



Transportministeriet

Forenkling af vejtransporten

Færre regler og styrket konkurrence



Forenkling af vejtransporten – færre regler, styrket konkurrence

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

ISBN trykt udgave: 978-87-93292-81-9
Forsideill.: Vejdirektoratet

Denne publikation er omfattet af Creative Commons-licensen "CC BY-NC-ND Kreditering-ikke kommerciel - ingen afledninger".
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Indhold

Forord.....	5
Forenkling af krav til vejtransportvirksomheder	6
1. Fjerne restancekrav for virksomheder og transportledere.....	6
2. Ændringer af dokumentationskrav for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse	6
3. Forenkle kravene for at opnå tilladelse til chaufførvikarvirksomheder.....	7
4. Ændring af definitionen for erhvervsmæssig buskørsel.....	7
5. Fjerne tilladelseskrav for busudlejning uden fører	7
6. Lige konkurrencevilkår mellem overenskomstansatte chauffører og selvstændige vognmænd	8
Forenklede krav til chaufførerne.....	8
7. Fjerne kursuskrav for transportledere	8
8. Forenkling af chaufføruddannelsen	8
9. Fjerne uddannelseskravet for varebilschauffører	10
Øvrige	
10. Krav til uddannelsescentre	10

Forord

Vejtransporten er en vigtig brik i vores samfund. Hver dag fragtes mennesker såvel som varer på tværs af Danmark eller videre til andre lande. Hvad enten det gælder kørsel med varebil, bus eller lastbil, så er transportvirksomhedernes daglige kørsel en fundamental drivkraft i et moderne og velfungerende samfund.

I Danmark har vi igennem mange år gradvist pålagt erhvervet krav og regler, der udelukkende er gældende i Danmark. Det er i høj grad tale om en overimplementering af EU-regulering, som over tid har hobet sig op.

Kravene stiller de danske vognmænd dårligere end vognmænd fra vores nabolande. Det er unødvendigt svære vilkår, som forringer de danske vognmænds muligheder i en branche, der går på tværs af landegrænser. I sidste ende rammer det også de danske forbrugere med forhøjede transportpriser.

Der er behov for at fjerne eller forenkle regler, som hverken er med til at sikre høj færdselsikkerhed eller sunde konkurrencevilkår i vejtransporten, men som overimplementerer EU-regulering. Det følger også af regeringsgrundlaget og af Erhvervsministeriets fem principper om erhvervsrettet EU-regulering.

Derfor lancerer vi nu ti konkrete initiativer, der skal fjerne unødige regler og styrke vejtransportens konkurrenceevne – og mere vil følge.

Initiativerne omhandler blandt andet færre krav til transportvirksomheder, forenklede krav til chauffører og oprydning af krav til busser. Alt sammen krav, der skal sikre, at de danske transportvirksomheder i fremtiden vil være bedre stillet til at drive forretning på lige vilkår med andre europæiske lande.

Dét er ikke kun til gavn for vognmænd og forbrugere, men også for det danske samfund som helhed.



Thomas Danielsen

Transportministeriet

København, 28. juni 2024

Forenkling af krav til vejtransportvirksomheder

1. Fjerne restancekrav for virksomheder og transportledere

Vognmænd og transportledere, der ansøger om tilladelse til gods- eller buskørsel, må i dag ikke have forfalden gæld over 50.000 kroner til det offentlige. Restancekravet, som det også kaldes, er et nationalt krav og følger ikke af EU-retten.

Kravet er tidskrævende for både Færdselsstyrelsen og virksomhederne, og hensynet til konkursryttere er allerede varetaget i de EU-retlige krav til vognmænd og vil fortsat være gældende.

Det foreslås derfor at fjerne restancekravene for både virksomheder og transportledere, der har tilladelse til gods- eller buskørsel for dermed at gøre processen hurtigere, når nye virksomheder søger om tilladelse, virksomheder fornyer tilladelse og ved myndighedernes tilsyn med virksomhederne.

2. Ensretning af dokumentationskrav for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse

Vognmænd skal i dag dokumentere, at deres transportleder *faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde* ved at opfylde et lønkrav. Det overordnede krav følger af EU-retten, men i Danmark kan det kun opfyldes ved, at transportlederen aflønnes efter fastsatte minimumsgrænser.

Lønkravet indebærer eksempelvis, at en transportleder i dag *skal* aflønnes med mindst 15.000 kr. om måneden. Minimumsgrænsen ændrer sig, hvis transportlederen ligeledes er chauffør, hvor transportlederen i stedet *skal* aflønnes med mindst 50.000 kr. om året for arbejdet, som er udover chaufførlønnen.

Det foreslås, at dokumentationskravet for gods- og buskørselsvirksomheder ændres, så det bliver mere fleksibelt og der er flere muligheder for at dokumentere opfyldelse. Det følger nemlig ikke af EU-reglerne, at opfyldelsen kun kan dokumenteres ved at aflønne transportlederen efter lønkravet.

Fremover skal der kunne tages højde for transportlederens øvrige ejer- og ledelsesforhold samt ansvarsopgaver, der fremgår af ansættelseskontrakten sammenholdt med lønniveau. Helt konkret behøver man derfor ikke at indsende ansættelseskontrakt, hvis transportlederen enten er ejer, bestyrelsesmedlem, aktionær der ejer 5 procent eller mere af virksomheden eller er direktør. Transportlederens ansættelseskontrakt indsendes kun, hvis vedkommende er en almindelig medarbejder i virksomheden eller konsulent i virksomheden.

Det vil lette erhvervets administrationsbyrde i en række sager og sikrer ligeledes, at man kan dokumentere opfyldelsen på anden måde end aflønning.

3. Forenkle kravene for at opnå tilladelse til chaufførvirksomheder

Chaufførvikarordningen kræver i dag, at man allerede skal have en tilladelse til enten gods- eller buskørsel. Det indebærer eksempelvis, at man skal opfylde et kapitalkrav, eje køretøjer og have reel vognmandsdrift i virksomheden for at få lov til at udleje chauffører.

Målet med ordningen er, at den skal være fleksibel, så den kan løse nogle konkrete udfordringer i en branche, hvor der er mangel på chauffører.

Fremover skal det være lettere at få tilladelse til og drive chaufførvirksomhed. Det vil gøre arbejdsmarkedet for chauffører mere fleksibelt. Ændringen vil have den konkrete betydning, at man som chaufførvirksomhed ikke længere skal leve op til en række af de krav, der er fastsat til reel vejtransportvirksomhed.

Det vil derudover indebære, at man fjerner en unødigt dobbeltregulering for samme kørsel, da chaufførvirksomheden ikke skal leve op til de samme krav, som vejtransportvirksomheden skal opfylde. De sunde konkurrencevilkår om aflønning af chauffører, såvel som chaufførvikarer, vil dog fortsat være gældende.

4. Enklere definition for erhvervmæssig buskørsel

Definitionen for erhvervmæssig buskørsel ændres, så det kun er de reelt professionaliserede buskørselsvirksomheder, der er omfattet af et tilladelseskrav for buskørsel, og definitionen strømlines dermed i forhold til den EU-retlige definition.

Den gældende definition for erhvervmæssig buskørsel er bredere end den i EU-retten. Det indebærer, at flere virksomheder skal leve op til omfattende EU-krav for vejtransportvirksomheder samt et nationalt krav om aflønning af chauffører. Det indebærer eksempelvis, at det ikke er muligt at udføre buskørsel som en biaktivitet i veteranbusser med frivillige chauffører, da chaufførerne skal aflønnes, hvis der udføres erhvervmæssig buskørsel efter loven.

Den foreslåede ændring vil indebære, at man kun er omfattet af et tilladelseskrav i buskørselsloven, hvis man udfører reel erhvervmæssig buskørsel.

Ændringen vil indebære besparelser hos virksomheder, da færre vil være omfattet af et tilladelseskrav.

5. Fjerne tilladelseskrav for busudlejning uden fører

Hvis man i dag ønsker at udleje eller udlåne busser, skal man opfylde en række af de samme krav, som buskørselsvirksomheder skal opfylde, selvom man ikke selv skal køre busserne.

Det foreslås derfor at fjerne tilladelseskravet for udlejning af busser for at fjerne et administrativt benspænd for branchen, der ikke kan begrundes i færdselssikkerhed eller sunde konkurrencevilkår.

Færdelssikkerheden vil dog fortsat være sikret, da erhvervsmæssig udlejning af køretøjer stadig vil være reguleret i en bekendtgørelse, som ikke foreslås ændret. Buskørselsvirksomheder, som derudover lejer eller låner busser, vil fortsat være omfattet af kravene for buskørselsvirksomheder.

6. Lige konkurrencevilkår for selvstændige vognmænd

I dag er der områder, hvor selvstændige vognmænd bliver reguleret anderledes end de chauffører, der udfører kørsel for en større virksomhed og er overenskomstansat. Eksempelvis kan overenskomstansatte arbejde op til 15 timer og stadig udføre natarbejde, mens det kun er 10 timer for selvstændige vognmænd.

Derfor skal det undersøges, hvor reguleringen giver ulige vilkår, som det er tilfældet for natarbejde, og rettes op på dette. Det skal sikre, at der sættes ens krav uanset om kørslen udføres af en selvstændig eller overenskomstansat chauffør.

Forenkede krav til chaufførerne

7. Fjerne kursuskrav for transportledere

Kravet om, at transportlederen skal gennemføre et kvalifikationskursus, afskaffes, og der stilles alene krav om, at transportlederen skal bestå en skriftlig prøve.

En ophævelse af kursuskravet vil medføre en reduceret administration i tilfælde, hvor transportlederen ansøger om kursusfritagelse. I 2022 behandlede Færdselsstyrelsen 105 ansøgninger om kursusfritagelse, og derudover vejleder Færdselsstyrelsen løbende om fritagelsesmulighederne.

Det vil med ændringen blive enklere at blive godkendt som transportleder. Det vil stadig være muligt at vælge at tage kurset.

8. Forenkling af chaufføruddannelsen

I dag er der en række strengere krav for danske chauffører, end andre chauffører i EU, på grund af en overimplementering af direktivet om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for chauffører. Dette gør det mere besværligt at være chauffør i Danmark.

Det betyder, at der ikke tilbydes den tilstrækkelige fleksibilitet, som mange chauffører efterspørger. Ved at fjerne overflødige krav vil chauffører i højere grad selv kunne tilrettelægge deres uddannelse.

Det foreslås derfor at fjerne eller ændre en række regler, så kravene til chauffører forenkles. Det vil indebære, at der på en række områder fjernes eller ændres uddannelseskrav, så der tages højde for chaufførernes erfaring uden at gå på kompromis med færdelssikkerheden. Initiativerne uddybes i det følgende.

Merit for efteruddannelsen

Chauffører, der skal udføre transport med farligt gods, skal gennemgå et repetitionskursus hvert femte år, der ligesom efteruddannelsen omhandler miljøkrav og sikkerhed. I den forbindelse kan der forekomme overlap i forhold til kursernes indhold. Men i dag gives der kun merit på efteruddannelsen af chauffører på én syvtimersperiode, selvom direktivet giver mulighed for merit for to syvtimersperioder.

Det foreslås at udnytte mulighederne i direktivet ved at give merit for to syvtimersperioder. Det indebærer helt konkret, at delene med overlap for chauffører indenfor farligt gods er samlet på samme kursusdage. De vil dermed nemmere kunne springe specifikke dage over.

Førstehjælp

Førstehjælpskurset for storvognskategorierne strømlines med B-kørekortet, hvor førstehjælpskurset er 8 timer.

Minimumskrav for timeantal

I dag kan chauffører tage den intensive grundlæggende kvalifikationsuddannelse på 148 timer og den grundlæggende kvalifikationsuddannelse på 296 timer.

Direktivet kræver imidlertid kun en varighed på 140 timer for den intensive grundlæggende kvalifikationsuddannelse og 280 timer for den grundlæggende kvalifikationsuddannelse.

Timetallet ændres derfor til henholdsvis 140 og 280 timer, som er mindstekravet i direktivet, og dermed pålægges chauffører ikke ekstra uddannelsestimer, når pensum er det samme.

Fleksibel efteruddannelse

Kravet om efteruddannelses ændres, så varighed nedbringes. Det indebærer helt konkret, at varigheden nedsættes til 35 timer. Derudover frafalder kravet om, at efteruddannelsen skal være gennemført inden for 12 måneder.

Ændringen vil skabe rammerne for, at uddannelsesinstitutionerne kan udbyde mere fleksible efteruddannelser. Det undersøges i tillæg hertil, om der i undervisningen kan tilbydes yderligere merværdi ved efteruddannelsen for de enkelte chauffører, eksempelvis så man på efteruddannelsen også kan få lektioner på særtransportområdet, farlig godsområdet eller andet.

Fleksibel prøveordning

Medlemsstater har mulighed for at vælge mellem to ordninger for, hvor chaufførerne kan opnå de påkrævede grundlæggende kvalifikationer. Der kan vælges mellem 1) en ordning med både deltagelse i undervisning og prøve eller 2) en ordning kun med prøver.

Danmark overgår til ordning 2), hvor det er en prøvefokuseret ordning. Derudover tilbydes der et frivilligt intensivt grundlæggende kursus.

Det skaber fleksibilitet for chauffører, som ønsker at udføre erhvervstransport, hvor de selv kan vælge, hvorvidt de ønsker undervisning og en prøve eller blot en prøve.

Lettere adgang til erhvervet

For personer under 21 år er der i dag krav om, at man er påbegyndt en erhvervsuddannelse til buschauffør i kollektiv trafik, hvis man vil køre erhvervsmæssig buskørsel.

Kravet om påbegyndt erhvervsuddannelse fjernes, hvilket vil gøre indgangen til faget nemmere til gavn for erhvervet.

Lettere adgang til international buskørsel

Fra 1. juli 2024 vil aldersgrænsen til international buskørsel være 21 år. Der er dog stadig et krav om, at man skal kunne dokumentere to års bus- eller lastbilchaufførerfaring.

Det foreslås, at kravet om to års erfaring også fjernes.

9. Fjerne uddannelseskravet for varebilschauffører

Varebilschauffører skal i dag gennemføre en grunduddannelse på mindst 22 timer, som afsluttes med en skriftlig prøve. Der er ligeledes krav om at gennemføre mindst 15 timers efteruddannelse hvert femte år. Dog er det muligt at blive kursusfritaget på baggrund af erfaring i branchen.

Uddannelses- og prøvekravet for national varebilskørsel afskaffes, således at chauffører, der udelukkende kører varebilkørsel, ikke er underlagt uddannelseskrav. Der vil således kun være krav om B-kørekort.

Ændringen vil være en væsentlig lempelse for dem, der ønsker at blive varebilschauffør.

Øvrige

10. Krav til uddannelsescentre

Ved godkendelse af et uddannelsescenter undersøges dets økonomiske forhold og omstændighederne i øvrigt for at vurdere, om det har de nødvendige forudsætninger for at drive uddannelsesvirksomhed.

Krav om godkendelse af uddannelsescenterets økonomiske forhold fjernes.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk