, men han vurderede, at det formo-



dentligt skyldes hensynet til det lokale skibsværft. Kravet var dermed ikke ophævet ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering.

Rederen foreslog konkret, at kravet om lodspligt fjernes til bl.a. følgende indre farvande og fjorde: indsejlingen til Ålborg, Løgstør og Odense havne, til Mariager Fjord og under Oddesundbroen.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At Søfartsstyrelsen tager kravene om lodspligt i de danske farvande op på ny og revurderer, hvilke farvande og hvilke skibstyper der fortsat skal være omfattet af reglerne om lodspligt.*

## **6.9 Konkret vurdering af arbejdsbelastningen ved fastsættelse af krav til skibenes bemanning**

Kravene til skibenes bemanning er reguleret af internationale konventioner. Specialrederiet så gerne, at Søfartsstyrelsens bemandingsnævn er mere fleksibel mht. bemandingsreglerne og går ind og kigger på den reelle arbejdsbelastning. Rederiet efterspørger eksempelvis, at Søfartsstyrelsen kigger på kravene til maskinbesætningens sammensætning. I dag er antallet af hestekræfter/kW afgørende for, om man skal have en eller to maskinmestre ombord. Overstiger motorens samlede kræfter 1.500 kW skal der være to maskinmestre ombord. Rederiets skibe har to uafhængige maskinerier, og i 95 % af tiden anvendes kun det lille maskineri på 500 hK, hvilket er mindre end en lastbilmotor. Rederiet forventer, at de fremtidige maskinconfigurationer vil bestå af fire eller fem motorer, der hver især ikke er større end en lastbilmotor, og det kan de fleste umiddelbart servicere. Selv om de fire motorer stort set kun er reserve maskinkraft, skal der stadig være to maskinmestre ombord, fordi maskineriet sammenlagt overstiger 1.500 kW. Specialrederiet mener derfor, at fremdrivningens redundans bør tages i betragtning ved fastsættelse af maskinbesætningens størrelse.

Rederiet mener, at Bemandingsnævnet under Søfartsstyrelsen hænger fast i nogle gamle læreregler om, at jo større det samlede maskineri bliver, jo mere kompliceret bliver det at servicere og vedligeholde og dermed også mere arbejdskrævende. Sådan forholder det sig ikke i dag ifølge rederiet. Rederiet ønsker sig derfor en opblødning hos Søfartsstyrelsens Bemandingsnævn, så det i de enkelte tilfælde vurderer, hvad den reelle arbejdsbelastning er, og om den kan klares af én maskinmester.

Rederiet fremfører endvidere, at de føler, at de har et veldokumenteret vedligehold, og at deres motorer har færre driftstimer qua den specielle service, som rederiet leverer med dets standby fartøjer på Nordsøen. Skibene bliver derfor ikke på samme måde belastet af alle mulige andre ting, som hvis skibene havde hyppige havneanløb. Skibene skal blot holde maskinen kørende, så de er klar, hvis uheldet er ude. Rederiets skibe ligger fast ude på Nordsøen omkring et år ad gangen.



## **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At Bemandingsnævnet under Søfartsstyrelsen i forbindelse med fastsættelsen af krav til skibenes bemanning tager hensyn til den reelle arbejdsbelastning for besætningen, og til fremdrivningens redundans.*

## **6.10 Indflagning af skibe**

Alle rederierne mener, at de nuværende regler for indflagning af udenlandske skibe volder betydelige problemer. Rederi 1 forklarede om dens oplevelser i forbindelse med indflagningen af et tidligere tysk skib:

*”Da vi ville indflage det tyske skib under dansk flag, blev vi mødt af en lang række krav fra Søfartsstyrelsen. Eksempelvis skulle skibets lanterner og redningsbåde udskiftes, før vi kunne få skibet indregistreret i det danske skibsregister. En redningsbåd, der er god nok til en tysk sømand, er åbenbart ikke god nok til en dansk. Det skal bare være de danske standarder, som bådene skal leve op til. Det er på trods af, at området overordnet er reguleret SOLAS-konventionen. Jeg kunne bedre acceptere de ekstra udgifter, der er forbundet med indflagning af et udenlandsk skib, hvis jeg følte, at det medførte kvalitative forbedringer af skibet. Men det er jo ikke tilfældet med eksempelvis udskiftningen af lanterne. Det var blot at smide pengene ud af vinduet. De danske krav resulterer i uens konkurrenceforhold i forhold til de andre europæiske lande.”*

Specialrederiet ønsker også, at indflagningen af udenlandsk registrerede skibe skal være nemmere. Rederiet ønsker, at reglerne skal være ens indenfor EU, selv om det i nogen tilfælde kan virke imod rederiets interesser. Det er de dog villige til at acceptere. Rederiet finder det ikke acceptabelt, at det skal være dyrere at drive dansk skibsfart end eksempelvis hollandsk skibsfart.

Arbejds miljøreglerne på især støjområdet (men også krav vedr. højder og bredder) er et konkret problem i forbindelse med indkøb af udenlandske skibe. Rederiet ved ikke, om de er købt eller solgt, når de kigger på nye skibe. Rederiet kigger p.t. på nogle skibe, som det gerne vil købe. Skibene lever op til IMO's krav, men de lever ikke op til Søfartsstyrelsens krav. Rederiet kan ikke købe sådan nogle skibe, hvis det gerne vil have dem under dansk flag, og hvis Søfartsstyrelsen peger fingeren nedad. Søfartsstyrelsens afgørelse opleves i den forbindelse ikke altid faktisk baseret, idet det er meget op til den synende inspektør – til dennes humør og detailviden. Det er vanskeligt at gennemføre beslutninger om indkøb af skibe på det grundlag.

Herudover giver Søfartsstyrelsens miljøregler en del problemer i forbindelse med indkøb af brugte skibe. Selv om skibene er godkendt i EU – eksempelvis sejler under hollandsk flag - så kan de umiddelbart ikke flyttes over under dansk flag uden betydelige omkostninger. Det skyldes, at Søfartsstyrel-



sen har højere krav på miljøområdet og sikkerhedsområdet (brandsikkerhed).

Rederiet finder det uhensigtsmæssigt, at indflagningen af skibe vanskeliggøres pga. forskellige regler i landene i Europa, selv om alle lande grundlæggende skal leve op til SOLAS-konventionen.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At Søfartsstyrelsen tager initiativ til at undersøge, hvorledes indflagningen af skibe, der lever op til SOLAS-konventionen, kan gøres lettere.*
- *At Søfartsstyrelsen tager initiativ til at arbejde for en øget harmonisering af arbejdsmiljø- og miljøreglerne i Europa.*

## **6.11 Korte og konkrete forslag til regelforenklinger**

Rederierne havde en række konkrete forslag til regelforenklinger udover ovenstående. Forslagene er gennemgået nedenfor.

### **Fornyelse af radiocertifikat/radiosyn**

To af rederierne havde bemærkninger til synet af radioen/fornyelsen af radiocertifikatet. Rederi 2 bemærkede, at Søfartsstyrelsen tidligere stod for fornyelsen af skibets radiocertifikat, og at det skete uden omkostninger for rederiet. Nu er synet lagt over til klassen, og kravene er blevet mere besværlige, idet reglerne siger, at der både skal være en repræsentant fra firmaet, som har leveret radioudstyret, og en repræsentant fra klassen til stede i forbindelse med radiosynet. Rederiet kan ikke se nogen sikkerhedsmæssig gevinst ved at både radioinstallatøren og klassen skal syne skibets radio. Det er kun en fordyrende foranstaltning for erhvervet.

Specialrederiet var heller ikke tilfredse med det "dobbelte" syn af skibets radio. På de mindre skibe kommer først radioinstallatøren og kontrollerer radioudstyret, og dernæst kommer Søfartsstyrelsen. Rederiet ønsker, at Søfartsstyrelsen burde uddelegerede radiosynet til autoriserede virksomheder, hvorefter Søfartsstyrelsen evt. kan udføre stikprøvekontrol for herigenem at auditere installatørernes arbejde.

Lovgivningen tvinger i dag virksomheden til at indgå en serviceaftale med en radioinstallatør. Det er specialrederiet ikke tilfreds med, idet de lovpligtige aftaler ikke fremme konkurrencen på området mellem installatørerne, fordi de ved, at rederierne skal komme til dem under alle omstændigheder. Hvis radioen går i stykker til søs, er serviceaftalen alligevel ikke meget værd. Det må være rederiernes eget ansvar at få ordnet radioen.



### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås:

- *At Søfartsstyrelsen autoriserer virksomheder til at forestå radiosynet, så det ikke er nødvendigt med et syn fra både radioinstallatøren og klassen/Søfartsstyrelsen.*
- *At Søfartsstyrelsen tager kravet om en tvungen serviceaftale for radioudstyret op til revision.*

### **Vedligeholdelsesinterval for flåder**

Vedligeholdelsesinterval for flåder: Specialrederiet finder, at det nuværende krav til vedligeholdelsesintervallet for flåder på 12 måneder, nemt kan gøres længere uden risiko for sikkerheden.

### **Kraneftersyn**

Lovgivningens krav om, at skibskraner skal synes hvert femte år, er tilfredsstillende ifølge specialrederiet. Men reglerne fortolkes efter rederiets vurdering forkert. Når servicevirksomheder i dag checker kranudstyret, bliver det fuldstændigt skilt ad og gennemgået. Det har aldrig været lovens intention. Derimod har meningen været, at selve hejsemidlet – mekanikken bag ved - skulle synes. Den nuværende fortolkning af reglerne bevirker, at en kran, som koster ca. 600.000 kr. i anskaffelse, nemt koster omkring 240.000 kr. i syn og service de efterfølgende år. Derfor ønskede rederiet en præcisering af lovens fortolkning.

### **Unødvendig papirgang i forbindelse med fornyelse af farttilladelser for skibe under 500 tons.**

Specialrederiet finder det unødvendigt, at det skal udfylde maskinchef- og skibsførerklæringer, når det skal have fornyet dets farttilladelser for skibe under 500 tons. Rederiets skibe under 500 tons opfylder de helt samme regler, som rederiets store skibe. Rederiet har klasset alle dets skibe, hvilket der er lovkrav om.

Klasningen indebærer, at klassen årligt checker skibenes tilstand, og herudover har klassen mulighed for at komme på uanmeldte besøg. For skibe over 500 tons fornyes farttilladelsen automatisk hvert femte år, såfremt klassen finder, at alt er i orden ved klasningen. Men for skibe under 500 tons, der også bliver klasset, skal rederiets skibsførere og maskinmestre udfylde lange lister til Søfartsstyrelsen for at få farttilladelserne fornyet. Der virker lidt underligt, at det er reelt lettere at få en farttilladelse til skibe over 500 tons end skibe under 500 tons.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås, at der tages initiativ til:



- *At klassede skibe under 500 tons fritages for - i lighed med skibe over 500 tons - at udfylde maskinchef- og skibsførererklæringer i forbindelse med fornyelse af farttilladelser.*

### **Overlap i formularerne for maskinchef- og skibsførererklæringer**

Specialrederiet har en del administrativt bøv l i forbindelse med maskinchef- og skibsførererklæringer, når de skal have fornyet deres farttilladelser. Det er med rederiets ord *"en større papirskov, der skal udfyldes"*, og det besværes af at formularerne ikke er harmoniserede. Et konkret eksempel på, at formularerne ikke er koordinerede mellem de forskellige afdelinger i Søfartsstyrelsen, er, at rederiet både på formularerne U3-dæk og U3-maskine skal specificere alle brandslukkere i hele skibet. Det ville endvidere lette arbejdet med at udfylde formularerne, hvis rederiet kunne få en elektronisk version af formularerne. Sidstnævnte har et af de mindre rederier også udtrykt ønske om.

### **Forslag til handling**

På baggrund af ovenstående foreslås, at der tages initiativ til:

- *At Søfartsstyrelsen gennemgår de eksisterende erklæringer, herunder maskinchef- og skibsførererklæringerne, og fjerner eventuelle overlap mellem formularerne.*
- *At Søfartsstyrelsen gør formularerne tilgængelige i elektronisk form.*

### **Træningshåndbog**

I dag stilles der krav om, at der skal være en træningshåndbog i messen og på broen. Rederierne så gerne, at de kun skal vedligeholde én træningshåndbog.

### **Radiodagbog**

I dag skal rederier dagligt teste deres radio og notere det i radiodagbogen. Specialrederiet foreslår, at radiodagbogen integreres med dæksjournalen.

### **Hurtigere sagsbehandling fra Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed**

Specialrederiet havde en kedelig oplevelse i forbindelse med en nybygning, som var lige ved synke for dem. Boltene, som holdt bundproppen på plads, sprang, hvilket kunne have resulteret i en kæntring. Forsikringsselskabet krævede efterfølgende, at værftet installerede ekstra stærke bolte. Det afviste værftet men henvisning til, at boltene opfyldte gældende regler fra klassen. Rederiet kontaktede Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed i forbindelse med episoden. Søfartsstyrelsen har mulighed for at bede klassen om at revidere beregningerne, men det har indtil nu taget Søfartsstyrelsen et år at behandle sagen, uden at der er truffet nogen beslutning herom. Rederiet så gerne, at Søfartsstyrelsen fulgte lidt hurtigere op på sagen.



## **Indberetninger til Danmarks Statistik**

Reder 1 og 2 indberetter en gang årligt til Danmarks Statistik en opgørelse over deres sejlads mellem EU-lande og andre lande, og hvor meget rederierne har tjent på fragten. Det synes reder 2 er besværligt. *"Det er ren statistik, som tager bogholderen fire timer årligt."* Reder 1 så gerne, at Danmarks Statistik udtrak et andet rederi, fordi rederiet efterhånden har deltaget i den pågældende undersøgelse i flere år.

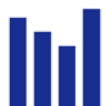
### **6.12 Opsummering**

Rederierne var umiddelbart den af de tre undersøgte grupper, der har de største administrative byrder. Især de to mindre rederier følte sig hårdt ramt af de administrative byrder, mens det store specialrederi følte sig knap så hårdt ramt.

Interviewene kortlagde en lang række reguleringsområder og konkrete administrative byrder, som volder branchen en del besvær og genvordigheder. Selv om der blev opstillet en lang række anvisninger på regelforenklinger eller administrative lettelser, kan implementering af nogle af dem have relativt lange udsigter, da branchen er underlagt en lang række internationale love og regler. Men som en af rederne gjorde opmærksom på, må *"en nation [...] jo starte arbejdet med forbedre erhvervets vilkår, og hvorfor skulle det ikke være Danmark."*

Mellem de foreslåede tiltag var bl.a. følgende:

- Øget brug af IT i Søfartsstyrelsen
- På arbejdsmiljøområdet:
  - Mulighed for differentierede støjniveausgrænser for større og mindre skibe samt en overordnet vurdering af støjniveauet, hvor der tages hensyn til skibets særlige drift.
  - Perspektivering af arbejdsmiljøreglerne
  - Smidigere godkendelsesprocedure for værnemidler
- Mere fleksible hviletidsregler
- Hviletidsregistrering:
  - Stikprøvekontrol af hviletidsreglernes overholdelse
  - Ophævelse af hviletidsregistrering for personale i faste vagter
- Højere grad af konsistens ved skibsinspektørernes syn af arbejdsmiljøet
- Mere ensartede krav til skibene ved havnestatskontrol
- Ophævelse af lodspligten for dele af de danske farvande
- Smidigere indflagning af skibe



## 7 Konklusion

På baggrund af eksisterende data fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsens *Modelvirksomheder* blev der indledningsvist foretaget en række kvantitative analyser af de mindre transportvirksomheders administrative byrder. Analyserne viste, at uddannelsesniveaet for de administrative personale i de mindre transportvirksomheder er noget lavere sammenlignet med de mindre virksomheder i de øvrige brancher under et. Det samme gælder de mindre transportvirksomheders IT-anvendelse, hvor kun 64,9% anvender computer i forbindelse med administrationen mod 80,1% for de øvrige virksomheder. En høj IT-anvendelse i forbindelse med administrationen og et højt uddannet administrativt personale letter ellers de administrative byrder.

Herefter blev der gennemført kvalitative interview med ni virksomheder for herigennem at belyse de mindre transportvirksomheders administrative byrder nærmere. De ni virksomheder fordelte sig ligeligt mellem følgende underbrancher: transportformidling, godstransport på vej samt rederivirksomhed.

Resultaterne fra de kvalitative interview viste, at de mindre virksomheder i transportbranchen generelt ikke føler sig særligt bebyrdede. Virksomhederne vurderer generelt de branchespecifikke byrder (som typisk knytter sig til produktionen) som værende mere bebyrdende end de almindelige byrder som eksempelvis regnskab og lønadministration. Derfor gik langt størstedelen af virksomhedernes ønsker om administrative lettelser og regelforenklinger på branchespecifikke regulering. Da størstedelen af den byrdefulde regulering ikke relaterer sig til de traditionelle administrative byrder, vil en øget IT-anvendelse og øget uddannelse i de mindre transportvirksomheder ikke reducere byrderne nævneværdigt. Dog efterspurgte de mindre rederier en øget IT-anvendelse fra Søfartsstyrelsens side eksempelvis i forbindelse med syn af skibe og i forbindelse med informering om nye regler.

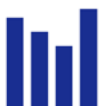
Transportformidlerne var umiddelbart den gruppe indenfor transportbranchen, der havde færrest ønsker til regelforenklinger eller administrative lettelser. De seneste års IT-udvikling og implementering af offentlige IT-løsninger har lettet formidlerleddets administrative byrder betydeligt. Der var således udpræget tilfredshed med Told og Skats indberetningsløsninger. En skibsmægler gav udtryk for, at de administrative byrder ikke måtte blive meget nemmere end i dag, da formidlerleddet i så fald kunne risikere at blive overflødiggjort. Transportformidlerne efterspurgte overordnet set kun to ting; en opblødning af reglerne for transport af farligt gods og af reglerne for fødevareopbevaring hos shippingvirksomheder.

Størstedelen af ønskerne fra virksomhederne indenfor underbranchen godstransport på vej relaterede sig til de kommunale områder. Virksomhederne efterspurgte således mere ensartede regler i kommunernes affaldsregulativer og en national registrering af affaldstransportører frem for den nuværende kommunale. Herudover blev der udtrykt ønske om en kraftig regelforenklaring af vognmændenes papirarbejde i forbindelse kørsel med tankvogne. I dag er mange virksomheder nødt til at outsource opgaven pga. opgavens kompleksitet. Endeligt efterspurgte vognmændene mere letforståelige køre-/hviletidsregler.



Rederierne havde mange konkrete ønsker til regelforenkling især på områder som arbejdsmiljø, hviletidsregistrering, syn af skibe og indflagning af skibe. Store dele af søfartsområdet er dog reguleret af internationale konventioner og regler, hvorfor flere af forslagene ikke umiddelbart kan implementeres, men som en af redderne gjorde opmærksom på, må *"... en nation [...] jo starte arbejdet med forbedre erhvervets vilkår, og hvorfor skulle det ikke være Danmark."*

På baggrund af de kvalitative interview blev der således identificeret en række reguleringsområder, hvor transportvirksomheder efterspørger regelforenklinger og administrative lettelser. Det gælder primært for de mindre rederier og sekundært de mindre vognmænd. Transportformidlerne udtrykte generelt set udpræget tilfredshed med den nuværende regulering.



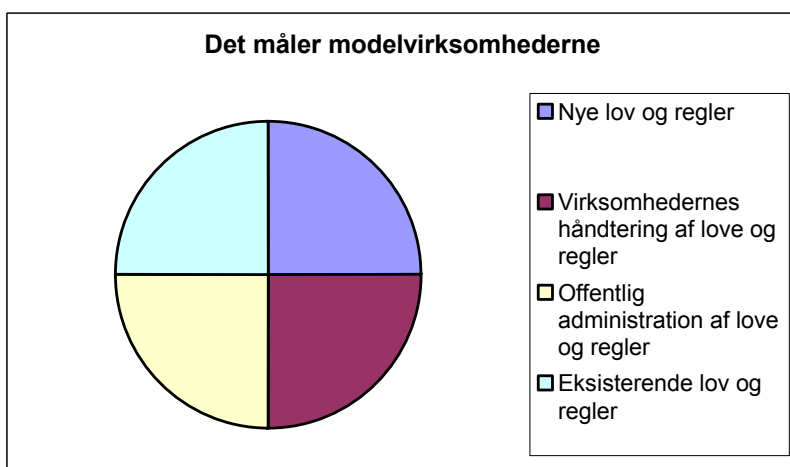
## Appendiks

### Modelvirksomheder - et redskab til måling af erhvervslivet samlede administrative byrder

I dette appendiks beskrives, hvordan Erhvervs- og Selskabsstyrelsens *Modelvirksomheder* anvendes til at måle, hvorledes de love og regler, som virksomhederne er underlagt, påvirker virksomhedernes administrative dagligdag. Ud over at give et overblik over, hvordan de samlede regler påvirker virksomhederne og deres administrative byrder, kan *Modelvirksomheder* anvendes til at beskrive, hvordan virksomhedernes forskellige måder at håndtere de administrative aktiviteter på har betydning for størrelsen af byrderne.

Modelvirksomhederne måler, hvor store de administrative byrder faktisk er for erhvervslivet, jf. figur 5. Byrderne opgøres i forhold til, hvor meget tid og hvor mange penge virksomhederne bruger på at leve op til det offentlige administrative krav.

**Figur 6 Det måler Modelvirksomhederne**



Modelvirksomhedsmetoden er en årlig måling af 1.000 danske virksomheders administrative byrder gennem telefoninterview. Modelvirksomhederne, der indgår i undersøgelsen, er sammensat repræsentativt og afspejler det danske erhvervsliv, hvad angår brancher og virksomhedsstørrelse.

Som den ovenstående figur viser, påvirkes den samlede størrelse på de administrative byrder af: Nye love og regler, eksisterende love og regler, hvordan det offentlige forvalter lovene og reglerne, og hvordan virksomhederne selv håndterer lovene og reglerne. Ændringer i virksomhedernes administrative kompetencer som følge af ændrede erhvervsvilkår har derfor også indflydelse på byrdernes størrelse.



Forskellige virksomheder er omfattet af forskellige regler. Derfor er de spørgsmål, som modelvirksomhederne bliver stillet forskellige fra fx en landmand til en serviceproducent.

Målingerne gennemføres i foråret, hvor virksomhederne ringes op og bliver bedt om at forklare deres time- og pengeforbrug på en række udspecificerede administrative aktiviteter. Disse resultater analyseres hen over sommeren og i efteråret. Analyserne følges ofte op af en række uddybende interview med ca. 15-20 virksomheder, der bidrager med kvalitative kommentarer. Resultaterne fra Modelvirksomheder publiceres bl.a. i de årlige rapporter *Erhvervslivet og reguleringen*<sup>3</sup> og anvendes herudover i det videre lovgivningsarbejde.

---

<sup>3</sup> Se evt. <http://www.eogs.dk/adm/erhvervsregul/> for de seneste års rapporter.



## Bilag 1: Oversigt over interviewede virksomheder

Branche/virksomhedsaktivitet	Antal medarbejdere	Selskabsform
<i>Transportformidlerne</i>		
<p>Transportformidler 1:</p> <p>Skibsmæglervirksomheden betjener skibe, der lægger til i Århus Havn. Virksomheden arbejder ikke med forsendelse af farligt gods.</p>	3 medarbejdere	Interessentselskab
<p>Transportformidler 2:</p> <p>Shippingvirksomhed der arrangerer alle former for transport (sø, luft, vej og jernbane – eller en kombination heraf). Virksomheden har sin egen fragtterminal, hvor gods pakkes og ompakkes. Virksomheden arrangerer bl.a. forsendelser af farligt gods og fødevarer.</p>	10 medarbejdere	Aktieselskab
<p>Transportformidler 3:</p> <p>Speditionsvirksomhed der primært arrangerer transport af gods på landevej. Virksomheden arbejder ikke med forsendelse af farligt gods eller fødevarer.</p>	25 medarbejdere	Aktieselskab
<i>Godstransport på vej</i>		
<p>Vognmand 1:</p> <p>Nystartet vognmandsvirksomhed, hvor sønnen havde overtaget aktiviteterne fra farens vognmandsforretning. Virksomheden kører med storskrald i 5 kommuner og har indgået aftale om vintertjeneste (sneplov og sandspredning) for den kommune, hvor virksomheden er hjemmehørende. Herudover kører virksomheden containerkørsel og med sand, grus, etc.</p>	4 medarbejdere	Personligt firma



Vognmand 2: Vognmandsvirksomheden kører udelukkende med tankvogne, som bliver brugt i forbindelse med olieleverancer for et større olieselskab.	8 medarbejdere	Aktieselskab
Vognmand 3: Vognmandsvirksomheden kører bl.a. kran- og containerkørsel og leverer sand og stenmaterialer mv.	11 medarbejdere	Aktieselskab
<i>Mindre rederier</i>		
Rederi 1: Rederiet har to skibe og et tredje under indflagning. Rederiet sejler hovedsageligt i trampfart med bulkvarer men transporterer herudover containere og arrangerer kombitransporter.	20 medarbejdere	Aktieselskab
Rederi 2: Rederi 2 har to skibe. Rederiet transporterer de fleste godstyper inkl. containere. Rederiet sejler på europæiske havne.	30-35 medarbejdere	Aktieselskab
Rederi 3: Rederiet er der ikke en decideret transportvirksomhed. Rederiet har derimod specialiseret sig i standby og redningstjeneste, olieforureningsbekæmpelse, forsyningstjeneste, havbundsundersøgelser, etc. Rederiet har i alt 13 specialskibe, som primært sejler på Nordsøen.	220 medarbejdere	Aktieselskab

